



Fernstraßen-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss

Az.:

P4/02-01-04-01#00031#0026

Vorhaben:

Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel an der BAB 3 im Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid (NK 4607056) und dem AK Ratingen-Ost (NK 4707075), bei Strecken-km 93 in Fahrtrichtung Oberhausen

Gemarkungen:

Gemarkung Hösel im Grundbuch von Ratingen

Landkreis:

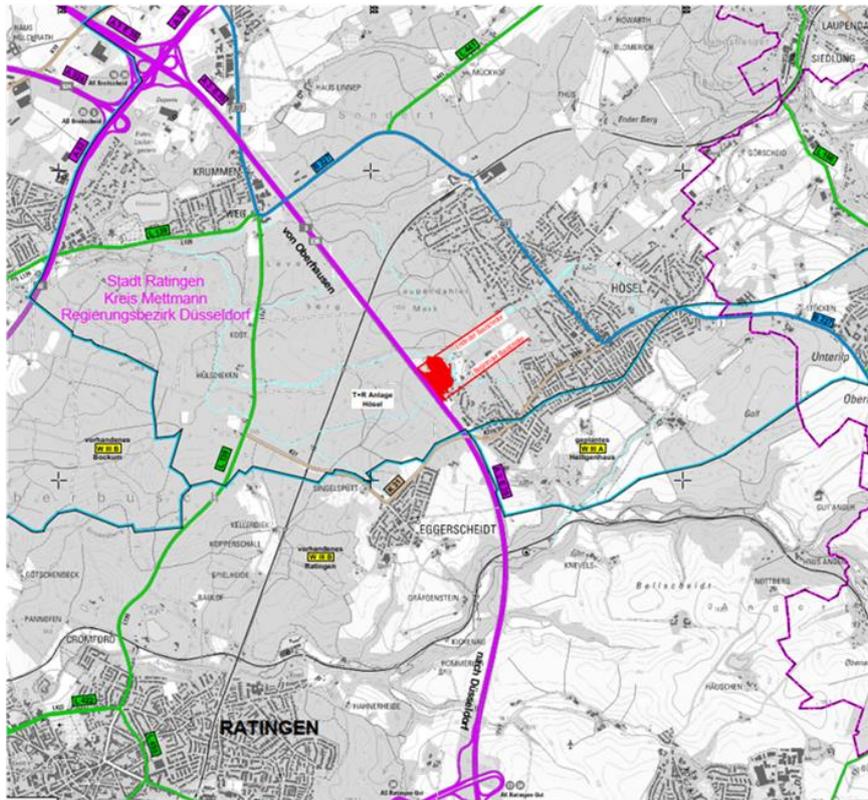
Mettmann

Vorhabenträger:

Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bonn, den 19.12.2024

**Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel an der BAB 3
im Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid (NK 4607056) und dem AK Ratingen Ost (NK 4707075)
bei Strecken-km 93 in Fahrtrichtung Oberhausen**



Inhaltsverzeichnis

Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, technische Regeln	7
Abkürzungsverzeichnis	14
Glossar.....	17
1 Verfügender Teil.....	21
1.1 Feststellung des Plans	21
1.1.1 Planunterlagen.....	21
1.1.1.1 Planfestgestellte Unterlagen.....	21
1.1.1.2 Unterlagen zur Information	22
1.1.2 Eingeschlossene Entscheidungen	24
1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen	25
1.1.3.1 Allgemeines.....	25
1.1.3.1.1 Ausführungsplanung.....	25
1.1.3.1.2 Zusätzliche Anforderungen.....	25
1.1.3.1.3 Unterrichtungspflichten.....	25
1.1.3.1.4 Bauausführung	25
1.1.3.2 Immissionsschutz	26
1.1.3.2.1 Verkehrslärm.....	26
1.1.3.2.2 Baulärm.....	26
1.1.3.2.3 Licht	27
1.1.3.2.4 Erschütterungen.....	27
1.1.3.3 Natur- und Landschaftsschutz	27
1.1.3.3.1 Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	27
1.1.3.3.2 Umweltfachliche und bodenkundliche Baubegleitung	30
1.1.3.3.3 Umsetzungskontrolle	32
1.1.3.4 Artenschutz	32
1.1.3.5 Gewässerschutz.....	32
1.1.3.5.1 Wasserrechtliche Auflagen zum Schutz des Dickelsbachs	32
1.1.3.5.2 Grundwasser	34
1.1.3.6 Bodenschutz.....	34
1.1.3.7 Abfallwirtschaft.....	35
1.1.3.8 Bodendenkmalpflege.....	35
1.1.3.9 Weitere Belange	35
1.1.3.9.1 Kampfmittelbeseitigung	35
1.1.3.9.2 Arbeits-, Sicherheits- und Gesundheitsschutz.....	35
1.1.3.9.3 Allgemeiner Auflagenvorbehalt	35

1.1.4	Zusagen der Vorhabenträgerin	36
1.1.5	Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge.....	37
1.2	Wasserrechtliche Erlaubnis	37
1.2.1	Planunterlagen.....	38
1.2.2	Bedingungen und Auflagen	38
1.2.3	Hinweise.....	38
1.3	Straßenrechtliche Entscheidung	39
1.4	Kostenentscheidung	39
1.5	Hinweise	39
1.5.1	Rechtliche Hinweise	39
1.5.2	Wirkungen der Planfeststellung	40
1.5.3	Entschädigungsforderungen	40
1.5.4	Verschlüsselung von Einwendungen.....	40
1.5.5	Auslegung der Entscheidung.....	40
1.5.6	Außerkräfttreten.....	41
2	Begründender Teil.....	41
2.1	Tatsächliche Gründe	41
2.1.1	Gegenstand des Vorhabens	41
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	42
2.2	Rechtliche Gründe	45
2.2.1	Verfahrensrechtliche Würdigung	45
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	45
2.2.2.1	Allgemeines	45
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	46
2.2.2.2.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik	46
2.2.2.2.2	Beschreibung der Schutzgüter und Umweltauswirkungen	47
2.2.2.2.2.1	Schutzgut Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit.....	47
2.2.2.2.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	51
2.2.2.2.2.3	Schutzgut Fläche.....	56
2.2.2.2.2.4	Schutzgut Boden.....	57
2.2.2.2.2.5	Schutzgut Wasser	58
2.2.2.2.2.6	Schutzgüter Luft und Klima	61
2.2.2.2.2.7	Schutzgut Landschaft	63
2.2.2.2.2.8	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	64
2.2.2.2.2.9	Wechselwirkungen.....	64
2.2.2.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	65
2.2.2.2.3.1	Schutzgut Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit.....	65

2.2.2.2.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	67
2.2.2.2.3.3	Schutzgut Fläche.....	69
2.2.2.2.3.4	Schutzgut Boden.....	69
2.2.2.2.3.5	Schutzgut Wasser	69
2.2.2.2.3.6	Schutzgüter Luft und Klima	71
2.2.2.2.3.7	Schutzgut Landschaft	72
2.2.2.2.3.8	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	73
2.2.2.2.3.9	Gesamtbewertung.....	73
2.2.2.2.4	Berücksichtigung in der Zulassungsentscheidung.....	73
2.2.2.2.5	Überwachungsmaßnahmen	73
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung.....	73
2.2.3.1	Planrechtfertigung.....	73
2.2.3.1.1	Gesetzliche Bedarfsfeststellung.....	74
2.2.3.1.2	Inhaltliche Bedarfsfeststellung	74
2.2.3.2	Planungsalternativen/Variantenprüfung	76
2.2.3.2.1	Nullvariante.....	77
2.2.3.2.2	Standortauswahl.....	77
2.2.3.2.3	Ausbauvarianten	78
2.2.3.2.3.1	Variante 0	78
2.2.3.2.3.2	Variante 1	79
2.2.3.2.3.3	Variante 2	80
2.2.3.2.3.4	Variante 3	82
2.2.3.2.3.5	Variante 4	83
2.2.3.2.3.6	Variantenvergleich	84
2.2.3.3	Planleitsätze und Abwägung.....	87
2.2.3.3.1	Raumordnung.....	87
2.2.3.3.2	Bauleitplanung/ Kommunale Belange.....	89
2.2.3.3.3	Immissionsschutz	90
2.2.3.3.3.1	Trennungsgebot	90
2.2.3.3.3.2	Verkehrslärm	91
2.2.3.3.3.2.1	Verkehrsprognose	91
2.2.3.3.3.2.2	Lärmvorsorge	94
2.2.3.3.3.2.3	Lärmsanierung.....	97
2.2.3.3.3.3	Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz	101
2.2.3.3.3.4	Baubedingter Verkehrslärm	102
2.2.3.3.3.5	Baulärm	103

2.2.3.3.3.6	Luftschadstoffe.....	105
2.2.3.3.3.7	Erschütterung.....	107
2.2.3.3.4	Natur-, Landschafts- und Artenschutz.....	109
2.2.3.3.4.1	Datengrundlagen / Plausibilitätsprüfung	110
2.2.3.3.4.2	Natura 2000-Gebiete.....	110
2.2.3.3.4.3	Nationale Schutzgebiete und -objekte.....	111
2.2.3.3.4.4	Gesetzlicher Biotopschutz.....	113
2.2.3.3.4.5	Artenschutz	113
2.2.3.3.4.5.1	Rechtsgrundlagen.....	113
2.2.3.3.4.5.2	Planungsrelevante Arten.....	114
2.2.3.3.4.6	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	117
2.2.3.3.4.6.1	Eingriff	117
2.2.3.3.4.6.2	Vermeidung.....	118
2.2.3.3.4.6.3	Ausgleich und Ersatz.....	119
2.2.3.3.5	Forstwirtschaftliche Belange	121
2.2.3.3.6	Gewässerschutz gemäß WRRL	123
2.2.3.3.7	Bodenschutz	126
2.2.3.3.8	Abfallwirtschaft und Altlasten.....	127
2.2.3.3.9	Klimaschutz.....	127
2.2.3.3.9.1	Feststellung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die THG-Bilanz ..	128
2.2.3.3.9.1.1	THG-Lebenszyklusemissionen	128
2.2.3.3.9.1.2	Verkehrsbedingte THG-Emissionen.....	128
2.2.3.3.9.1.3	Landnutzungsbedingte THG-Emissionen.....	129
2.2.3.3.9.2	Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die THG-Bilanz	129
2.2.3.3.9.3	Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung zu den Planungszielen .	131
2.2.3.3.10	Eigentum	132
2.2.3.3.11	Weitere Belange.....	134
2.2.3.3.11.1	Kampfmittelbeseitigung.....	134
2.2.3.3.11.2	Ver- und Entsorgungsanlagen	134
2.2.3.4	Stellungnahmen und Einwendungen	134
2.2.3.4.1	Immissionsschutz	135
2.2.3.4.2	Dimensionierung.....	142
2.2.3.4.3	Standortalternativen	143
2.2.3.4.4	Umweltbelange.....	143
2.2.3.4.5	Gewässerschutz.....	146
2.2.3.4.6	Entwässerung	147

2.2.3.4.7	Hitzeentwicklung.....	151
2.2.3.4.8	WC-Anlage.....	152
2.2.3.4.9	Wertminderung/Wertverluste.....	152
2.2.3.4.10	Kriminalität	154
2.2.3.4.11	Verschmutzung, Verunreinigung.....	155
2.2.3.5	Gesamtabwägung	155
2.2.4	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	156
2.2.5	Straßenrechtliche Entscheidung.....	159
2.2.6	Kostenentscheidung.....	159
3	Rechtsbehelfsbelehrung.....	159

Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, technische Regeln

- 16. BImSchV** 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- 32. BImSchV** 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), die zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist
- 39. BImSchV** 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), die zuletzt durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist
- AVV Baulärm** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01. September 1970)
- BauGB** Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist
- BauNVO** Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist
- BauO NRW** Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018) vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. 2018 S. 421), das zuletzt durch das Gesetz vom 31. Oktober 2023 (GV. NRW. S. 1172) geändert worden ist
- BBodSchG** Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) geändert worden ist

BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716)
BGebG	Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes (Bundesgebührengesetz) vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) geändert worden ist
BKompV	Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (Bundeskompensationsverordnung) vom 14. Mai 2020 (BGBl. I S. 1088)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz) vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), das zuletzt durch Artikel 112 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist
DIN 19639	DIN 19639 : 2019-09 – Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben. Berlin: Beuth Verlag
DIN 1986 Teil 100	DIN 1986-100 : 2016-12 - Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke - Teil 100: Bestimmungen in Verbindung mit DIN EN 752 und DIN EN 12056. Berlin: Beuth Verlag
DIN 4150-1	DIN 4150-1 : 2022-12 – Erschütterungen im Bauwesen – Teil 1: Vorermittlung von Schwingungsgrößen. Berlin: Beuth Verlag
DIN 4150-2	DIN 4150-1 : 1999-06 – Erschütterungen im Bauwesen – Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Berlin: Beuth Verlag
DIN 4150-3	DIN 4150-1 : 2016-12 – Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen. Berlin: Beuth Verlag

- DWA-A 110** Arbeitsblatt DWA-A 110 - Hydraulische Dimensionierung und Leistungsnachweis von Abwasserleitungen und -kanälen (August 2006). Hennef: DIN Media GmbH
- DWA-A 117** Arbeitsblatt DWA-A 117 – Bemessung von Regenrückhalteräumen (Dezember 2013). Hennef: DIN Media GmbH
- DWA-A 118** Arbeitsblatt DWA-A 118 – Hydraulische Bemessung und Nachweis von Entwässerungssystemen (März 2006). Hennef: DIN Media GmbH
- DWA-A 138** Arbeitsblatt DWA-A 138 – Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser (April 2005). Hennef: DIN Media GmbH
- DWA-A 138-1** Arbeitsblatt DWA-A 138-1 - Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser – Teil 1: Planung, Bau, Betrieb (Oktober 2024). Hennef: DIN Media GmbH
- DWA-A 166** Arbeitsblatt DWA-A 166 – Bauwerke der zentralen Regenwasserbehandlung und -rückhaltung – Konstruktive Gestaltung und Ausrüstung (November 2013). Hennef: DIN Media GmbH
- EEG NRW** Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz) vom 20. Juni 1989 (GV. NRW. S. 366, ber. S. 570) SGV. NRW. 214. Zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes zur Änderung des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes NRW und weiterer Vorschriften vom 25.04.2023 (GV. NRW. S. 230)
- ERS** Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011 (FGSV-Nr. 222), bekanntgemacht vom BMVBS mit ARS 2/2011 vom 02.03.2011 (VkB. 2011, S. 340), geändert durch ARS 7/2019 des BMVI vom 20.03.2019 (VkB. 2019, S. 422), geändert durch ARS 17/2021 des BMVI vom 19.07.2021 (VkB. 2021, S. 819)
- FFH-Richtlinie** Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABL. L 206 S. 7), die zuletzt geändert wurde durch Artikel 1 ÄndRL 2013/17/EU vom 13.05.2013 (ABL. L 158 S. 193)
- FStrAbG** Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz), in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das

zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I 2023 I Nr. 409) geändert worden ist

- FStrBAG** Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes (Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist
- FStrG** Bundesfernstraßengesetz, in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist
- GG** Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478) geändert worden ist
- HBS** Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (FGSV-Nr. 299), bekanntgemacht vom BMVI mit ARS 14/2015 vom 26.08.2015 (VkBl. 2015, S. 571)
- KSG** Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist
- LBodSchG NRW** Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 09. Mai 2000 (GV. NRW. S. 439) das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 20. September 20016 (GV. NRW. S. 790) geändert worden ist
- LFoG NRW** Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesforstgesetz) vom 24. April 1980 (GV. NW. 1980 S. 546), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. März 2022 (GV. NRW: S. 360, ber. S. 731) geändert worden ist
- LNatSchG NRW** Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnatorschutzgesetz) vom 21. Juli 2000 (GV. NRW. 2000 S. 568), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. März 2024 (GV NRW. S. 156) geändert worden ist
- Luftqualitätsrichtlinie** Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 S. 1-44),

die zuletzt geändert wurde durch Artikel 31 RL (EU) 2024/2881 vom 23.10.2024

- LWG NRW** Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 1995 (GV. NRW. 1995 S. 926), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. Dezember 2021 (GV NRW S. 1470) geändert worden ist
- RAA** Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (FGSV-Nr. 202), bekanntgemacht vom BMVBS mit ARS 7/2009 vom 23.06.2009 (VkBl. 2010, S. 55), geändert durch RS des BMVBS, Az.: StB 11/7122.3/4-RAA-836092, vom 16.12.2003
- REwS** Richtlinien für die Entwässerung von Straßen, Ausgabe 2021 (FGSV-Nr. 539), bekanntgemacht vom BMDV mit ARS 06/2022 vom 04.03.2022 (VkBl. 2022, S. 237)
- RLBP** Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau, Ausgabe 2012 (FGSV-Nr. 2931), bekanntgemacht vom BMVBS mit ARS 13/2011 vom 18.10.2010 (VkBl. 2011, S. 983)
- RLS-19** Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (FGSV-Nr. 052), bekanntgemacht vom BMVI mit ARS 19/2020 vom 24.11.2020 (VkBl. 2020, S. 844)
- ROG** Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist

Runderlass Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung

Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung gemäß Runderlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, V-5 8800.4.11 - und des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - VI.1 - 850 v. 11.12.2014

Runderlass Niederschlagswasserbeseitigung

Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51 a des Landeswassergesetzes RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft IV B 5 - 673/2-29010 / IV B 6 - 031 002 0901 v. 18.5.1998

Seveso-III-Richtlinie	Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 S. 1)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) vom 26. August 1998 (GMBL Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), korrigiert durch Schreiben des BMUB, Az.: IG I 7 - 501-1/2, vom 07.07.2017
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist
VDI 3945, Blatt 3	VDI 3945, Blatt 3:2020-04 Umweltmeteorologie - Atmosphärische Ausbreitungsmodelle – Partikelmodell. Berlin: Beuth Verlag
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, eingeführt vom BMV mit ARS 26/1997 vom 02.06.1997 (VkB. 1997, 434), geändert vom BMVBS durch ARS 20/2006 vom (VkB. 2006, 665), geändert durch Schreiben des BMVBS, Az.: StB 25/722.4/3-2/1204896, vom 25.06.2010, geändert durch Schreiben des BMVI, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650, vom 27.07.2020
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 24. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 328) geändert worden ist
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist

WRRL

Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie) (Abl. L 327 S.1), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndRL 2014/101/EU der Kommission vom 30. Oktober 2014 (Abl. L 311 S. 32)

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
ABL.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AK	Autobahnkreuz
Alt.	Alternative
Anl.	Anlage
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
Art.	Artikel
AT	amtlicher Teil
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
Az.	Aktenzeichen
BAB	Bundesautobahn
Banz	Bundesanzeiger
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
Beschl. v.	Beschluss vom
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BR-Drs.	Bundesratsdrucksache
BRW	Bergisch-Rheinischer Wasserverband
BSN	Bereiche für den Schutz der Natur
BSLE	Bereiche für den Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
bzw.	beziehungsweise

ca.	circa
CLRTAP	Convention on long-range transboundary air pollution
d. h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
DWD	Deutscher Wetterdienst
etc.	et cetera
EW	Teileinzugsgebiete Entwässerung
ggf.	gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
GPS	Globales Positionsbestimmungssystem
h	Stunde
ha	Hektar
HS	Halbsatz
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
i. V. m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KOSTRA-DWD	Koordinierte Starkniederschlagsregionalisierung und -auswertung des Deutschen Wetterdienstes
l	Liter
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LASAT	Langrange-Simulation von Aerosol-Transport
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd.	laufend
lit.	Litera
Lkw	Lastkraftwagen
LRT	Lebensraumtyp

LSG	Landschaftsschutzgebiet
m	Meter
μg	Mikrogramm
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MULNV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
Nr.	Nummer
o. g.	oben genannte
Pkw	Personenkraftwagen
PSM	Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel
PWC	Unbewirtschaftete Park- und Rastanlage mit WC-Gebäude
rd.	rund
RS	Rundschreiben
s	Sekunde
S.	Satz
sog.	sogenannte
SV	Schwerverkehr
t	Tonne
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel
u. a.	unter anderem
usw.	und so weiter
Urt. v.	Urteil vom
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VkBl.	Verkehrsblatt
z. B.	zum Beispiel

Glossar

AFS63	Abfiltrierbare Stoffe mit Korngrößen von 0,45 µm bis 63 µm (Feinanteil)
A_{s,m}	Mittlere Versickerungsfläche
Beurteilungspegel	Unter Berücksichtigung von Zu- und Aufschlägen für bestimmte Geräusche, Zeiten oder Situationen berechneter Mittelungspegel für einen festgelegten Immissionsort und einen festgelegten Bezugszeitraum für den Vergleich mit Orientierungs- oder Grenzwerten
CEF-Maßnahmen	Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality). Sie werden im Bereich des Artenschutzes als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen verstanden.
dB(A)	Dezibel, physikalische Einheit für den A-bewerteten Schalldruckpegel
DTV; Durchschnittlicher Täglicher Verkehr	Für alle Tage eines Jahres ermittelte, auf 24 Stunden bezogenen durchschnittliche Verkehrsstärke aller Verkehrsströme eines Querschnitts oder einer Fahrtrichtung eines Querschnitts
Emissionen	Von einer mobilen oder ortsfesten Quelle ausgehende Stoffe oder Energien
f_z	Zuschlagsfaktor für das Risikomaß
Geschiebeschacht	Bauwerk zum Abtrennen von mineralischen Grobstoffen (Geschiebe) vor zu schützenden abwassertechnischen Anlagen
gon	Maß für den Vollwinkel, 400 gon gleich 360 Grad
Haltung	Abschnitt einer Abwasserleitung oder eines Abwasserkanals zwischen zwei Schächten und/oder Sonderbauwerken
Havarie	Plötzlich auftretende Störung, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben und die Gesundheit der Menschen darstellt bzw. zur Beschädigung oder Zerstörung von Sachwerten führt

Immissionen	Auf einen Standort einwirkende Umwelteinflüsse wie Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlen
Lärmsanierung	Verminderung von Lärmeinwirkungen an bestehenden, baulich nicht veränderten Verkehrswegen bei Überschreitung festgelegter Auslösewerte
Lärmschutz, aktiver	Maßnahmen zur Verminderung ausstrahlenden Lärms
Lärmschutz, passiver	Maßnahmen zur Verminderung einwirkenden Lärms
Lärmvorsorge	Vermeidung von unzumutbaren Lärmeinwirkungen infolge des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen oder sonstigen Nutzungen bei Überschreitung festgelegter Grenzwerte
Leichtflüssigkeiten	Wasserunlösliche Stoffe mit einer geringeren Dichte als Wasser, welche Substanzen wie Mineralöle, Benzin, Diesel und andere Kohlenwasserstoffverbindungen umfassen
Lden	24-Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (DEN = Day/ Evening/ Night)
Lkw1	Lkw ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen und Busse
Lkw2	Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen
Modellprognose	Abschätzung einer Größe für einen zukünftigen Zustand mit Hilfe eines Verfahrens, das unterschiedliche Einflussgrößen berücksichtigt; Anwendung des Modells zur Ermittlung von Kenngrößen für Zustände unter veränderten Einflussgrößen aufgrund von Entwicklungen und Maßnahmen
Notüberlauf	Entlastungsanlage zum Schutz einer Regenrückhalteanlage, die nach Vollfüllung der Speicherkammer (Überschreitung des Nutzvolumens) entlastet

Prognosenullfall	Beschreibt einen Zustand für das Prognosejahr. Er enthält Annahmen über eine Menge von – als gesichert anzunehmenden – Entwicklungen und Maßnahmen, die bis zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich eingetreten sein werden. Er dient als Vergleichsfall für eine Maßnahmenbewertung.
Prognoseplanfall	Beschreibt einen Zustand zum Zeitpunkt des Prognosejahres, geht dabei aber im Gegensatz zum Prognosenullfall von zusätzlichen Maßnahmen oder anderen Entwicklungen aus, die bewertet werden sollen
Regenklärbecken	Bauwerk zur Trennung und Rückhaltung absetzbarer und/oder aufschwimmbarer Stoffe aus abfließendem Oberflächenwasser
Regenrückhaltebecken	Bauwerk zur Speicherung und gedrosselten Abgabe von Oberflächenwasser in einen Vorfluter oder in die Kanalisation
Retentionsbodenfilterbecken	Bauwerk zur Retention und Filtration von Misch- oder Regenwasser mit einem über dem Filterkörper angeordneten Retentionsraum
r_{krit}	Kritische Regenspende
Rotunde	Einrichtung von Hin- und Rückfahrgasse
Schalleistungspegel	Logarithmisches Maß der von einer Schallquelle abgegebenen Schallenergie pro Zeit
Sedimentationsanlage	Bauwerk, in dem sich durch Verringerung der Fließgeschwindigkeit des Wassers Feststoffe unter Einwirkung der Schwerkraft auf dem Boden ablagern
Trendprognose	Schätzung einer Kenngröße für einen zukünftigen Zeitpunkt durch Fortschreibung ihrer bisherigen Entwicklung
Überflutung	Zustand, bei dem Schmutzwasser und/oder Regenwasser aus einem Entwässerungssystem entweichen und ein Wasserstand auf der Oberfläche auftritt, welcher einen Schadensfall nach sich ziehen kann

Überstau	Zustand, bei dem der Wasserstand die Geländeoberkante erreicht und das Wasser aus dem Kanalnetz auszutreten beginnt bzw. zufließendes Wasser nicht vom Kanalnetz aufgenommen werden kann
UVP-Bericht	Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens
Verkehrsstärke	Anzahl der Verkehrselemente eines Verkehrsstroms je Zeiteinheit an einem Querschnitt
Versickerungsanlage	Bauliche Anlage zur Einleitung von Oberflächenwasser in den Boden
Versickerungsbecken	Erdbecken zur Versickerung von Oberflächenwasser bei zeitweiliger Speicherung

1 Verfügender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Der von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, als Vorhabenträgerin vorgelegte Plan für den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel an der BAB 3 im Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Ratingen-Ost bei Strecken-km 93 in Fahrtrichtung Oberhausen wird gemäß § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG nach Maßgabe der nachfolgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen festgestellt.

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin teilweise überarbeitet und an einzelnen Stellen durch die Erstellung von Deckblättern geändert. Die geänderte Fassung der Planunterlagen ist an den betreffenden Stellen jeweils als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesen Fällen nicht festgestellt. Querverweise im Text dieses Planfeststellungsbeschlusses beziehen sich auf die jeweils letzte Fassung der einzelnen Planunterlagen.

1.1.1 Planunterlagen

1.1.1.1 Planfestgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlagen/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blattzahl
01-01	Erläuterungsbericht geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		74
01-01_01	Bewertungsmatrix zur Ermittlung der Vorzugsvariante		7
03-01	Übersichtslageplan	1 : 5.000	1
05-01	Lageplan	1 : 500	1
06-01	Höhenplan 1, Achse 100	1 : 500/50	1
06-02	Höhenplan 2, Achse 100	1 : 500/50	1
06-03	Höhenplan 3, Achse 101	1 : 500/50	1
06-04	Höhenplan 4, Achse 102	1 : 500/50	1
06-05	Höhenplan 5, Achse 103	1 : 500/50	1
06-06	Höhenplan 6, Achse 104	1 : 500/50	1
06-07	Höhenplan 7, Achse 150	1 : 500/50	1
06-08	Höhenplan 8, Achse 160	1 : 500/50	1
06-09	Höhenplan 9, Achse 161	1 : 500/50	1
06-10	Höhenplan 10, Achse 220	1 : 500/50	1
06-11	Höhenplan 11, Achse 230	1 : 500/50	1
08-01	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1 : 500	1
09-01	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen – Lageplan, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024	1 : 500	1

09-02	Landschaftspflegerischer Begleitplan Übersicht Ersatzmaßnahme E 1, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024	1 : 50.000 / ohne / 1: 2.500 / 25.000	1
09-03	Landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßnahmenblätter, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		27
10-01	Grunderwerbsplan, um die Seiten 2 bis 4 ergänzt durch Deckblatt vom 06.09.2024	1 : 500 / 1 : 2.500	4
10-02	Grunderwerbsverzeichnis, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		4
11	Regelungsverzeichnis geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		28
14-01	Regelquerschnitt A-A	1 : 50	1
14-02	Regelquerschnitt B-B	1 : 50	1
14-03	Regelquerschnitt C-C	1 : 50	1
14-04	Sonderquerschnitt D-D	1 : 50	1
14-05	Sonderquerschnitt E-E	1 : 50	1
17-01	Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Erweiterung der TRM-Anlage Hösel an der A3, Bericht-Nr.: VA 7933-3.1, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		43
17-02_1	Luftschadstoffuntersuchung zur geplanten Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel an der A3, Bericht-Nr.: VA 7933-5, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		53
17-02_2	Luftschadstoffuntersuchung zur geplanten Erweiterung der TRM Hösel, Mess-Stelle DFlugh., Bericht Nr. 7933-5.1, hinzugefügt durch Deckblatt vom 06.09.2024		52
18-01	Erläuterung Wassertechnische Untersuchungen, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		14
18-01_01	Berechnung Schmutzwasserleitung WC-Anlage		1
18-01_02	Berechnung Niederschlagshöhen und -spenden		1
18-02	Ermittlung der Einzugsflächen		5
18-03	Hydraulische Berechnung Kanäle		2
18-04	Hydraulische Berechnung Regenklärbecken		1
18-05	Hydraulische Berechnung Versickerungsbecken DWA A-138		2
18-06	Hydraulische Berechnung Notüberlauf		1
18-07	Detail Versickerungsbecken	1 : 50	1
18-08	Detail Regenklärbecken	1 : 50	1
18-09	Fachbeitrag zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG), geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		43
19-01_01	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		155

1.1.1.2 Unterlagen zur Information

Die im Folgenden genannten Unterlagen werden nicht festgestellt, da sie keine Planunterlagen im Sinne des § 73 Abs. 1 VwVfG sind. Sie enthalten aber wichtige Darstellungen und gutachterliche

Feststellungen, die in die Abwägung mit eingeflossen sind und der Entscheidung über den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugrunde liegen:

Unterlagen/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blattzahl
02-01	Übersichtskarte	1 : 25.000	1
09-04	Landschaftspflegerische Maßnahmen Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		5
17_03	Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Erweiterung der TRM-Anlage Hösel an der A3, Betrachtungen zu Verbesserungen beim Lärmschutz für die Anwohner, Bericht-Nr.: VA 7933-4.1, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		35
19-01_02/1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte Übersichtslageplan „Lebensraumfunktionen“	1 : 2.000	1
19-01_02/2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte Übersichtslageplan „Abiotische Schutzgüter und Landschaftsbild“	1 : 2.000	1
19-01_02/3	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte Übersichtslageplan „Schutzgebiete“	1 : 2.000	1
19-01_02/4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte Übersichtslageplan „Faunistische Untersuchungen“	1 : 2.000	1
19-02_01	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag gemäß § 44 BNatSchG, geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		29
19-02_01/1	Anhang zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag		50
19-02_02	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Übersichtskarte Artenschutz	1 : 2.500	1
19-03_01	Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht), geändert durch Deckblatt vom 06.09.2024		178
19-03_02/1	UVP-Bericht Karte 1: Nutzung/ Biotoptypen	1 : 5.000	1
19-03_02/2	UVP-Bericht Karte 2: Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“	1 : 5.000	1
19-03_02/3	UVP-Bericht Karte 3a: Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“, Teilschutzgut „Pflanzen und Biotope“	1 : 5.000	1
19-03_02/4	UVP-Bericht Karte 3b: Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, Teilschutzgut „Tierarten und Lebensräume“	1 : 5.000	1
19-03_02/5	UVP-Bericht Karte 4: Schutzgüter „Boden“ und „Fläche“	1 : 5.000	1
19-03_02/6	UVP-Bericht Karte 5: Schutzgut „Wasser“	1 : 5.000	1
19-03_02/7	UVP-Bericht Karte 6: Schutzgüter „Landschaft“, „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ sowie „Klima/ Luft“	1 : 5.000	1
19-04_01	Faunistische Planungsraumanalyse		51

19-04_01/1	Faunistische Planungsraumanalyse Karte 1 „Relevante (Habitat-) Strukturen“	1 : 5.000	1
19-04_01/2	Faunistische Planungsraumanalyse Karte 2 „Faunauntersuchungsbereiche“	1 : 5.000	1
19-05_01	Faunistische Sonderuntersuchungen – Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien		38
19-05_02/ 1	Faunistische Sonderuntersuchungen Karte 1: „Artnachweise Avifauna und Fledermäuse; Horstbäume“	1 : 2.500	1
19-05_02/ 2	Faunistische Sonderuntersuchungen Karte 2: „Artnachweise Amphibien und Reptilien“	1 : 1.000	1
19-05_02/ 3	Faunistische Sonderuntersuchungen Karte 3: „Waldstrukturierung“	1 : 2.500	1
ohne	Schalltechnische Untersuchung, Ermittlung der förderungsfähigen Gebäude zum passiven Lärmschutz, Bericht-Nr. VA7933-6.2, vom 27.06.2024,		118

1.1.2 Eingeschlossene Entscheidungen

Die Planfeststellung hat Konzentrationswirkung. Dies bedeutet, dass durch sie die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (siehe § 17 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

Eine Ausnahme gilt für Erlaubnisse und Bewilligungen wasserrechtlicher Benutzungen nach §§ 8, 9 WHG. Über ihre Erteilung entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG gesondert (siehe [Kapitel 1.2](#)).

Von dieser fernstraßenrechtlichen Planfeststellung mit umfasst sind insbesondere die nachfolgenden Entscheidungen:

1.1.2.1 Befreiung von den Verboten einer Schutzgebietsverordnung (§ 67 Abs. 1 BNatSchG)

Von den Festsetzungen des Landschaftsplans des Kreises Mettmann wird für das betroffene LSG-4607-0001 „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“ gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 26 BNatSchG aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses des vorliegenden Vorhabens eine Befreiung erteilt.

1.1.2.2 Genehmigung für die Umwandlung von Wald (§ 9 Abs. 1 BWaldG i. V. m. § 39 LFoG NRW)

Die Genehmigung für die Rodung bzw. die dauerhafte Umwandlung des in östlicher Richtung an die Bestandsanlage angrenzenden ca. 24 m² großen Waldstücks sowie von 1.057 m² Waldmantel in eine andere Nutzungsart wird gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 BWaldG i. V. m. § 39 LFoG NRW erteilt.

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen:

1.1.3.1 Allgemeines

1.1.3.1.1 Ausführungsplanung

Rechtzeitig vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung aller Festlegungen in diesem Beschluss und der dem Beschluss zugrundeliegenden Planunterlagen eine Ausführungsplanung zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde einen Monat vor Ausführung vorzulegen. Soweit in den nachfolgenden Nebenbestimmungen besondere Anforderungen an die Ausführungsplanung gestellt werden, sind diese zu beachten.

1.1.3.1.2 Zusätzliche Anforderungen

Die Entscheidung über zusätzliche Anforderungen, die aufgrund sich im Laufe der weiteren Konkretisierung der Planung ergebender neuer verfahrensrelevanter Tatsachen ggf. erforderlich sind, damit die gesetzlichen Maßgaben und die Maßgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses eingehalten werden, bleibt vorbehalten.

1.1.3.1.3 Unterrichtungspflichten

Von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind rechtzeitig vorher schriftlich zu unterrichten:

- die Bezirksregierung Düsseldorf als Höhere Naturschutzbehörde
- der Kreis Mettmann als Untere Naturschutzbehörde und Untere Bodenschutzbehörde
- der Bergisch-Rheinische Wasserverband
- die Planfeststellungsbehörde.

1.1.3.1.4 Bauausführung

1.1.3.1.4.1

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, alle Baumaßnahmen nach dem Stand der Technik auszuführen; die einschlägigen, aktuell geltenden technischen Regelwerke und sonst allgemein anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten. Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Organisationsmaßnahmen dafür zu sorgen, dass sämtliche Festlegungen nach diesem Planfeststellungsbeschluss und der dazugehörigen Unterlagen auch durch die von ihm beauftragten bauausführenden Unternehmen beachtet werden.

1.1.3.1.4.2

Die jederzeitige Anfahrbarkeit der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Hösel von der BAB 3 und die Auffahrbarkeit von der Tank- und Rastanlage auf die BAB 3 ist während der Durchführung der in Rede stehenden Maßnahmen für alle Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Busse) zu gewährleisten.

1.1.3.1.4.3

Die wegweisende Beschilderung auf der Rastanlage ist während der Baudurchführung durchgängig aufrechtzuerhalten. Die Sichtbarkeit der Beschilderung auch bei Nacht ist zu gewährleisten. Beeinträchtigungen der Tankanlage und Raststätte während der Baudurchführung sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

1.1.3.1.4.4

Der erneute Anschluss der Oberflächenentwässerungsleitungen der Servicebetriebe der Autobahn Tank und Rast GmbH & Co. KG an das vorhandene Regenrückhaltebecken nach Beendigung der Baumaßnahme ist zu gewährleisten. Während der Bauphase sind die Entwässerungsleitungen zu sichern.

1.1.3.1.4.5

Baustellenverkehre über die rückwärtige Anbindung der Tank- und Rastanlage sind grundsätzlich zu vermeiden.

1.1.3.2 Immissionsschutz

1.1.3.2.1 Verkehrslärm

Die Vorhabenträgerin hat die folgende in den Planunterlagen, namentlich dem Erläuterungsbericht, Kapitel 4.8 (Unterlage 01-01), dem Lageplan (Unterlage 05-01) und dem Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 1.3 (Unterlage 11-02), festgestellte Lärmschutzwand östlich der Richtungsfahrbahn Oberhausen zu errichten und zu unterhalten:

Bau-km von - bis	Länge [m]	Höhe über Gradienten [m]	Reflexionseigenschaft
93+001,0 bis 93+214,0	213,0	4,0	nicht reflexionsmindernd

1.1.3.2.2 Baulärm

Die Vorhabenträgerin hat bis spätestens drei Monate vor Baubeginn bei der Planfeststellungsbehörde ein Baulärmgutachten mit Angaben zu den voraussichtlichen Beeinträchtigungen während der Bauphase einzureichen. Falls im Einzelfall die Zumutbarkeitsgrenze voraussichtlich überschritten sein wird, muss das Gutachten geeignete Schutzvorkehrungen vorsehen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich gemäß § 17b Abs. 1 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 3 VwVfG ausdrücklich vor, nach Vorlage des Baulärmgutachtens und dessen Prüfung in einem ergänzenden Verfahren über weitere Schutzvorkehrungen zu entscheiden, die gegebenenfalls zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen des Baulärms auf die Rechte Dritter erforderlich sind.

1.1.3.2.3 Licht

1.1.3.2.3.1

Nicht notwendige Lichtimmissionen sind zu vermeiden und der notwendige Umfang an nächtlicher Beleuchtung der Baustelle ist auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

1.1.3.2.3.2

Das mit den zuständigen Behörden und der Autobahn Tank und Rast GmbH & Co. KG abgestimmte Beleuchtungskonzept ist der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Im Beleuchtungskonzept ist festzulegen, welche Beleuchtungsmasthöhen und welche Leuchtmittel mit nach oben und zur Seite geschlossenen Lampenkörpern vorzusehen sind. Außerdem ist zu prüfen, Lichtkelche ausschließlich in Richtung der Fahrgassen und Stellflächen ausrichten zu lassen. Die Möglichkeiten der Dimmung bzw. des Abschaltens bestimmter Rastanlagenbereiche während der Nachtruhezeiten ist ebenfalls zu prüfen. Die Verkehrssicherheit der Rastanlage ist dabei stets zu gewährleisten.

1.1.3.2.3.3

Beleuchtungsanlagen sind im Rahmen der Ausführungsplanung so einzurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare unzumutbare Beeinträchtigungen der Umgebung gemäß der LAI-Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen vom 20.05.2001 ausgeschlossen sind und die Vorgaben des Runderlasses „Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung“ berücksichtigt werden.

1.1.3.2.4 Erschütterungen

Die Vorhabenträgerin hat bis spätestens drei Monate vor Baubeginn bei der Planfeststellungsbehörde ein Fachgutachten zu den voraussichtlichen Erschütterungen einzureichen. Falls erforderlich, muss das Gutachten geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Anhaltswerte der Normenreihe DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ vorsehen. Im Fachgutachten ist der maximale Einwirkungsbereich der von den Bautätigkeiten verursachten Erschütterungsimmissionen anzugeben sowie Ausmaß und Dauer der Erschütterungsimmissionen zu quantifizieren. Die Planfeststellungsbehörde behält sich gemäß § 17b Abs. 1 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 3 VwVfG ausdrücklich vor, nach Vorlage des Fachgutachtens zu den Erschütterungseinwirkungen der Bautätigkeiten in einem ergänzenden Verfahren über weitere Schutzvorkehrungen zu entscheiden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen der baubedingten Erschütterungen auf die Rechte Dritter erforderlich sind.

1.1.3.3 Natur- und Landschaftsschutz

1.1.3.3.1 Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

1.1.3.3.1.1

Die im LBP (Unterlage 19-01) und in den Maßnahmenblättern der Unterlage 09-03 beschriebenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Maßnahmen zum Artenschutz sind vollumfänglich umzusetzen bzw. einzuhalten und auf Dauer sowie ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu pflegen und zu erhalten.

1.1.3.3.1.2

Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen muss spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt sein.

1.1.3.3.1.3

Bei der Durchführung und der Pflege der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist grundsätzlich auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten. Bei der Pflanzung einzelner Hochstämme auf der Rastanlage können davon abweichend zur Anwuchsförderung organische Düngungen zur Bodenverbesserung erfolgen.

1.1.3.3.1.4

Die Verfüllung von Geländesenken und Mulden bzw. eine Änderung eines Geländereiefs durch Bodenaushub außerhalb der Abgrenzung des Eingriffsbereichs gemäß LBP ist naturschutzrechtlich nicht gestattet.

1.1.3.3.1.5

Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich und die artenschutzrechtliche Prüfung hinausgehende Flächeninanspruchnahme oder Beeinträchtigung ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume etc.) hat in der räumlichen Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen.

1.1.3.3.1.6

Sofern insbesondere während der Bautätigkeit oder dauerhaft Beleuchtungen errichtet werden, sind diese zu minimieren oder ggf. zu vermeiden. Das Anlocken von Insekten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anl. 1 der LAI-Hinweise oder vergleichbarer Veröffentlichungen zur Lichtimmission in ihren aktuellen Fassungen zu berücksichtigen. Um vorsorglich potentielle negative Auswirkungen auf nachtaktive Insekten jagende Fledermäuse durch Lichtimmissionen zu vermeiden, ist in der Ausführungsplanung das bereits oben erwähnte Beleuchtungskonzept zudem unter Anwendung des BfN-Leitfadens „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen: Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung“ (BfN 2019) zu erstellen.

1.1.3.3.1.7

In der Zeit zwischen der Räumung des Baufeldes und dem Baubeginn ist darauf zu achten, dass keine als Nistplatz für insbesondere bodenbrütende Vogelarten geeigneten Habitatstrukturen entstehen. Ggf. erforderliche Vergrämuungsmaßnahmen sind in Absprache mit der umweltfachlichen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

1.1.3.3.1.8

Um das Einwandern von Amphibien und Reptilien in das Baufeld zu vermeiden, sind während der Wanderzeit von Amphibien sowie der Aktivitätszeit von Reptilien Schutzzäune bzw.

Sperreinrichtungen zu errichten. Die Schutzzäune sind im Verlauf der Bauphase an die aktuellen Gegebenheiten bzw. den Bauablauf anzupassen. Die Neuanlage des Wirtschaftsweges südlich und östlich der geplanten Anlage hat außerhalb der Aktivitätszeit der Amphibien und Reptilien zu erfolgen. Sollte dies nicht möglich sein, sind die Schutzzäune so zu verlegen, dass ein Einwandern von Amphibien und Reptilien ins Baufeld nicht möglich ist. Die Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen ist fachlich zu begleiten und die genaue Lage der Schutzzäune inklusive möglicher Verlagerung während der Bauphasen mit der umweltfachlichen Baubegleitung abzustimmen.

1.1.3.3.1.9

Zur Kompensation der Gehölzverluste sowie zur umweltgerechten Einbindung ist in den an den östlichen und nordöstlichen Rand der Rastanlage angrenzenden Bereichen ein Kleingehölz zu entwickeln, wobei der Mindestabstand der Gehölzpflanzungen zu versiegelten Flächen und angrenzenden Nutzungen 1,5 m betragen sollte. Für die Anpflanzung sind ausschließlich bodenständige, standortgerechte Baum- und Straucharten zu verwenden. Die Pflanzungen sowie die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sind entsprechend DIN 18916 durchzuführen.

1.1.3.3.1.10

Das verbleibende Kompensationsdefizit ist über das Ökokonto der Gräflich von Spee'schen Forstbetriebe zu kompensieren. Ein entsprechender Nachweis über den Kauf der Ökowertpunkte ist der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme vorzulegen. Der Kreis Mettmann als Untere Naturschutzbehörde ist darüber parallel entsprechend zu informieren (Kontaktadresse: fachtamt-unb@kreis-mettmann.de).

1.1.3.3.1.11

Für den Verlust eines Waldkauzreviers sind in den nördlich an das betroffene Waldkauzrevier angrenzenden Waldbeständen mit einer Vorlaufzeit von >1 Jahren insgesamt drei Nistkästen zu installieren. Die Festlegung der genauen Standorte hat unter Berücksichtigung der kritischen Schallpegel gemäß Anhang 1 der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ des BMVBS, 2010, in Abstimmung mit der umweltfachlichen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen. Die genauen Punkte sind per GPS einzumessen und die Daten dem Kreis Mettmann als Unterer Naturschutzbehörde zur Verfügung zu stellen. Die Kästen sind entsprechend der Erläuterungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag jährlich zu reinigen und für einen neuen Besatz vorzubereiten.

1.1.3.3.1.12

Bei Abweichungen von bislang bilanzierten Eingriffen im Zuge der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel hat eine entsprechende Nachbilanzierung der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung zu erfolgen. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten.

1.1.3.3.2 Umweltfachliche und bodenkundliche Baubegleitung

1.1.3.3.2.1

Zur Überwachung der vollständigen fach- und termingerechten Umsetzung bzw. Einhaltung der im LBP und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, der einschlägigen Umweltvorschriften und der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen ist eine umweltfachliche Baubegleitung einschließlich zertifizierter bodenkundlicher Baubegleitung zu einzurichten. Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der Bezirksregierung Düsseldorf als Höherer Naturschutzbehörde sowie dem Kreis Mettmann als Unterer Naturschutzbehörde und Unterer Bodenschutzbehörde schriftlich die für die umweltfachliche Baubegleitung vorgesehene(n) Person(en) mit Namen, Anschrift, Telefon und Mailadresse zu benennen sowie deren berufliche Qualifikation nachzuweisen.

1.1.3.3.2.2

Die mit der umweltfachlichen Baubegleitung betrauten fachkundigen Personen sind gegenüber den zuständigen Natur- bzw. Bodenschutzbehörden jederzeit auskunftspflichtig und informieren diese bei Auftreten unerwarteter Ereignisse während der Bauausführung, die sich nachteilig auf Umweltbelange auswirken können. Die im Rahmen der umweltfachlichen Baubegleitung getätigten Kontrollen, Baustellenbesuche, Baustellenbesprechungen und Veranlassungen sind zu dokumentieren und die Dokumentation einmal im Monat der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde sowie der Unteren Bodenschutzbehörde zu übersenden. Unvorhergesehene Ereignisse mit Umweltfolgen sind gesondert unverzüglich mündlich den zuständigen Behörden zu berichten und anschließend schriftlich zu dokumentieren.

1.1.3.3.2.3

Die umweltfachliche Baubegleitung umfasst mindestens folgende Aufgaben:

- Mitwirkung bei der Integration der umwelt-, natur- und artenschutzrechtlichen Anforderungen aus dem Planfeststellungsbeschluss in die Ausführungsplanung
- Beteiligung an der Einweisung der am Bau beteiligten Unternehmen und deren Unterrichtung über die Aufgaben der umweltfachlichen Baubegleitung und über die zu berücksichtigenden Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses
- regelmäßige Teilnahme an Baubesprechungen
- Beteiligung an der Festlegung der Bautabuflächen vor Baubeginn und ihre Kontrolle während der Bauarbeiten
- Überwachung der Einhaltung sämtlicher Nebenbestimmungen zur Vermeidung, Minderung und Schutz von nachteiligen Auswirkungen auf den Naturhaushalt

- Beteiligung an sämtlichen Abstimmungen mit den zuständigen Naturschutz- und Bodenschutzbehörden sowie der zuständigen Wasserbehörde
- Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen)
- Beteiligung bei der Aufklärung, Beweissicherung, Beseitigung und ggf. Sanierung unvorhergesehener Umweltschäden und sonstiger Beeinträchtigungen des Naturhaushalts
- Überwachung der Durchführung der Räumungs- und Rekultivierungsmaßnahmen auf den baubedingt in Anspruch genommenen Flächen und der Baustelleneinrichtungsflächen
- Beteiligung bei der Abnahme der Bauleistungen und der Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie Überwachung einer ggf. erforderlichen Nachbesserung sowie regelmäßige Dokumentation (Text, Fotos, kartenmäßige Darstellung) der Bauarbeiten im Hinblick auf umweltrelevante Sachverhalte und Verfassen von Berichten über ihre Tätigkeit. Die Dokumentation hat möglichst weitgehend auf die jeweils einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses bzw. die jeweilige Maßnahmenbezeichnung aus dem LBP Bezug zu nehmen. Sie hat sämtliche zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt, die nicht Gegenstand des LBP sind, darzustellen und ggf. einen zusätzlichen Kompensationsbedarf festzustellen.
- Mitwirkung bei der Festlegung der genauen Lage der Schutzzäune im Bereich der Verlegung des Wirtschaftsweges und deren mögliche Verlagerung in Abhängigkeit vom Bauablauf und den örtlichen Gegebenheiten

1.1.3.3.2.4

Die bodenkundliche Baubegleitung, die als Teil der Umweltbaubegleitung oder separat zu beauftragen ist, umfasst zusätzlich folgende Aufgaben:

- Beteiligung an Maßnahmen des Bodenmanagements (Überwachung von bodenschutzrelevanten Regelungen sowie Behandlung und Verwendung von Böden)
- Erstellung eines Konzepts zur bodenkundlichen Baubegleitung rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen nach Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann. Das Konzept hat folgende Punkte zu behandeln:
 - Aufstellung einer dezidierten Darstellung der im Plangebiet anstehenden Böden und deren Schutzbedürftigkeit
 - Darstellung von Anpassungsmaßnahmen auf z. B. Witterungsverhältnisse für Baustraßen, Bodenmieten, Belastungszonen etc.

- Darstellung von Verminderungsmaßnahmen für das Schutzgut Boden bezüglich der Verdichtungsempfindlichkeit der Böden (Befahrung in Nassphasen, Angaben zum Maschinenpark abhängig vom Bodentyp)
- Darstellung, ob die Besorgnis des Entstehens einer schädlichen Bodenveränderung durch das Auf- und Einbringen des Materials besteht, nach Einhaltung der Vorsorgewerte der BBodSchV für die Zonen mit Wiedereinbau des Bodenmaterials
- Darstellung zur Nachbearbeitung von Böden wie Auflockerungen, spezieller Begrünungen und der Flächen oder Ähnliches

1.1.3.3 Umsetzungskontrolle

Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung bei der Bezirksregierung Düsseldorf als Höherer Naturschutzbehörde zu beantragen. Die Planfeststellungsbehörde ist hierüber zu unterrichten. Die Teilnahme der umweltfachlichen Baubegleitung an der Umsetzungskontrolle ist sicherzustellen.

1.1.3.4 Artenschutz

1.1.3.4.1

Die im Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (Unterlage 19-02_01) dargestellten Maßnahmen sind einzuhalten und entsprechend durchzuführen.

1.1.3.4.2

Artenschutzrechtlich vorgezogene CEF-Maßnahmen sind zu den im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 19-02_01) dargelegten Zeitpunkten vor dem Eingriff durchzuführen; die Wirksamkeit der Maßnahmen ist jeweils vor dem Eingriff der Bezirksregierung Düsseldorf als höherer Naturschutzbehörde zu attestieren. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten. Bei der konkreten Maßnahmenumsetzung ist der Leitfaden des MKULNV „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“, 2013 zu beachten. Die CEF-Maßnahmen sind auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu pflegen und zu erhalten.

1.1.3.5 Gewässerschutz

1.1.3.5.1 Wasserrechtliche Auflagen zum Schutz des Dickelsbachs

1.1.3.5.1.1

In der Ausführungsplanung ist die Möglichkeit der Reduzierung des Drosselabflusses der Bestandsbeckenanlage (Regenrückhaltebecken und Retentionsbodenfilterbecken) in den Dickelsbach auf den zulässigen Wert zu prüfen. Etwaige Maßnahmen, die hieraus resultieren, sind mit dem BRW und der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist über das Abstimmungsergebnis zu unterrichten.

1.1.3.5.1.2

Die Ausführungsplanung und die Bauausführung sind in Bezug auf gewässerrelevante Fragen mit dem BRW abzustimmen.

1.1.3.5.1.3

Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme ist der BRW per Fax oder E-Mail hierüber zu informieren. Die für die Baumaßnahme verantwortlichen Personen seitens der Vorhabenträgerin und seitens des bauausführenden Unternehmens sind hierbei mit Angabe von Telefonnummern zu benennen. Es ist zudem eine Notfall-Nummer anzugeben, die auch außerhalb der jeweiligen Dienstzeiten erreichbar ist. Die Daten sind in einen Alarmplan einzutragen, der als Muster beim BRW angefordert werden kann.

1.1.3.5.1.4

Während der Bauzeit muss der ordnungsgemäße Abfluss des Gewässers, hier insbesondere auch des Hochwassers, stets gewährleistet sein. Das Gewässerprofil ist zu jeder Zeit auch an Sonn- und Feiertagen freizuhalten.

1.1.3.5.1.5

Der Bauablauf in Bezug auf das Gewässer und der ggf. erforderlichen Sicherungsmaßnahmen (insbesondere Wasserhaltung) ist mit dem BRW rechtzeitig abzustimmen.

1.1.3.5.1.6

Während der Arbeiten ist dafür zu sorgen, dass keine Baumaterialien oder sonstige wasser- und bodengefährdende Stoffe in das Gewässer bzw. den Boden gelangen. Gefahrstoffe sind in einem Abstand von mindestens 15 m zum Gewässer zu lagern.

1.1.3.5.1.7

Die Uferrandstreifen bzw. -böschungen dürfen nicht zur Lagerung von Baumaterialien, Bauhilfsstoffen, Baugeräten sowie Bodenaushub benutzt werden. Der Bewuchs darf nicht beschädigt oder beseitigt werden. Sollte ein Eingriff in den Randstreifenbereich nicht zu umgehen sein, ist eine entsprechende Ausgleichspflanzung in Abstimmung mit dem BRW vorzunehmen.

1.1.3.5.1.8

Alle im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im und am Gewässer sowie der im Bereich befindlichen baulichen Anlagen entstehenden Schäden oder Folgeschäden sind von der Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit dem BRW unverzüglich und auf ihre Kosten zu beheben.

1.1.3.5.1.9

Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der BRW an der Abnahme zu beteiligen.

1.1.3.5.2 Grundwasser

Zum vorsorglichen Schutz des Grundwassers während der Bauphase ist wie bereits oben angesprochen ein Bodenschutzkonzept zu erstellen, welches auch Schutzmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers beinhaltet.

1.1.3.6 Bodenschutz

1.1.3.6.1

Stellt die bodenkundliche Baubegleitung während der Erdarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund fest, die auf schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten hinweisen, müssen die Erdarbeiten zunächst unterbrochen werden. Die Untere Bodenschutzbehörde ist gemäß § 2 LBodSchG in einem solchen Fall umgehend zu benachrichtigen und das weitere Vorgehen mit ihr abzustimmen.

1.1.3.6.2

Ein Wiedereinbau von Aushubmaterialien kann nur erfolgen, wenn die Unbedenklichkeit der Aushubmaterialien durch entsprechende Analytik nachgewiesen wird. Die genauen Bedingungen zu den Beprobungen (Intervalle, Umfang, Mietenvolumen, Horizontunterteilung etc.) sind von der bodenkundlichen Baubegleitung mit dem Kreis Mettmann als Unterer Bodenschutzbehörde abzustimmen. Die Ergebnisse sind der Unteren Bodenschutzbehörde unaufgefordert vorzulegen.

1.1.3.6.3

Die Inanspruchnahme unversiegelter Arbeitsfläche ist auf ein Minimum zu beschränken.

1.1.3.6.4

Zum Schutz des Bodens sind die Baustelleneinrichtungsflächen, die Baustraße und ggf. weitere Arbeits- und Bewegungsflächen mit geeigneten Lastverteilungsmaßnahmen zu schützen. Die Details sind in der Ausführungsplanung festzulegen. Die temporär beanspruchten Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme rückstandslos wieder in den Ausgangszustand zurückzuführen und ggf. durch Rekultivierungsmaßnahmen wiederherzustellen.

1.1.3.6.5

Der Bodenaushub ist entsprechend nach Ober- und Unterboden fachgerecht zu trennen und zu lagern. Die technischen Anforderungen der DIN 18915 und 19639 sind zu beachten. Die Mietlagerfläche muss wasserdurchlässig sein.

1.1.3.6.6

Der zur Wiederverfüllung benötigte Bodenaushub ist entsprechend nach Ober- und Unterboden fachgerecht getrennt zu lagern. Sind innerhalb des Unterbodens mehrere Horizonte (Mehrschichtprofile) anstehend, sind diese zu trennen.

1.1.3.6.7

Der Bodenaushub ist zur Wiederherstellung des Reliefs nach Beendigung der Baumaßnahme zu nutzen.

1.1.3.6.8

Oberbodenarbeiten sind nur bei geeigneter Witterung durchzuführen. Ggf. sind die Bauarbeiten einzustellen, falls die Witterung die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten nicht zulässt.

1.1.3.6.9

Nicht einzubauender, überschüssiger oder ggf. belasteter Boden ist sachgerecht zu entsorgen.

1.1.3.7 Abfallwirtschaft

Bei Planung und Bau der Tank- und Rastanlage sind Müllbehälter in ausreichender Zahl vorzusehen, um eine ordnungsgemäße Müllentsorgung sicherzustellen. Die turnusmäßige Leerung der Behälter sowie eine detaillierte Auswahl der einzelnen Ausstattungselemente ist in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes festzulegen.

1.1.3.8 Bodendenkmalpflege

Werden bei Umsetzung des Plans archäologische Bodenfunde und Befunde entdeckt oder gefunden, ist dies unverzüglich der Planfeststellungsbehörde und der Stadt Ratingen als Unterer Denkmalschutzbehörde bzw. dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, mitzuteilen. Das Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte sind dann bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu lassen.

1.1.3.9 Weitere Belange

1.1.3.9.1 Kampfmittelbeseitigung

Spätestens sechs Monate vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

1.1.3.9.2 Arbeits-, Sicherheits- und Gesundheitsschutz

Die Vorhabenträgerin hat die Planung und Ausführung aller Baumaßnahmen unter Beachtung der jeweils geltenden Arbeits-, Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen durchzuführen.

1.1.3.9.3 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen oder zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung aufgrund verfahrensrelevanter Änderungen im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung ggf. erforderlich

werden, bleiben vorbehalten; die Regelungen des § 17d FStrG i. V. m. § 76 VwVfG bleiben hiervon unberührt.

1.1.4 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen, nachfolgend aufgelisteten Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Bau-durchführung zu beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Rege-lungen trifft. Zeitlich spätere, insbesondere im Planfeststellungsverfahren abgegebene Zusagen gehen im Zweifel zeitlich früheren Zusagen vor.

1.1.4.1

Im Zuge der Ausführungsplanung wird die Durchführbarkeit und Dringlichkeit freiwilliger Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in der Nachbarschaft des Vorhabens im Rahmen der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel weitergehend geprüft und die Planfeststellungsbehörde entsprechend fortlaufend unterrichtet. Im Zuge von Lärmsanierungsmaßnahmen wird die Vorhabenträgerin die Betroffenen proaktiv über die Abwicklung der Erstattung informieren. Bei erklärtem Willen der Eigentümer wird die Vorhabenträgerin die Betroffenen bei der Ermittlung des Umfangs passiver Schutzmaßnahmen und der Antragstellung gegenüber dem Träger der Straßenbaulast unterstützen. Auf die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen im Bericht VA 7933-6.2 zur Ermittlung der förderungsfähigen Gebäude zum passiven Lärmschutz wird verwiesen.

1.1.4.2

Die Möglichkeit einer Anordnung der Frauenparkplätze näher zum Eingang der Raststätte bzw. zur Tankstelle hin wird eingehend überprüft. Ggf. wird dies in der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt.

1.1.4.3

Lkw mit Kühlaggregaten werden durch geeignete verkehrsrechtliche Anordnung Parkständen im nördlichen, von der Wohnbebauung abgewandten Teil der Rastanlage zugewiesen.

1.1.4.4

Geeignete technische Maßnahmen zur Sicherung gegen eine unbefugte Nutzung der rückwärtigen Anbindung der Tank- und Rastanlage werden in der Ausführungsplanung mit den Betroffenen abgestimmt und festgelegt. Die Bauausführung erfolgt in Abstimmung mit der zuständigen Autobahnmeisterei.

1.1.4.5

Zwischen der Rastanlage und dem Wohngrundstück der Einwendenden E0009 wird die in den Seitenbereichen geplante Sichtschutzpflanzung fortgeführt. Um einen ganzjährigen möglichst

blickdichten Sichtschutz zu erreichen, werden zusätzliche Maßnahmen geprüft und die Planfeststellungsbehörde entsprechend unterrichtet.

1.1.4.6

Die Anbindung der Sitzplatzgruppen an das Gehwegnetz wird sichergestellt. Barrierefreie Zuwegungen zu allen Sitzplatzgruppen werden in der Ausführung detailliert ausgearbeitet und in der Bauausführung berücksichtigt.

1.1.4.7

Die bautechnischen Details der WC-Anlage werden in der Ausführungsplanung erstellt und mit der Stadt Ratingen abgestimmt. Fachplaner erstellen die Detailplanungen zu den Ver- und Entsorgungsleitungen in Abstimmung mit den Versorgern und der Autobahn Tank und Rast GmbH & Co. KG.

Die Ausführungsplanung des Schmutzwasserpumpwerks der WC-Anlage samt Druckleitung und Anschluss an den öffentlichen Schmutzwasserkanal erfolgt in Abstimmung mit den Stadtwerken Ratingen. Qualifizierte Nachweise über die Dichtheit der Schmutzwasser- und der Trinkwasserleitung und über die technische und tatsächliche Gewährleistung der ausreichenden Versorgung der WC-Anlage mit Trinkwasser werden in Abstimmung mit den Versorgern erbracht.

1.1.4.8

In der Ausführungsplanung wird die zusätzliche Deklaration von Stellplätzen für Pkw mit Anhängern und Wohnmobilen von mehr als 6,00 m Länge, ggf. in der Form der Mischnutzung mit Busparkständen, geprüft und in der Bauausführung berücksichtigt.

1.1.5 Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge

Alle Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss, insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter [Kapitel 1.1.3](#) dieses Beschlusses, insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabenträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, endvertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH wird nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, das auf den geplanten Lkw-Stellplätzen anfallende gesammelte Niederschlagswasser – vorbehandelt in einem Geschiebeschacht – über ein Versickerungsbecken in das Grundwasser einzuleiten.

Lfd. Nr. (Unterlage 11)	Bau- km	Anlage	Ange- schlossene undurch- lässige Fläche A _U	Einleit- menge	Flur	Flur- stück	Gemar- kung	Gewäs- ser
1.6	0+500 (Achse 100)	Versicker- ungsbecken mit Geschiebe- schacht als Vorstufe	1,73 ha	12 l/s	2	7898	Hösel	Grund- wasser

1.2.1 Planunterlagen

Der Entscheidung über die wasserrechtliche Erlaubnis liegen die unter [Kapitel 1.1.1](#) aufgeführten Planunterlagen zugrunde.

1.2.2 Bedingungen und Auflagen

1.2.2.1

Der Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann sowie der Planfeststellungsbehörde vorab rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.

1.2.2.2

Die Inbetriebnahme des Versickerungsbeckens nebst vorgeschalteter Sedimentationsanlage mit Leichtflüssigkeitsrückhalt ist der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann sowie der Planfeststellungsbehörde vorab rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.

1.2.2.3

Die baulichen Anlagen zur Behandlung und Entsorgung des anfallenden Niederschlagswassers sind ordnungsgemäß zu betreiben, zu überwachen und in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

1.2.2.4.

Die Entwässerungseinrichtungen sind nach größeren Regenereignissen jeweils im Hinblick auf deren weitere Funktionsfähigkeit in Augenschein zu nehmen.

1.2.3 Hinweise

1.2.3.1

Die Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen ist auch nachträglich sowie zu dem Zweck zulässig, falls notwendig nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

1.2.3.2

Wesentliche bauliche und betriebliche Änderungen der Anlage bedürfen ggf. einer neuen wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. Genehmigung und sind der Planfeststellungsbehörde daher vorher anzuzeigen.

1.3 Straßenrechtliche Entscheidung

Soweit nicht vom Anwendungsbereich des § 2 Abs. 6a FStrG erfasst, werden die entsprechend der o. g. Planunterlagen (siehe [Kapitel 1.1.1](#)) neu zu erstellenden Verkehrsflächen mit der Verkehrsübergabe zu Bundesfernstraßen gewidmet, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen. Dahingehend wird auf das Regelungsverzeichnis zum Feststellungsentwurf (siehe Unterlage 11) verwiesen.

1.4 Kostenentscheidung

Verwaltungskosten werden nicht erhoben.

1.5 Hinweise

1.5.1 Rechtliche Hinweise

1.5.1.1

Die Bestimmungen der AVV Baulärm sind zu beachten.

1.5.1.2

Für die Bauausführung sind nur Maschinen einzusetzen, die der 32. BImSchV entsprechen.

1.5.1.3

Es sind weitgehend emissionsarme Bauverfahren und -geräte einzusetzen. Dabei ist der Stand der Technik zur Emissionsminderung zur berücksichtigen. Die Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben.

1.5.1.4

Werden im Zuge der Baudurchführung aufgrund bislang nicht vorhersehbarer Wirkungen des Vorhabens erlaubnispflichtige Benutzungen der Gewässer im Sinne der §§ 8, 9 WHG notwendig, ist die dahingehende wassertechnische Planung möglichst frühzeitig mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann abzustimmen und die Planfeststellungsbehörde dahingehend in Kenntnis zu setzen.

1.5.1.5

Während der Bauphase sind hinsichtlich des Umgangs mit Böden die Schutzmaßnahmen nach DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben), DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten), DIN 19731 (Bodenbeschaffenheit-Verwertung von Bodenmaterial und Baggergut) sowie § 202 BauGB zu beachten.

1.5.2 Wirkungen der Planfeststellung

Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden (Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 S. 1 HS 1 VwVfG). Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 S. 1 HS 2 VwVfG) mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 15 und 19 Abs. 1 WHG, die unter [Kapitel 1.2](#) erteilt wird.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Sowohl Straßenbeschilderungen als auch Fahrbahnmarkierungen sind von der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

Gemäß § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG erfolgt durch den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsgestaltende Regelung sämtlicher öffentlich-rechtlicher Rechtsbeziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und der durch dieses Vorhaben Betroffenen.

1.5.3 Entschädigungsforderungen

Einwendungen, die Art und Umfang einer Enteignungsentschädigung zum Inhalt haben, werden in diesem Verfahren nicht behandelt, da die Planfeststellung als rechtsgestaltender Verwaltungsakt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den von dem Plan Betroffenen regelt. Entsprechende Forderungen müssten unabhängig hiervon in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit der Vorhabenträgerin geltend gemacht werden.

Über Entschädigungsforderungen, die zugleich als Einwendungen gegen die Planung zu werten sind, wird im Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach entschieden, soweit sie im Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten.

1.5.4 Verschlüsselung von Einwendungen

Aus Datenschutzgründen werden die Einwendenden in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Den Einwendenden bzw. deren Vertretenden werden die Nummern mit Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

1.5.5 Auslegung der Entscheidung

Dieser Beschluss wird in der Stadt Ratingen mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden öffentlich und

ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG).

Der Beschluss und die Planunterlagen können auch auf der Internetseite des Fernstraßen-Bundesamtes <https://www.fba.bund.de> eingesehen werden.

1.5.6 Außerkräfttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 17c Nr. 4 FStrG.

2 Begründender Teil

2.1 Tatsächliche Gründe

2.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel, welcher u. a. den Umbau der vorhandenen Lkw- und Pkw-Parkplätze sowie den Neubau von Fahrgassen, Stellplätzen, Entwässerungseinrichtungen, Geländemodellierungen sowie die Herstellung von landespflegerischen Maßnahmen umfasst.

Die plangegegenständliche Tank- und Rastanlage befindet sich im Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid (NK 4607056) und dem AK Ratingen-Ost (NK 4707075), bei Strecken-km 93 in Fahrtrichtung Oberhausen. Räumlich ist das Vorhaben innerhalb des Gebietes der Stadt Ratingen im Kreis Mettmann belegen und grenzt westlich an den Ortsteil Hösel an. Im Bestand stellt sich die Tank- und Rastanlage Hösel als eine einseitig bewirtschaftete kombinierte Tank- und Rastanlage für die Richtungsfahrbahn Oberhausen dar, welche derzeit 36 Pkw-Stellplätze sowie 39 Stellplätze für Lastzüge, Lkw und Busse umfasst.

Das gegenständliche Vorhaben ist Teil des Sonderprogramms des Bundes zur Kapazitätserhöhung der Lkw-Stellplätze an Bundesautobahnen. Konkret vorgesehen ist die Ersetzung der bestehenden Lkw- und Pkw-Parkplätze sowie die Erweiterung der Tank- und Rastanlage in östlicher Richtung auf den vorhandenen bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen. So sollen zukünftig 103 Lkw-Stellplätze, 103 Pkw-Stellplätze, 4 Bus-Stellplätze sowie ein 150 m langer Aufstellbereich für Großraum- und Schwertransporte zur Verfügung stehen. Im Bereich der Bestandsanlage sollen künftig parallel zur BAB 3 der Aufstellbereich für Großraum- und Schwertransporter und östlich davon – getrennt durch eine Fahrgasse – die Pkw-Stellplätze entlang einer Rotunde angeordnet werden. Östlich an den umgestalteten Bereich ist eine Erweiterung der Anlage geplant, auf welcher Lkw-Stellplätze in drei Reihen angeordnet werden sollen. Diese sollen jeweils durch eine Fahrgasse getrennt und durch eine Rotunde eingefasst sein. Im nordwestlichen Bereich des Erweiterungsbereiches sind ergänzende Entwässerungseinrichtungen, namentlich ein Versickerungsbecken mit vorgeschalteter

Sedimentationsanlage und Leichtstoffrückhaltung, vorgesehen. Im südlichen Bereich des Erweiterungsbereiches ist ergänzend zu den bestehenden Angeboten der Tank- und Rastanlage die Errichtung einer weiteren WC-Anlage geplant.

Von der Erweiterung unberührt bleiben – unter Berücksichtigung des künftigen 8-streifigen Ausbaus der BAB 3 – die Aus- und Zufahrten von der BAB 3 einschließlich der Aus- und Einfädungsstreifen sowie die Zufahrt zur Tankstelle bzw. des Rastanlagegebäudes. Die Ausfahrt des Lkw-Tankbereichs wird an die neue Fahrgassenführung angepasst und die Ausfahrt des Pkw-Tankbereichs entsprechend der Neuordnung der Lkw- und Pkw-Stellplätze – wie im Lageplan dargestellt – umgebaut. Der Autobahnrasthof wird rückwärtig über eine Zufahrt von 4,0 m Breite an die Straße Allscheidt angebunden, welche primär der Erreichbarkeit des dort belegenen Motels dient. Das Gelände der Tank- und Rastanlage und die Erholungsflächen werden eingefriedet und die Erholungsflächen werden bepflanzt.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 31.01.2023, eingegangen am 01.02.2023, hat die Vorhabenträgerin beim Fernstraßen-Bundesamt, Referat P 4, die Feststellung des von ihr vorgelegten Planes beantragt. Nach Feststellung der Auslegungsfähigkeit der Unterlagen wurde von der Planfeststellungsbehörde das Anhörungsverfahren eingeleitet und der Plan nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 07.03.2023 bis einschließlich 06.04.2023 in den Diensträumen der Stadt Ratingen, Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung im Verwaltungsgebäude Stadionring 17; 2. Etage in 40878 Ratingen während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeitgleich erfolgte eine Veröffentlichung der Planunterlagen über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde sowie über das UVP-Portal des Bundes.

In der Bekanntmachung wurden Ort und Zeit der Auslegung benannt und darauf hingewiesen, dass Einwendungen binnen der gesetzlichen Frist von einem Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist und mithin bis einschließlich 08.05.2023 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Planfeststellungsbehörde und der Stadt Ratingen oder elektronisch vorgebracht werden konnten. Es wurde deutlich darauf hingewiesen, dass Einwendungen nach Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind, soweit diese nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass das Vorhaben UVP-Pflichtig ist. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt gleichwohl bekannt waren, wurden von der Stadt Ratingen über die Auslegung der Pläne sowie die Möglichkeit Einwendungen zu erheben unterrichtet.

Darüber hinaus wurden den folgenden Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, die Gelegenheit gegeben, binnen einer angemessenen Frist eine Stellungnahme abzugeben:

- Allgemeiner Behindertenverband in Deutschland e. V.
- Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland
- Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG
- Bergischer Naturschutzverein e. V.

- Bergisch-Rheinischer Wasserverband
- Bezirksregierung Düsseldorf
- Biologische Station Haus Bürgel
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesamt für Logistik und Mobilität
- Bundesanstalt für Straßenwesen
- Deutsche Telekom
- Fischereiverband Nordrhein-Westfalen e. V.
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
- Kampfmittelräumdienst
- Kreisjägerschaft Düsseldorf und Mettmann e. V.
- Kreis Mettmann, Dezernat III
- Kreis Mettmann, Dezernat V
- Kreispolizeibehörde Mettmann
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
- Landesbetrieb Straßen.NRW
- Landesbetrieb Wald und Holz
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
- Landwirtschaftskammer NRW
- LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
- Ministerium für Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
- Polizeipräsidium Düsseldorf
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Bundesverband e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald NRW e. V.
- Stadt Erkrath
- Stadt Heiligenhaus
- Stadt Hilden
- Stadt Mettmann
- Stadt Ratingen
- Stadtwerke Ratingen
- Unitymedia NRW GmbH
- Verizon Deutschland GmbH

Folgende Behörden und Stellen haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens geäußert:

- Autobahn GmbH des Bundes, NL Rheinland, Verkehrsbehörde
- Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co.KG
- Bergisch-Rheinischer Wasserverband
- Bezirksregierung Düsseldorf
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Handwerkskammer Düsseldorf
- IHK zu Düsseldorf
- Kreis Mettmann
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
- Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen
- LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
- Stadt Hilden
- Stadt Ratingen
- Stadtwerke Ratingen
- Unitymedia NRW GmbH
- Vodafone

Nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- und Stellungnahmefristen wurden die binnen dieses Zeitraumes eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen der Vorhabenträgerin übermittelt, verbunden mit der Möglichkeit auf diese zu erwidern.

Am 14.11.2023 wurden die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen mit der Vorhabenträgerin, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, nach entsprechender ortsüblicher Bekanntmachung erörtert.

Resultierend aus den im Rahmen des Anhörungs- sowie Beteiligungsverfahrens und insbesondere den im Erörterungstermin gewonnenen Erkenntnissen wurde der ausgelegte Plan von der Vorhabenträgerin überarbeitet. Mit Schreiben vom 06.09.2024, hier eingegangen am 10.09.2024, beantragte die Vorhabenträgerin unter Einreichung der entsprechenden Deckblattunterlagen die Änderung des ausgelegten Planes. Die Bezirksregierung Düsseldorf sowie der Kreis Mettmann wurden

von der Änderung des ausgelegten Planes unterrichtet und ihnen wurde die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb von 2 Wochen gegeben.

Die daraufhin eingegangenen Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin übermittelt und die diesbezüglichen Gesichtspunkte in die nun vorliegende Entscheidung eingearbeitet.

2.2 Rechtliche Gründe

2.2.1 Verfahrensrechtliche Würdigung

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

Das plangegegenständliche Vorhaben Um- und Ausbau der Tank und Rastanlage Hösel ist gemäß § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG planfeststellungsbedürftig. Nach § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bundesfernstraßen sind gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Zu den Bundesfernstraßen gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG auch die Nebenbetriebe nach § 15 Abs. 1 FStrG an den Bundesautobahnen, welche u. a. auch die Rastanlagen umfassen.

Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist nach § 22 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 2 Abs. 1 S.1 Nr.4 FStrBAG das Fernstraßen-Bundesamt.

Das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt. Die nach den §§ 17 ff. FStrG sowie §§ 72 ff. VwVfG gesetzlich normierten Fristen wurden gewahrt. Auf die diesbezügliche obige Darstellung des Verfahrensablaufs wird verwiesen.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.2.1 Allgemeines

Für das plangegegenständliche Vorhaben ist eine UVP durchzuführen.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin wurde am 25.01.2023 (Az.: P4/02-01-04-01#00031#04) gemäß § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 3 UVPG die Pflicht zur Durchführung einer UVP ohne vorherige Vorprüfung für das Vorhaben Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel festgestellt.

Die UVP ist gemäß § 4 UVPG unselbstständiger Teil des verwaltungsbehördlichen Zulassungsverfahrens und dient gemäß § 3 S. 1 UVPG der umfassenden Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt. Zweck ist eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze, durchgeführt nach einheitlichen Grundsätzen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

Gegenstand der Prüfung ist vorliegend der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel. Alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind in den Planunterlagen,

namentlich dem UVP-Bericht nach § 16 UVPG dargestellt und in die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Beschlusses eingeflossen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Basierend auf dem UVP-Bericht, den behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die Merkmale des Vorhabens und des Standortes, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, und die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen gemäß § 24 Abs. 1 UVPG wie folgt darstellen.

Gegenstand des Vorhabens ist, wie vorgenannt, der Um- und Ausbau der bereits bestehenden Tank- und Rastanlage Hösel. Die geplante Erweiterung erfolgt in östlicher Richtung im Bereich der an die Rastanlage angrenzenden intensiv genutzten Ackerfläche sowie der angrenzenden Wiese und Gehölzstreifen bis hin zum bestehenden Waldmantel. Die bestehenden Parkstände werden größtenteils zu Pkw-Stellflächen umgewandelt während die Erweiterungsfläche dem Lkw-Parken dienen soll. Auf diese Weise werden insgesamt 103 Pkw-Stellplätze und 103 Lkw-Stellplätze, 4 Bus-Stellplätze und ein 150 m langer Aufstellbereich für Großraum- und Schwertransporte geschaffen.

Das bestehende Straßennetz bleibt durch den Ausbau der Rastanlage unberührt. Die rückwärtige Anbindung an die Straße „Allscheid“ bleibt bestehen; der Wirtschaftsweg nordwestlich der Anlage wird verlegt und um die Erweiterungsfläche herumgeführt. Zur Sicherung der Durchgängigkeit des Wirtschaftsweges und der Einhaltung der Grundstücksgrenzen wird entlang der nördlichen Böschung ein Stützbauwerk aus Gabionen erstellt (Länge ca. 70 m, Höhe 1-3 m).

Bei 58 von 103 Lkw-Stellplätzen wird voraussichtlich ein Lärmpegel > 65 dB(A) in der Nacht erreicht, sodass längs der Autobahn eine 4 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen ist.

Weiterhin muss aufgrund der Umgestaltung bzw. Erweiterung der Rastanlage die Entwässerung angepasst werden. So ist vorgesehen, dass die Bestandsanlage weiterhin über die bestehenden Entwässerungsanlagen entwässert wird und für das Areal der Erweiterungsflächen ein neues Versickerungsbecken mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage und Leichtstoffrückhaltung geschaffen werden soll.

Hinsichtlich einer detaillierten Beschreibung des Vorhabens wird auf die obenstehenden Ausführungen unter [Kapitel 2.1.1](#) verwiesen.

2.2.2.2.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des Gebietes der Stadt Ratingen im Kreis Mettmann und grenzt westlich an den Ortsteil Hösel an.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes orientiert sich an den voraussichtlich durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel zu erwartenden Umweltauswirkungen. Der Untersuchungsraum wurde schutzgutbezogen anhand der zu erwartenden Wirkräume der Wirkfaktoren des Vorhabens abgegrenzt. Er umfasst die geplante Erweiterungsfläche und die daran angrenzenden Bereiche in einer Entfernung von bis zu 350 m. Insbesondere im Rahmen von faunistischen Funktionsbeziehungen war es notwendig, diese Gebietsabgrenzung auch zu überschreiten. Miteingeschlossen sind Teile des südwestlichen Ortsrandes des Ratinger Stadtteils Hösel im Osten und Südosten sowie Teile der bewaldeten Talniederung des Dickelsbachs samt Nebengewässern im Norden der Erweiterungsfläche. Im Südosten wird der Untersuchungsraum durch den Verlauf der BAB 3 begrenzt, da von dieser bereits aktuell erhebliche Vorbelastungen (insbesondere Lärm- und Schadstoffimmissionen) ausgehen und somit insofern mit keinen darüberhinausgehenden Wirkungen zu rechnen ist.

Vor allem im Bereich der Wohnbebauung bzw. innerhalb der Ortsrandlage von Hösel ist der Untersuchungsraum durch verschiedene Straßen bereits verkehrlich erschlossen. Das Waldgebiet innerhalb des LSG sowie das Bachtal sind durch zahlreiche Wanderwege sowohl an den Ortsteil Hösel als auch an die westlich der BAB 3 gelegenen Waldbestände angebunden und dienen der Erholungsnutzung der Bevölkerung von Ratingen.

Die genutzten Datengrundlagen besitzen die erforderliche Tiefenschärfe zur Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen. Zunächst erfolgte eine Raumanalyse, die ein zielorientiertes Ermitteln, Beschreiben und Bewerten der Schutzgüter und der jeweiligen Wechselwirkungen ermöglichte, und sodann eine Auswirkungsprognose unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie der Ausgleichbarkeit von Beeinträchtigungen. Unterschieden werden Vorhabenwirkungen nach Bau, Anlage und Betrieb. Die angewandte Methode ist sachgerecht.

2.2.2.2.2 Beschreibung der Schutzgüter und Umweltauswirkungen

2.2.2.2.2.1 Schutzgut Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit

Für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit unterscheidet der UVP-Bericht die Teilschutzgüter „Wohnen“ und „Erholung“.

Teilschutzgut „Wohnen“

Zur Beurteilung des Teilschutzgutes „Wohnen“ wurde die Bedeutung von Siedlungsflächen und siedlungsnaher Freiräume herangezogen. Im Ortsteil Hösel dominieren östlich der BAB 3 locker bebaute, stark durchgrünte wohnbaulich genutzte Flächen, denen eine sehr hohe Bedeutung zukommt. Von vergleichsweise etwas geringerer Bedeutung (hohe Bedeutung) ist die wohnbaulich genutzte Bebauung im Außenbereich im Umfeld der Kläranlage sowie im nördlichen Teil von Allscheidt. Eine sehr hohe Bedeutung wird im Untersuchungsraum außerdem Einrichtungen mit sozialen Grundfunktionen zugeordnet (z. B. das Seniorenheim). Gewerbeflächen besitzen überwiegend bzw. ausschließlich Arbeitsstättenfunktion, so dass diesen Flächen eine mäßige bzw. geringe Bedeutung beigemessen wird.

Ebenfalls berücksichtigt wurden bestehende Vorbelastungen, insbesondere durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie visuelle Störeffekte durch die BAB 3 und die bestehende Tank- und Rastanlage.

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen auf das Teilschutzgut „Wohnen“ sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Beeinträchtigung der Siedlungsflächen durch Verlärmung (bau- und betriebsbedingt), Schadstoffeinträge (betriebsbedingt), visuelle Störeffekte (anlage- und betriebsbedingt).

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verlärmung ist eine gesonderte schalltechnische Untersuchung erarbeitet worden. Diese ist auch im Ergebnis einer diesbezüglichen Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und besagt, dass die Geräuschbelastung ausgehend von der BAB 3 gegenüber der Geräuschbelastung durch die geplante Rastanlage deutlich dominiert. Auch die durch den Ausbau der Rastanlage zusätzlich auftretenden Geräuschereignisse wie Türeenschlagen, Motor laufen lassen, Kühlaggregate im Bereich der Omnibus- und Lkw-Stellplätze, die in der Lärmuntersuchung mit 10 dB(A) beaufschlagt wurden, ändern an diesem Ergebnis nichts. Aufgrund des geringen Abstandes der Wohnbebauung zur BAB 3 ergeben sich bereits im baulichen Ausgangszustand ohne Realisierung des Vorhabens an mehreren Immissionspunkten im zur BAB 3 nahegelegenen Bereich der Straße Allscheidt Beurteilungspegel von 60 dB(A) oder mehr in der Nacht. Eine Pegelerhöhung und damit eine wesentliche Änderung ergibt sich durch die vorliegende Baumaßnahme an keinem der beurteilten Immissionsorte.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde die Frage hinsichtlich der Möglichkeit von Lärmschutzmaßnahmen aufgeworfen, insbesondere um den durch die Rastanlagenerweiterung auftretenden zusätzlichen Lärm zu vermindern. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dieser in nachvollziehbarer Weise vorgetragenen Thematik intensiv beschäftigt. Die Prognoseberechnungen belegen indes, dass es nach Umsetzung des Zulassungsvorhabens zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation an den Immissionsorten kommen wird, wodurch keine Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz dem Grunde nach gegeben sind. Gleichwohl sollten hier nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde alle rechtlichen Möglichkeiten geprüft werden, um insbesondere den im Nahbereich der Tank- und Rastanlage wohnenden Bürgerinnen und Bürgern zu helfen. Die damit verbundenen Fragen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht nur objektiv von großer Bedeutung, sondern spielten auch im Rahmen des oben angesprochenen Erörterungstermins eine zentrale Rolle. Grundsätzlich besteht vor diesem Hintergrund die Möglichkeit von betroffenen Anwohnern, passiven Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung zu beantragen. Die Vorhabenträgerin sagt dahingehend auch ausdrücklich zu, im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes entsprechende Regelungen im Rahmen der vorhandenen Mittel zu prüfen. Hierzu wurden antragsberechtigte Anwohner ermittelt (siehe Unterlage 17-03 schalltechnische Untersuchung und Bericht-Nr. VA7933-6.2), welche nach der Zusage der Vorhabenträgerin proaktiv nach vorangehender Prüfung und Bestätigung der Mittelvoraussetzungen über die Möglichkeit eines zuschussfähigen, individuellen passiven Lärmschutzes informiert werden sollen. Die Planfeststellungsbehörde wird sich sowohl über diesen Prüfungsprozess als auch über dessen konkrete Ergebnisse von der Vorhabenträgerin unterrichten lassen, um sicherzustellen, dass auch tatsächlich das für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger Mögliche umgesetzt wird. Auf die diesbezüglich in diesen Planfeststellungsbeschluss eingefügten Nebenbestimmungen wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich verwiesen.

Die Berechnungen möglicher Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer erfolgten im Bereich der Rastanlage in Hinblick auf die Schlafkabinen der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer für eine Immissionsorthöhe von 3 m. Im Bereich der Stellplätze für Schwerlastverkehr sowie der Bus- und der zur BAB 3 nächstgelegenen Zeile der Lkw-Stellplätze wird der vorgegebene Richtwert von 65 dB(A) in der Nacht überschritten. Aufgrund der Überschreitungen des beurteilungsrelevanten Zielwertes von 65 dB(A) in der Nacht wurde eine ca. 215 m lange Lärmschutzwand entlang der BAB 3 mit Höhen von 3,0 m, 3,5 m, 4,0 m, 4,5 m, 5,0 m und 6,0 m betrachtet..

Unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch die Baustelle können aufgrund der Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung vernünftigerweise nicht ausgeschlossen werden, weswegen die Planfeststellungsbehörde die Vorlage eines Baulärmgutachtens zur Darstellung der erwartbaren baubedingten Schallimmissionen durch eine Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss absichert. Grundsätzlich muss die Vorhabenträgerin die Vorgaben der AVV Baulärm einhalten. Mit dem im Rahmen des Gutachtens geplanten Schutzkonzept ist sicherzustellen, dass auch mit Festlegung von Bauablauf und Bauverfahren in der Ausführungsplanung keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu befürchten sind. Auch bei diesem Thema wird sich die Planfeststellungsbehörde von der Vorhabenträgerin entsprechend unterrichten lassen, um sicherzustellen, dass keine für die anwohnenden Bürgerinnen und Bürger unzumutbaren Belastungen entstehen.

Hinsichtlich der Thematik der Belastung durch Luftschadstoffe wurde seitens der Vorhabenträgerin eine Luftschadstoffimmissionsprognose erstellt (siehe Unterlagen 17-02 Luftschadstoffuntersuchung). Die gesetzliche Grundlage bildet das BImSchG. i. V. m. der für die Beurteilung der Luftqualität maßgeblichen 39. BImSchV. Überprüft wurde, ob durch die vorgesehene Ausbaumaßnahme Luftschadstoffemissionen gegenüber der Situation an der BAB 3 ohne Rastanlagenerweiterung erhöht werden. Ferner wurde die Veränderung in Bezug zu den gesetzlichen Luftschadstoffgrenzwerten überprüft. Untersucht wurden die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) als lufthygienische Leitkomponenten für Kfz-Emissionen. Als Grundlagendaten des Ist-Zustandes wurden die verfügbaren nächstliegenden Messdaten des LANUV herangezogen. Die Windfeld- und Ausbreitungsberechnungen für die Luftschadstoffuntersuchung wurden mit dem Simulationsprogramm LASAT in der aktuellen Version mit Emissionsdaten aus dem HBEFA 4.2 für das Prognosejahr 2025 durchgeführt.

Im Rahmen der Untersuchung wurden sog. Tagesmittelwerte und Jahresmittelwerte an Luftschadstoffkonzentrationen berechnet. Das Untersuchungsgebiet für das Ausbreitungsmodell wurde so gewählt, dass alle Gebäude erfasst werden, an denen die straßenverkehrsbedingten Immissionen der BAB 3 noch rechnerisch dargestellt werden können. Im Ergebnis zeigte sich, dass an allen Immissionsorten zum einen die Grenzwerte sicher eingehalten werden. Zum anderen ergeben sich sowohl bei den Tages- als auch den Jahresmittelwerten im Vergleich vom Prognosenullfall (BAB 3 im Jahr 2025 ohne Erweiterung der Rastanlage) zum Prognoseplanfall (BAB 3 plus Erweiterung der Rastanlage im Jahr 2025) nur sehr geringe Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen von $< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft.

Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch visuelle Störeffekte (anlage- und betriebsbedingt) sind vor allem dort von Relevanz, wo Siedlungsflächen im näheren Umfeld der Autobahn und der geplanten Rastanlagenerweiterung liegen. Im Untersuchungsraum kann eine Betroffenheit für die an die

Anlagenerweiterung angrenzenden Wohnbauflächen sowie die Bebauung des östlich gelegenen Hangbereichs bestehen. Für die nahe an der geplanten Rastanlage gelegenen Gebäude ergeben sich vor allem betriebsbedingt visuelle Störeffekte durch die technische Überprägung, Beleuchtung und den Verkehr auf der Erweiterungsfläche. Zudem erfolgt eine Zunahme der visuellen Störung durch die zukünftig ca. 4,0 m hohe Lärmschutzwand entlang der BAB 3.

Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen können durch möglichst niedrige Beleuchtungsmasten (bis 12 m Höhe im Lkw-Bereich und bis 10 m im Pkw-Bereich) und eine Ausrichtung der Lichtkegel in Richtung der Fahrgassen bzw. Stellflächen vermindert werden.

Durch die Anpflanzung von Gehölzen im Bereich der neu entstehenden Böschungs- und Rastflächen wird zudem die landschaftliche Einbindung der Rastanlage und der Lärmschutzwand gefördert.

Auf die diesbezüglichen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses wird insofern ergänzend verwiesen.

Teilschutzgut „Erholen“:

Der Untersuchungsraum weist aufgrund des hohen Waldanteils und gut durchgrünter, lockerer Wohnbebauung sowie weitgehend fehlender industrieller und gewerblicher Komplexe eine insgesamt recht hohe landschaftliche Attraktivität auf. Dem LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“ kommt eine hohe Bedeutung als Erholungsraum zu. Die landschaftsgebundene Erholung, die auch überörtlich von Relevanz ist, und die wohnortnahe Erholung durch die ansässige Bevölkerung sind dabei gleichwertig zu beurteilen.

Zu berücksichtigen sind allerdings auch die bereits jetzt bestehenden, nicht unerheblichen Vorbelastungen, insbesondere durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie visuelle Störeffekte durch die BAB 3 und die bestehende Tank- und Rastanlage.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Teilschutzgut „Erholen“ sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Verlust von siedlungsnahen Freiräumen (anlagebedingt), Beeinträchtigung von siedlungsnahen Freiräumen und Erholungsräumen durch Verlärmung, Schadstoffeinträge, Zerschneidung sowie visuelle und gestalterische Überprägung (bau-, anlage-, betriebsbedingt), Beeinträchtigung von Schutzausweisungen/sonstigen Festsetzungen (bau-, anlage-, betriebsbedingt).

Durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel wird überwiegend siedlungsnaher Freiraum geringer Bedeutung in Anspruch genommen. Vor allem die unmittelbar benachbarte intensiv genutzte Ackerfläche geht durch die geplanten Lkw-Stellplätze verloren. Der ebenfalls unmittelbar benachbarte Wirtschaftsweg, der u. a. auch als Reitweg und Anbindung der Teichanlage dient, wird verlegt.

Insbesondere während der Bauphase kann es zu erhöhten Schall- und Schadstoffeinträgen kommen, die jedoch durch Maßnahmen wie die zeitliche Begrenzung der Bauarbeiten begrenzt werden können; zudem besteht wie erwähnt bereits eine hohe Vorbelastung.

Hinsichtlich der Betroffenheit von für das Teilschutzgut „Erholen“ relevanten Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen lässt sich Folgendes festhalten:

Einen Erholungsraum mit überörtlicher Bedeutung stellt – wie bereits angesprochen – das im Untersuchungsraum liegende LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“ dar. Anlagebedingt erfolgt im Zuge der geplanten Anlagenerweiterung ein lediglich randlicher Eingriff in das Schutzgebiet in einem Umfang von 27.627 m². Bauzeitlich und damit nur temporär erfolgt eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme des LSG durch den 5 m breiten Arbeitsstreifen am östlichen Rand der geplanten Anlage in einem Umfang von ca. 628 m². Die Waldbestände des LSG sind außerdem gemäß Waldfunktionenkarte (MULNV 2022b) als Erholungswald (Stufe 1 und 2) ausgewiesen.

2.2.2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Für dieses Schutzgut werden die Teilschutzgüter „Pflanzen und Biotope“ sowie „Tierarten und Lebensräume“ betrachtet.

Teilschutzgut „Pflanzen und Biotope“

Für das Teilschutzgut „Pflanzen und Biotope“ sind im Untersuchungsraum zum einen folgende Schutzgebietsausweisungen und sonstige Festsetzungen von Bedeutung: das LSG-4607-0001 „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“; der geschützte Landschaftsbestandteil „Dickelsbach zwischen Hösel und A 52“; die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW gesetzlich geschützten Biotope BT-4607-0084-2008 „Dickelsbach unterhalb Kläranlage mit Nebenbach“, BT-4607-682-9 „Quelle“ sowie BT-4607-0083-2008 „Erlenquellwald am Dickelsbach westlich Hösel“.

Auf Grundlage der Biotoptypenkartierung wurden Biotoptypen im Untersuchungsraum identifiziert, die gemäß § 30 BNatSchG ebenfalls gesetzlich geschützt sind, namentlich Biotoptyp 43.03.01M „Intakter Sumpfwald (auf mineralogenen Böden), mittlere Ausprägung“ und Biotoptyp 43.04.01M „Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder, mittlere Ausprägung“. Die als Biotoptyp 43.04.01M kartierten Flächen erfüllen die Kriterien des FFH-Lebensraumtyp „Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder“ (LRT 91E0*). Weiterhin befinden sich im Untersuchungsraum das schutzwürdige Biotop BK-4607-063 „Waldkomplex Sondert“ und die Biotopverbundfläche VB-D-4606-029 „Waldgebiet nördlich Ratingen“ sowie das Naturdenkmal „Quelle des Dickelsbachzuflusses bei Allscheiderbusch“.

Im Untersuchungsraum befinden sich zudem Flächen mit Kompensationsmaßnahmen für Eingriffsflächen anderer Vorhaben, namentlich die Flächen A1 und A2.

Zur Beurteilung des Schutzgutes wurde zum anderen die Bedeutung der Biotoptypen herangezogen. Die zugrundeliegende flächendeckende Biotoptypenkartierung ist ausreichend aktuell. Sie wurde auf Basis der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2021) erstellt und anhand des landesspezifischen Übersetzungsschlüssels den Biotoptypen gemäß Anl. 2 zu § 5 Abs. 1 BKompV zugeordnet.

Ca. 27,5 % des Untersuchungsraumes werden von Siedlungen inklusive typischer Freiräume sowie 11,5 % von Verkehrsflächen und Plätzen eingenommen, denen im Hinblick auf das Teilschutzgut

„Pflanzen und Biotope“ überwiegend nur eine sehr geringe oder geringe Bedeutung zukommt. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen fallen dabei vor allem auf den Bereich der bestehenden Rastanlage Hösel und die Ortslage von Hösel. Ausgenommen von dieser Bewertung sind Straßenbegleitgrünflächen mit älteren Gehölzen sowie einige gesondert erfasste Garten- und Grünanlagenbereiche im Siedlungsgebiet von Hösel. Ihnen wurde eine mittlere Bedeutung zugemessen.

Ein Flächenanteil von 5,6 % des Untersuchungsraumes unterliegt einer intensiven ackerbaulichen Nutzung. Es handelt sich dabei um die direkt an die Tank- und Rastanlage angrenzende und als Erweiterungsbereich vorgesehene Fläche, die eine geringe Bedeutung für das Teilschutzgut Pflanzen und Biotope aufweist.

Bedeutender sind die Biotope der Waldflächen und Feldgehölze im Untersuchungsraum, die zusammen mit den sonstigen Gehölzen (Gebüsche, Baum- und Strauchhecken, Gehölzstreifen, Baumreihen, Einzelbäume) einen Flächenanteil von ca. 48,1 % ausmachen.

Größere zusammenhängende Waldflächen finden sich vor allem im Bereich des Ratinger Stadtwaldes und des Dickelsbachtals im Norden des Untersuchungsraumes. Von sehr hoher oder hoher Bedeutung sind innerhalb dieses Waldgebietes ein Erlen-Sumpfwald-Bestand, fließgewässerbegleitende Erlen-Eschenwälder entlang von Dickelsbach und Hösel Graben, verschiedene Eichen-Mischbestände und Eichen-Hainbuchenwälder sowie Buchen-Altholzbestände. Eine mittlere Bedeutung kommt den meisten Laub(misch)holzforsten des Waldgebietes zu. Die einzelnen Bestände sind hinsichtlich der Holzartenzusammensetzung sowie des Alters und der Bestandsstruktur kleinräumig stark differenziert. Junge Laubholzforste oder Laubholzaufforstungen sowie vereinzelte Nadelholzbestände wurden mit gering bewertet.

Im Bereich der Siedlungsbebauung von Hösel sowie südlich der bestehenden Rastanlage finden sich Buchenaltholzbestände (hohe Bedeutung) und verschiedene Laub(misch)forste (mittlere Bedeutung). Feld- und Kleingehölze (ruderal Brombeergebüsche, Hecken, Einzelbäume) weisen überwiegend eine mittlere Bedeutung auf.

Der Gewässeranteil am Untersuchungsraum liegt bei ca. 2,8 %. Von hervorragender Bedeutung sind hier die naturnahen oder natürlichen Gewässerabschnitte des Dickelsbachs und des Hösel Grabens. Eine sehr hohe Bedeutung weist die Sickerquelle eines Dickelsbachzuflusses mit Milzkrautfluren (ausgewiesen als Naturdenkmal (siehe oben)) auf. Den diversen Quellbächen des Dickelsbachs im Norden des Untersuchungsraumes wurde eine hohe Bedeutung beigemessen. Alle übrigen Gewässer wurden mit mittel (eutrophes Kleingewässer, Abschnitte des Bellscheidter Grabens) oder gering (Dickelsbachabschnitt im Bereich der Kläranlage, Gräben mit stärkerer anthropogener Überprägung und temporärer Wasserführung, Fisch- und Zierteiche östlich der großen Ackerfläche, Regenrückhaltebecken) bewertet.

Grünlandbiotope und Ruderalflächen nehmen einen Flächenanteil von ca. 4,5 % ein. Sie umfassen die Kompensationsfläche, die nördlich an die für die Erweiterung des Rastanlagengeländes vorgesehene Ackerfläche angrenzt, ruderalisierte Wiesen innerhalb der eingezäunten Beckenanlage und Kahlschläge bzw. Windwurfflächen. Ihre Bewertung reicht von mittel bis hoch.

Vorbelastungen des Teilschutzgutes „Pflanzen und Biotope“ ergeben sich insbesondere durch Schadstoffbelastungen und Standortveränderungen. Des Weiteren wirkt sich eine derzeit stattfindende intensive Flächennutzung (insbesondere Landwirtschaft) negativ auf die Artenzusammensetzung aus. Die wesentlichen im Untersuchungsraum auftretenden Vorbelastungen sind die Inanspruchnahme von Flächen durch bauliche Nutzungen vor allem im Bereich Ratingen-Hösel; Verinselung und Zerschneidung der Wald- und Gehölzbestände; Verlärmung von naturnahen Biotopbereichen durch Straßenverkehr, Belastungen durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen insbesondere im Nahbereich der BAB 3 sowie der bestehenden Tank- und Rastanlage Hösel; intensive landwirtschaftliche Nutzung im Bereich der Fläche, die für die Anlagenerweiterung vorgesehen ist; Anpflanzungen von fremdländischen oder nicht bodenständigen Gehölzen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Teilschutzgut „Pflanzen und Biotope“ sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: der Verlust von Biototypen (anlage- und baubedingt) und die Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen (anlage-, bau- und betriebsbedingt).

Im Zuge der Versiegelung und Überbauung kommt es zu einem vollständigen Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen in Höhe von 45.535 m² und im Bereich des 5 m breiten Arbeitsstreifens in Höhe von 628 m², somit insgesamt von 46.163 m². Davon liegen 28.255 (27.627 + 628) m² im LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“. Die restlichen Schutzgebiete bzw. Flächen mit sonstigen Festsetzungen sind nicht betroffen.

Im Rahmen der Bautätigkeit können Inanspruchnahmen höherwertiger an das Baufeld angrenzender Wald-/Gehölzbiotope vermieden (Bautabuflächen) und baubedingt in Anspruch genommene Flächen können nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert werden.

Im Zuge des Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel entsteht für hochwertige Biotope in einem Umfang von 3.653 m² eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere (eBS), die je nach Art des betroffenen Biotops nicht bzw. nur bedingt ausgleichbar ist. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Biotope auf einer Kompensationsfläche für ein anderes Eingriffsvorhaben im Untersuchungsraum, die allerdings erst vor wenigen Jahren umgesetzt wurde, so dass sich dort aktuell noch keine höherwertigen Biotope entwickelt haben. Des Weiteren fallen hierunter die randlichen Eingriffe in einen älteren Eichenwaldbestand. Der Eingriff betrifft jedoch im Wesentlichen Unterwuchs am Waldrand. Ein Verlust von älteren Bäumen ist hiermit nicht verbunden. Unter Berücksichtigung von § 9 Abs. 2 BKompV ist für diese Biotope aus gutachterlicher Sicht keine funktionspezifische Kompensation erforderlich, da durch das vorgesehene Kompensationskonzept (siehe unten) eine naturschutzfachlich sinnvollere Aufwertung erfolgt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation des Verlustes von Biototypen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19-01_01) dargestellt. Die entsprechenden Maßnahmen sind den Maßnahmenblättern (Unterlage 09-03) zu entnehmen. Die Planfeststellungsbehörde kann die dortigen Darstellungen nach diesbezüglicher Prüfung nachvollziehen.

„Teilschutzgut Tierarten und Lebensräume“

Für das Teilschutzgut „Tierarten und Lebensräume“ ist im Untersuchungsraum zum einen neben den unter „Teilschutzgut Pflanzen und Biotope“ aufgeführten Schutzgebietsausweisungen und sonstigen

Festsetzungen die Biotopverbundfläche VB-D-4606-029 Waldgebiet nördlich von Ratingen von Bedeutung.

Zur Beurteilung des Schutzgutes wurde zum anderen die Bedeutung der Lebensräume herangezogen. Die zugrundeliegenden Kartierungen bzw. faunistischen Erfassungen (Horstbaumkartierung, Waldstrukturkartierung, Fledermaus-Erfassung, Brutvogel-Erfassung, Amphibien-Erfassung, Reptilien-Erfassung) stammen aus den Jahren 2007 und 2017 und wurden im Zuge der Erstellung der Unterlagen aktualisiert und plausibilisiert. Die Plausibilisierung ist für die Planfeststellungsbehörde gut nachvollziehbar, sodass die Daten als ausreichend aktuell anzusehen sind.

Insgesamt wurden im Rahmen der fledermauskundlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2017, die zuletzt 2021 durch die Vorhabenträgerin plausibilisiert wurden, die Arten Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Breitflügelfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus sowie Vertreter der Gattungen Myotis und Plecotus und der Artengruppe Nyctaloid erfasst. Im Jahr 2007 gelangten zudem eindeutige Rufaufnahmen der Kleinen Bartfledermaus zur Kenntnis. Regelmäßig wird das Umfeld der Rastanlage jedoch lediglich von der Zwergfledermaus als Nahrungshabitat frequentiert. Bedeutende Flugstraßen entlang der Gehölzstrukturen wurden jedoch nicht nachgewiesen. Die Erweiterungsfläche besitzt zudem keine bedeutende Quartierfunktion für Fledermäuse.

Im Rahmen der Brutvogel-Kartierung wurden 2017 insgesamt 47 Vogelarten nachgewiesen. Darunter befinden sich neun Arten, die in Nordrhein-Westfalen planungsrelevant sind. Bei vier der planungsrelevanten Arten (Kleinspecht, Mäusebussard, Sperber, Waldkauz) gelang der Brutnachweis bzw. besteht Brutverdacht. Die restlichen fünf Arten (Baumpieper, Graureiher, Rauchschwalbe, Rostgans, Turmfalke) kommen im Raum lediglich als Nahrungsgäste vor. Darüber hinaus wurden 2007 die planungsrelevanten Arten Bluthänfling, Eisvogel, Mehlschwalbe, Schwarzspecht und Star nachgewiesen, die 2017 allerdings nicht mehr festgestellt wurden. Eine hohe Bedeutung als Brutlebensraum für Vögel kommt den struktur- und altholzreichen Laubmischwaldbeständen im Umfeld der Rastanlage zu. Die geplante Erweiterungsfläche weist aufgrund der überwiegend intensiven Nutzung und der isolierten Lage allerdings nur eine geringe Bedeutung auf.

Im Jahr 2017 wurden insgesamt vier Amphibienarten (Erdkröte, Fadenmolch, Grasfrosch, Teichmolch) nachgewiesen. Im Jahr 2007 erfolgte zudem der Nachweis des Bergmolchs und im Jahr 2021 der Nachweis von Bergmolch und Teichfrosch. Planungsrelevante Arten wurden jedoch bei keiner Untersuchung festgestellt. Eine hohe Bedeutung als Amphibienlaichgewässer kommt allerdings dem permanent wasserführendem Regenrückhaltebecken westlich der Erweiterungsfläche zu. Die Gewässer des Teichanlagengeländes hingegen sind als Amphibien-Lebensraum von untergeordneter Bedeutung. Die Bedeutung hinsichtlich der Lebensraumfunktion ist insgesamt als gering zu bewerten. Sowohl der Folienteich auf dem Anlagengelände als auch der kleine Tümpel in der Ortsrandlage von Hösel haben zudem keine Eignung als Amphibien-Lebensraum. Wanderbewegungen wurden während der Begehungen nicht festgestellt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die umliegenden Waldflächen von allen nachgewiesenen Arten als Landlebensräume genutzt werden. Dementsprechend tangiert die geplante Erweiterungsfläche der Tank- und Rastanlage Wechselbeziehungen zwischen den Landlebensräumen und den Laichplätzen.

Im Rahmen der Reptilien-Untersuchungen wurden insgesamt drei Reptilienarten (Ringelnatter, Blindschleiche, Waldeidechse) nachgewiesen. Planungsrelevante Arten wurden jedoch nicht festgestellt. Sowohl das Gelände der beiden Regenrückhaltebecken als auch das der Teichanlagen weisen eine hohe Bedeutung als Lebensraum für Reptilien auf. Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Gelände (Abstand etwa 200 m) ist von funktionalen Wechselbeziehungen auszugehen. Als Verbundstruktur ist neben den Waldrändern/-säumen insbesondere auch die östlich an die Regenrückhaltebecken angrenzende Brachfläche von besonderer Bedeutung.

Als Vorbelastungen sind die gleichen wie beim Teilschutzgut „Pflanzen und Biotope“ zu nennen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Teilschutzgut „Tierarten und Lebensräume“ sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Beeinträchtigung von Tierarten und Lebensräumen insbesondere durch Habitatverluste, Zerschneidung, Verlärmung sowie Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen.

Bei diversen im Untersuchungsraum nachgewiesenen ungefährdeten Brutvogelarten mit Bindung an Gehölzbestände kann nicht ausgeschlossen werden, dass Gehölze und Gebüsche in Anspruch genommen werden, in denen sich Neststandorte befinden. Zur Vermeidung eines systematisch erhöhten Tötungs- und Verletzungsrisikos müssen die Fällarbeiten von Gehölzen daher außerhalb der Regelbrutzeit dieser Arten (Mitte März bis Mitte August) stattfinden. Durch die zeitliche Beschränkung der Baumfällarbeiten wird neben dem Schutz brütender Vögel auch das Schädigungsrisiko für etwaige in Baumhöhlen übertagende Fledermäuse minimiert. Da sich Fledermäuse erst ab Anfang November in ihren frostsicheren Winterquartieren befinden, bleibt für die Fällarbeiten ein Zeitfenster vom 1. November bis 28. Februar.

Um eine Beeinträchtigung nachtaktiver Insekten durch Lichtimmissionen zu verringern, sind geeignete Leuchtmittel mit geringem Spektralbereich und nach oben und zur Seite geschlossenen Lampenkörpern sowie eine möglichst niedrige Anbringung der Beleuchtungsmasten zu wählen. Auf die diesbezüglichen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Um das Einwandern von Amphibien und Reptilien in das Baufeld zu vermeiden, sind während der Wanderzeit der nachgewiesenen Amphibienarten und während der Aktivitätszeit der nachgewiesenen Reptilienarten (Mitte Februar bis Ende Oktober) Schutzzäune bzw. Sperreinrichtungen zu errichten. Auch hierzu enthält dieser Beschluss entsprechende Nebenbestimmungen.

Hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation des Verlustes von Biotoptypen wird auf die entsprechenden Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19-01_01) verwiesen.

Der störungsbedingte Verlust eines Waldkauzrevieres kann durch Anbringung geeigneter Nisthilfen in Waldbeständen jenseits der 58 $L_{den}/dB(A)$ tags-Isophone kompensiert werden.

Im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags erfolgte die gesonderte Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG durch das Vorhaben erfüllt werden. Prüfrelevant sind aus der Artengruppe der Säugetiere neun Fledermausarten. Aus der Artengruppe der Vögel wurden elf in Nordrhein-Westfalen planungsrelevante Vogelarten sowie pauschal die allgemeinen verbreiteten und nicht bestandsgefährdeten europäischen Vogelarten einer artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen. Verstöße gegen die Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG waren – auch im Zuge einer diesbezüglichen nachvollziehenden Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde – im Zusammenhang mit der geplanten Rastanlagenerweiterung für keine der geprüften Fledermausarten ableitbar.

Für die planungsrelevanten Vogelarten wie auch für die allgemein verbreiteten europäischen Vogelarten sind folgende Maßnahmen umzusetzen: die Vermeidungsmaßnahme V_A 1 (Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung auf die Wintermonate) und die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A_{CEF} 1 (Anbringen von Nistkästen für den Waldkauz).

2.2.2.2.3 Schutzgut Fläche

Für die Beurteilung des Schutzgutes Fläche wird das Vorhandensein unbebauter Freiflächen herangezogen.

Der Untersuchungsraum wird zum einen durch die Ortsrandlage Hösel belegt, die sich durch lockere Bebauung, Gärten und bewaldeten Bereiche, aber auch durch Straßen, die das Gebiet zerschneiden, auszeichnet und somit eine allgemeine Bedeutung aufweist. Eine besondere Bedeutung hinsichtlich des Schutzgutes Fläche haben die unzerschnittenen bewaldeten Bereiche des Untersuchungsraumes sowie die für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage genutzte und sich in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Acker- und Grünlandfläche.

Vorbelastungen sind in Form von Bebauung und linienhafter Infrastruktur bereits jetzt vorhanden.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Inanspruchnahme und Versiegelung (anlage- und baubedingt) von Flächen besonderer Bedeutung.

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel verursacht eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 45.535 m². Betroffen sind auch die für die Anlagenerweiterung vorgesehene Ackerfläche und die erst vor wenigen Jahren im Zuge der Kompensationsmaßnahme für den Ausgleich des Eingriffs durch die Regenrückhaltebecken entwickelte Grünlandfläche mit angrenzendem Waldmantel mit besonderer Bedeutung für das Schutzgut Fläche in einem Umfang von 26.707 m². Als Vermeidungsmaßnahme ist darauf zu achten, dass darüber hinaus keine weiteren Flächen in Anspruch genommen werden. Temporär genutzte Flächen sind zu rekultivieren. Die Inanspruchnahme erscheint auch nach diesbezüglicher Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde vertretbar.

2.2.2.2.4 Schutzgut Boden

Zur Beurteilung des Schutzgutes Boden sind folgende Kriterien relevant: Natürlichkeitsgrad, Biotopentwicklungspotenzial, natürliche Ertragsfähigkeit, Archivfunktion für Natur- und Kulturgeschichte, Regulationsfunktion im Wasserhaushalt.

Die ursprünglichen Bodentypen des Untersuchungsraumes sind heute vor allem im Bereich der Siedlungs- und Gewerbeflächen der Ortsrandlage von Hösel sowie der bestehenden Rastanlage auch ohne das vorliegende Vorhaben bereits stark überprägt. Im Bereich der Laubwaldflächen des Dickelsbachtals ist hingegen von einem Vorkommen gering überprägter terrestrischer/semiterrestrischer Bodentypen auszugehen (vor allem Gley und Pseudogley). Im Bereich der Ackerfläche herrschen vor allem Braunerden und Gley-Braunerden vor.

Als Vorbelastungen sind im Bereich der anthropogen überprägten Böden insbesondere Altablagerungen und Altlasten zu nennen.

Hinsichtlich des Natürlichkeitsgrades kann festgehalten werden, dass den vorhandenen natürlichen Bodentypen im Bereich der Laubwaldflächen im Norden des Untersuchungsraumes eine besondere Bedeutung zugeordnet wurde. Die im Bachtal des Dickelsbachs vorhandenen semiterrestrischen Böden wie z. B. Gleye weisen ein besonderes Biotopentwicklungspotenzial auf, sodass auch ihnen eine besondere Bedeutung zukommt. Bezüglich der Eignung für die landwirtschaftliche Produktion (Kriterium natürliche Ertragsfähigkeit) kommt den Braunerden und Gley-Braunerden im Bereich der Ackerfläche eine mittlere Bedeutung zu. Im Untersuchungsraum liegen vor allem im Bereich der nordöstlich angrenzenden Waldflächen und der bestehenden Rastanlage Standorte vor, die aufgrund ihrer Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte eine besondere Schutzwürdigkeit und somit hohe Bedeutung aufweisen. Weiterhin befinden sich im Bereich der an die Rastanlage angrenzenden Ackerfläche Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit. Die Bodenbildungen im Bereich der bestehenden Rastanlage hingegen sind bereits jetzt vollständig überprägt.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Verlust von Werten und Funktionen des Bodens (bau- und anlagebedingt), Beeinträchtigungen des Bodens durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge (betriebsbedingt); Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen (bau-, anlage-, betriebsbedingt), Betroffenheit von Altablagerungen und Altstandorten (bau- und anlagebedingt).

Durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel kommt es anlagebedingt zu einer Neuinanspruchnahme von Böden in Höhe von 32.665 m² und baubedingt in Höhe von 628 m². Davon werden anlagebedingt 21.752 m² neu versiegelt. Die versiegelten Flächen zeichnen sich durch einen Totalverlust der Bodenfunktionen aus; die restlichen in Anspruch genommenen Böden verlieren durch Überprägung Teile ihrer Bodenfunktionen (z. B. Lebensraumfunktion).

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens ergeben sich aus den verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen. Bei Unfällen können zudem austretende Betriebsstoffe oder Schadstoffe aus Transportgütern den Boden kontaminieren. Sie können vor allem in den unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Böden Funktionsbeeinträchtigungen zur Folge haben

(Spritzwasserbereich und Bereich der Deposition großer Aerosolteilchen). Mit zunehmender Entfernung vom Straßenrand nimmt die Schadstoffbelastung in der Regel rasch ab. Die stärksten Bodenbelastungen sind daher im Bereich der Bankette und der geplanten Böschungen sowie Grünanlagen auf der Erweiterungsfläche zu erwarten.

Durch Baustellentätigkeit kann es ebenfalls zu Schadstoffeinträgen kommen (Schmiermittel, Öl etc.), was allerdings durch sachgemäße Bauausführung zu vermeiden ist. So ist ein ordnungsgemäßer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und eine ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung zu gewährleisten. Auf die hierzu ergangenen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Böden mit hoher Bedeutung für die Erfüllung der Archivfunktion für Natur- und Kulturgeschichte und Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit sind in einem Umfang von 26.530 m² betroffen.

Die im Untersuchungsraum vorhandenen Altablagerungen und Altstandorte werden nicht tangiert.

Wesentliche Möglichkeiten der Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen bieten sich während der Bauphase durch eine dem Stand der Technik entsprechende Bodenbehandlung an (DIN 19639). Bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub ist ordnungsgemäß zu entsorgen oder vor Ort zu verbauen. Unnötige Bodenverdichtungen und -versiegelungen sind zu vermeiden. Baubedingt in Anspruch genommene Flächen sind unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren. Auch zu dieser Thematik enthält dieser Beschluss entsprechende Nebenbestimmungen.

Der Funktionsverlust von Böden durch Versiegelung und Überbauung kann grundsätzlich langfristig zumindest teilweise durch den Rückbau von versiegelten Flächen mit anschließender Wiederherstellung der Bodenhaushaltsfunktionen ausgeglichen werden. Da jedoch die vor Ort vorhandenen für den Rückbau geeigneten Flächen nicht ausreichen, sind zusätzliche Ersatzmaßnahmen erforderlich.

2.2.2.2.5 Schutzgut Wasser

Für dieses Schutzgut werden die Teilschutzgüter „Grundwasser“ sowie „Oberflächenwasser“ betrachtet.

Teilschutzgut „Grundwasser“

Relevante Schutzgebietsausweisungen für das Teilschutzgut „Grundwasser“ bestehen im Untersuchungsraum nicht.

Zur Beurteilung des Schutzgutes sind folgende Kriterien relevant: Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt, Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen.

Der Untersuchungsraum gehört zum hydrogeologischen Teilraum „Ruhrkarbon“. Die Grundwasserflurabstände im Bereich des Grundwasserkörpers liegen zwischen 1,0 und 4,0 m. Auf der für die Rastanlageerweiterung vorgesehenen Fläche herrschen jedoch mehrheitlich terrestrische Bodentypen ohne Grundwasserstufe vor, weswegen eine Betroffenheit des Grundwasserkörpers in Folge des Anschneidens grundwasserführender Schichten weitgehend ausgeschlossen werden kann. Von oberflächennahen Grundwasserständen ist insbesondere im Bereich des Dickelsbachs und seiner Nebengewässer auszugehen.

In Bezug auf die „Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt“ sind vor allem oberflächennahe Grundwasservorkommen (Flurabstände von 0-2 m) von grundlegender Bedeutung, da sie direkten Einfluss auf die Lebensbedingungen der Pflanzen und Tiere nehmen. Im Untersuchungsraum ist im durch Gleye und Gley-Braunerden geprägten Bachtal des Dickelsbachs von geringen Grundwasserflurabständen unter 2 m auszugehen, so dass diesen Bereichen eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Funktion im Landschaftswasserhaushalt zugeordnet wurde. Die „Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen“ ist vor allem von der Sorptionsfähigkeit und Wasserdurchlässigkeit der Deckschichten sowie den Grundwasserflurabständen abhängig. Im Untersuchungsbereich kann insgesamt von einer geringen bis mittleren Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ausgegangen werden.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Teilschutzgut „Grundwasser“ sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Verlust der Grundwasserneubildung (anlagebedingt), Beeinträchtigung des Grundwassers durch Freilegung (bau- und anlagebedingt), Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeinträge (bau- und betriebsbedingt), Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt).

Die anlagebedingte Neuversiegelung durch die geplante Baumaßnahme in einem Umfang von 21.752 m² führt grundsätzlich zu einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate. Die Entwässerung der Erweiterungsfläche der Tank- und Rastanlage Hösel erfolgt jedoch über ein Versickerungsbecken mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage und Leichtstoffrückhaltung. Ein Teil der Fahrbahn ohne angrenzende Lkw-Stellflächen entwässert zudem breitflächig über die Bankette und Dammschultern frei ins Gelände. Ferner werden die großen Grünflächen innerhalb der geplanten Rastanlage ausgemuldet hergestellt, um ebenfalls eine Versickerung der anfallenden nicht belasteten Niederschlagswässer zu gewährleisten. Ein großer Teil des anfallenden Niederschlagswassers wird so dem Grundwasser zugeführt und kann weiterhin der Grundwasserneubildung zur Verfügung stehen.

Aufgrund der hohen Grundwasserflurabstände im Bereich der Erweiterung der Rastanlage besteht keine Gefahr des Anschneidens von Grundwasserleitern.

Vermeidungsmaßnahmen sind eine ordnungsgemäße Bauausführung mit ebenso ordnungsgemäßem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und bauzeitlicher Entwässerung.

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Schutzgebietsausweisungen mit Bezug zum Teilschutzgut „Grundwasser“.

Teilschutzgut „Oberflächengewässer“

Für das Teilschutzgut „Oberflächengewässer“ bestehen im Untersuchungsraum folgende Schutzgebietsausweisungen und sonstige Festsetzungen: Im Bereich des Dickelsbachs befindet sich ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet; weiterhin ist ein Quellbereich als Naturdenkmal „Quelle des Dickelsbachzuflusses beim ‚Allscheiderbusch‘“ ausgewiesen.

Zur Beurteilung des Teilschutzgutes „Oberflächengewässer“ wurden folgende Kriterien herangezogen: Bedeutung der Oberflächengewässer als Bestandteil im natürlichen Wasserhaushalt, Bedeutung der Landflächen als Retentionsraum.

Die Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet bestehen aus Fließgewässern (Dickelsbach, Bellscheidter Graben, Höseler Graben) und Stillgewässern (Regenrückhaltebecken, Teichanlagen, Tümpel). Dem Dickelsbach als dem wichtigsten Gewässer des Untersuchungsraumes wird vor allem aufgrund seiner Naturnähe und der dauerhaften Wasserführung eine besondere Bedeutung zugewiesen. Ebenso wird dem Höseler Graben aufgrund seiner Naturnähe eine besondere Bedeutung zugeordnet. Der Bellscheidter Graben weist aufgrund seiner bedingten Naturnähe nur eine allgemeine Bedeutung auf. Dem innerhalb des Erlenwaldbestandes im Bereich der Wohnbebauung von Hösel vorhandenen Tümpel wird aufgrund seiner nur bedingt naturnahen Struktur und der nur temporären Wasserführung eine allgemeine Bedeutung beigemessen. Alle weiteren Stillgewässer sind künstlich angelegt, so dass diesen ebenfalls nur eine allgemeine Bedeutung zukommt.

Die an den Verlauf des Dickelsbachs angrenzenden Waldflächen weisen eine wichtige Bedeutung für den Wasserrückhalt in der Landschaft auf, da sie anfallendes Niederschlagswasser vorübergehend zurückhalten. Diesen Flächen wird eine besondere Bedeutung als Retentionsraum zugewiesen.

Als Vorbelastungen bestehen Altstandorte und Altlastverdachtsflächen, Beeinträchtigung der Gewässer durch Versiegelungen, Überbauungen und damit Verlust von Retentionsräumen und schnelles Ableiten von Niederschlagswasser, Schädigung der Gewässermorphologie und des Makrozoobenthos, Schadstoffeinträge, Veränderung der natürlichen Gewässermorphologie und -zonierung, Unterbrechung oder Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen Gewässer und Aue, Verschlechterung der Wasserqualität sowie Beeinträchtigung der Wasserqualität durch Stoffeinträge durch intensive landwirtschaftliche Nutzung.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Teilschutzgut „Oberflächengewässer“ sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens betrachtet worden: Beeinträchtigung von Fließgewässern durch Überbauung usw. (bau- und anlagebedingt), Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt), Beeinträchtigung von Fließgewässern durch die Entwässerung der Anlagenerweiterung (betriebsbedingt).

Die im Untersuchungsraum vorhandenen Oberflächengewässer werden – und das ist insofern von sehr wichtiger Bedeutung – durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel nicht in Anspruch genommen, ebenso wenig wie das festgesetzte Überschwemmungsgebiet.

Die Entwässerungskonzeption sieht vor, die bestehende Tank- und Rastanlage Hösel nach deren Umbau weiterhin über die unverändert verbleibende Bestandsbeckenanlage zu entwässern. Durch eine Neuaufteilung der Verkehrs- und Grünflächen reduziert sich sogar die angeschlossene befestigte Fahrbahnfläche und damit die Einleitmenge in die vorhandene Beckenanlage. Die maximal zulässige Einleitmenge aus der Beckenanlage in den Dickelsbach von 22 l/s bleibt unverändert, die Wahrscheinlichkeit des Eintretens der Maximaleinleitung verringert sich jedoch im Zuge des Umbaus der bestehenden Rastanlage Hösel. Die Entwässerung der Erweiterungsfläche der Tank- und Rastanlage erfolgt autark über ein Versickerungsbecken, sodass keine zusätzlichen Belastungen der Oberflächengewässer im Untersuchungsraum durch Stoffeinträge oder hydraulische Veränderungen zu erwarten sind.

Baubedingte Beeinträchtigungen der Fließgewässer im Untersuchungsraum wie Schadstoffeinträge können durch einen ordnungsgemäßen Bauablauf und entsprechende Maßnahmen (z. B. Betankung der Baufahrzeuge auf befestigten Flächen) vermieden werden. Auch insofern wird auf die mit diesem Beschluss erlassenen Nebenbestimmungen hingewiesen.

2.2.2.2.6 Schutzgüter Luft und Klima

Im UVP-Bericht werden die Schutzgüter Luft und Klima gemeinsam abgehandelt. Das ist nicht zu beanstanden, da diese in einem engen funktionalen Zusammenhang zu sehen sind, insbesondere in Bezug auf das lokale Klima.

Für die Schutzgüter Luft und Klima bestehen im Untersuchungsraum folgende relevante Schutzgebietsausweisungen: das LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“, das u. a. wegen der ausgedehnten Waldbestände mit vielfältigen Funktionen des Klima-, Lärm-, Boden- und Wasserschutzes geschützt ist sowie Waldflächen mit Immissions-, Lärm- und Klimaschutzfunktion.

Zur Beurteilung der Qualität von Luft und Klima wird das Kriterium „bioklimatische und lufthygienische Ausgleichsleistung“ von siedlungsnahen Flächen herangezogen. So sind (lokal-) klimatisch insbesondere Gebiete mit ausgeglichenem Temperatur- und Feuchtehaushalt von hoher Bedeutung, ebenso wie Strukturelemente in der Landschaft, die die Luftqualität beeinflussen.

Folgende Bereiche des Untersuchungsraumes besitzen aus klimatischer und lufthygienischer Sicht eine besondere Bedeutung: Waldbestände nordöstlich der Anlagenerweiterung im Bereich des Dickelsbacher Bachtals und des Stadtwaldes Ratingen, Wald- und Gehölzbestände zwischen der BAB 3 und der Straße „Allscheidt“, Wald- und Gehölzbestände innerhalb der Wohnbebauung von Ratingen-Hösel. Diese Bereiche dienen der Unterstützung der Luftregeneration und der Ausfilterung von Schadstoffen vor allem hinsichtlich verkehrsbedingter Schadstoffeinträge durch die BAB 3 und haben eine Immissionsschutzfunktion.

Vorbelastungen bestehen im Untersuchungsraum vor allem durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen aus dem Betrieb der BAB 3 und der Tank- und Rastanlage Hösel.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens zu betrachten: Verlust von Flächen mit klimaökologischer und/oder lufthygienischer Ausgleichsfunktion (anlagebedingt), Veränderung der lufthygienischen Situation im Untersuchungsraum (betriebsbedingt), Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen; Beeinträchtigungen des Klimas durch Treibhausgasemissionen.

Anlagebedingt kommt es in einem Umfang von 225 m² zu einer Inanspruchnahme von Wald- und Gehölzbeständen, denen als Frischluftentstehungsgebiete eine gewisse klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion zukommt. Die zusätzliche Bodenversiegelung durch das Vorhaben kann zu einer Veränderung des Kleinklimas im Bereich der Tank- und Rastanlage Hösel führen, da sich versiegelte Flächen wesentlich rascher aufheizen als begrünte Flächen.

In Bezug auf betriebsbedingte Schadstoffemissionen zeigen die Ergebnisse der durchgeführten Luftschadstoffuntersuchungen, dass die Vorgaben der 39. BImSchV eingehalten werden. Die geplante Lärmschutzwand dient zugleich als Minderungsmaßnahme.

Durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel kommt es zu einer lediglich randlichen Inanspruchnahme des LSG Ratinger Stadtwald Nord-Ost in einem Umfang von rund 2,83 ha sowie zu einer begrenzten Inanspruchnahme von Waldflächen mit Klimaschutzfunktion in Höhe von 225 m².

Nach § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Belange bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der in § 3 KSG normierten nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten, § 1 S. 1 KSG.

Unvermeidbar bei dem Betrieb von Straßen ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO₂). Durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Verbrennungstechnik bei Fahrzeugen sowie der steigenden Preisentwicklung für fossile Brennstoffe und Förderung der E-Mobilität bestehen bereits Lenkungsmechanismen, welche die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von Treibhausgasen bei der Benutzung der Straße weiter reduzieren werden. Damit wird der CO₂-Ausstoß durch die Rastanlagenerweiterung auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt und anteilig entsprechend der zukünftigen technischen Entwicklung weiter sinken. Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird auch durch den anstehenden Technologiewechsel bei Fahrzeugantrieben in dieser Form langfristig benötigt und steht den Klimaschutzzielen als bauliche Anlage nicht entgegen. Weitergreifende politische Entscheidungen sind letztendlich ausschlaggebend für die betriebsbedingten Auswirkungen von Straßen allgemein auf das Klima, die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist dabei nur mittelbarer Verursacher durch Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur. Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei Investitionen im Straßennetz ergeben sich bau- und anlagebedingt bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten natürliche Baustoffe bei der Betrachtung der CO₂-Bilanz Vorrang gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien haben (z. B. Lärmschutzwälle aus überschüssigen Bodenmassen oder Lärmschutzwände aus Holz oder Natursteinen (Gabionen) anstelle von Lärmschutzwänden aus Beton oder Metall).

Entsprechende Maßnahmen wurden im Rahmen der vorliegenden Planung geprüft. Allerdings sind im Hinblick auf den Flächenbedarf, die zu berücksichtigenden Eingriffen in Rechte Dritter sowie die bestehenden baulichen Zwangspunkte rein objektiv nicht immer alle Maßnahmen (z. B. Erdwälle mit entsprechendem Flächenbedarf) realisierbar.

Folgende Beiträge des Vorhabens mit Blick auf die CO₂-Bilanz werden geleistet: Durch den Um- und Ausbau der bestehenden Rastanlage erhöht sich das Stellplatzangebot für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, wodurch die umliegenden Rastanlagen und sonstigen unbewirtschafteten Park- und Stellplätze entlastet werden. Standzeiten insbesondere an Verkehrsregelungseinrichtungen werden zu Gunsten des fließenden Verkehrs verringert. Zudem können wahrscheinlich auch Verkehrsbehinderungen (beispielsweise durch in den Auf- und Abfahrten von Rastanlagen parkenden Lkw) und den damit verbundenen „Stop-and-go-Verkehr“ zu den Verkehrsspitzen vermieden werden. Weiterhin werden im Zuge des Um- und Ausbaus der bestehenden Tank- und Rastanlage Hösel insgesamt vier E-Ladestationen neu eingerichtet. Damit wird ein zukunftsorientierter Beitrag zur Steigerung der Elektromobilität vor Ort geleistet. Darüber hinaus erfolgen im Bereich der Baumaßnahme Ausgleichspflanzungen mit Bäumen und Sträuchern, die mit Blick auf ihren Zuwachs ortsnah CO₂ binden und durch Verdunstung ausgleichend auf das örtliche Klima wirken. Entsprechend den o. g. gesetzlichen Bestimmungen wurden die für das vorliegende Projekt gegebenen Maßnahmen zum Klimaschutz in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien, wie etwa Kosten sowie Eingriffe in Rechte Dritter berücksichtigt. Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, der Ausschreibung sowie bei der Baustellenablaufplanung werden weitere Maßnahmen im Sinne dieses Gesetzes geprüft und umgesetzt. Diese Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf Ausstattungselemente (Materialwahl) sowie auf das Recycling vorhandener ausgebauter Baustoffe im Rahmen von Umbaumaßnahmen (Deckenaufbruch von Asphalt- und Betontragschichten) und der grundsätzlichen Wiederverwendung von ausgebauten Massen im Rahmen der Baumaßnahme (Massenmanagement).

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde auch im Zuge einer nachvollziehenden Prüfung der Überzeugung, dass dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes bei dem vorliegenden Vorhaben in ausreichendem Umfang Rechnung getragen wird.

2.2.2.2.7 Schutzgut Landschaft

Für das Schutzgut Landschaft besteht im Untersuchungsraum als Schutzgebietsausweisung das LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“.

Das Schutzgut Landschaft wird anhand des Landschaftsbildes und der Freiheit von Beeinträchtigungen wie störenden Objekten, Geräuschen oder Gerüchen beurteilt.

So weisen die in den Untersuchungsraum hineinreichenden Teilflächen des Ratinger Stadtwaldes und die gut durchgrünte Ortsrandlage von Hösel eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild auf. Vorbelastungen bestehen insbesondere entlang der stark befahrenen BAB 3 sowie im Bereich der Tank- und Rastanlage Hösel durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie visuelle Störeffekte.

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind folgende Wirkprozesse des Vorhabens relevant: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme, Verlärmung und visuelle Überprägung (bau-, anlage- und betriebsbedingt), Beeinträchtigung von Schutzausweisungen und sonstigen Festsetzungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt).

Im Bereich der Ortsrandlage von Ratingen-Hösel mit Waldbeständen und Teichanlage kommt es zu visuellen Beeinträchtigungen für die Anwohner in direkter Nachbarschaft zur Erweiterungsfläche sowie für höher gelegene Gebäude wie Wohnbebauung und Seniorenheim. Zudem kommt es zu einem Verlust eines landschaftsbildprägenden Gehölzbestandes im Umfang von ca. 520 m².

Zudem erfolgt eine Zunahme der visuellen Störung durch die zukünftig ca. 4,0 m hohe Lärmschutzwand entlang der BAB 3.

Die Offenlandbereiche bei der bestehenden Rastanlage haben einen teilweisen Verlust der dortigen Landschaftsbildeinheit in einem Umfang von ca. 2,1 ha zu verzeichnen, und zwar mehrheitlich Intensivacker und die angrenzende Extensivwiese mit Waldmantel. Der Wirtschaftsweg bzw. Reitweg zwischen Ackerfläche und bestehender Rastanlage wird bauzeitlich und anlagebedingt in Anspruch genommen. Die Wegeverbindung wird durch die Neuanlage eines Wirtschaftsweges, wiederhergestellt, der oberhalb der Zufahrt zur Teichanlage an den bestehenden Weg anbindet, am östlichen Rand der geplanten Anlagenerweiterung verläuft und schließlich im Bereich des Gehölzbestandes südlich der Ackerfläche an den Versorgungsweg anschließt.

Durch die geplanten Erweiterungsmaßnahmen wird das im Untersuchungsraum gelegene LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“ lediglich randlich in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Bautätigkeit ist die zusätzliche Inanspruchnahme von an das Baufeld angrenzender landschaftsbildprägender Gehölze zu vermeiden. Als Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in das Landschaftsbild sind Gehölzpflanzungen und Einsaaten auf den neu entstehenden Böschungen vorgesehen, wodurch die landschaftliche Einbindung der Erweiterungsfläche gefördert wird.

2.2.2.2.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Für das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter besteht im Untersuchungsraum zwar eine Schutzgebietsausweisung als Baudenkmal (Waldklinik Hösel, Denkmal Nr. 222). Da dieses jedoch nicht durch das Vorhaben berührt wird, entstehen letztlich auch keinerlei Auswirkungen.

2.2.2.2.9 Wechselwirkungen

Unter ökosystemaren Wechselwirkungen im Sinne des UVPG werden alle denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen Schutzgütern, innerhalb von Schutzgütern sowie zwischen und innerhalb von landschaftlichen Ökosystemen verstanden. Diese Wirkungen können sich in ihrer Wirkung addieren, potenzieren, aber unter Umständen auch vermindern. So muss neben der schutzgutbezogenen Betrachtung auch eine schutzgutübergreifende Betrachtung erfolgen. Ziel ist es,

in einer schutzgutübergreifenden Betrachtung die funktionalen Zusammenhänge der unter den einzelnen Schutzgütern dargestellten Wirkungszusammenhänge aufzuzeigen und Landschaftsbereiche zu identifizieren, welche aufgrund besonderer ökosystemarer Beziehungen zwischen den Schutzgütern eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Störwirkungen besitzen.

Vorliegend ist dies für das naturnahe Bachtal des Dickelsbachs der Fall. Da allerdings keine Eingriffe in das Tal selbst erfolgen und im Untersuchungsraum insgesamt durch die BAB 3 und die bestehende Tank- und Rastanlage bereits erhebliche Vorbelastungen bestehen, ist nicht davon auszugehen, dass die durch den Ausbau zu prognostizierenden zusätzlichen Auswirkungen ein so hohes Gewicht haben, dass sie die funktionalen Wirkzusammenhänge darüber hinaus beeinträchtigen.

2.2.2.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Gemäß § 25 UVPG bewertet die zuständige Behörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 3 UVPG basierend auf der vorstehenden Darstellung nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens ist diese Bewertung einbezogen worden.

2.2.2.2.3.1 Schutzgut Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit

Für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, ist insgesamt nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen. Im Einzelnen:

Teilschutzgut „Wohnen“

Für die nahegelegene Wohnbebauung wurden im Rahmen der durchgeführten Schalltechnischen Untersuchung die Immissionsberechnungen für den Prognose Nullfall (Prognose 2030 für die bestehende bauliche Situation) und den Prognoseplanfall (Prognose 2030 für die geplante bauliche Situation) durchgeführt. Als Ergebnis der sich auch nach diesbezüglicher Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde als nachvollziehbar darstellenden Berechnungen zeigt sich, dass die Geräuschbelastung ausgehend von der BAB 3 deutlich dominiert, wohingegen die (zusätzlichen) Geräuschbelastungen ausgehend von der Tank- und Rastanlage Hösel nur einen untergeordneten Anteil am Gesamt-Beurteilungspegel haben. Insgesamt ergeben sich für den Prognoseplanfall leichte Pegelreduzierungen von bis zu -0,1 dB(A) tags und -0,2 dB(A) nachts im direkten Nahbereich der Tank- und Rastanlage. Pegelerhöhungen um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) treten an keinem Immissionspunkt auf. Aufgrund des geringen Abstandes der Wohnbebauung zur BAB 3 ergeben sich an mehreren Immissionspunkten im zur BAB 3 nahegelegenen Bereich der Straße Allscheidt zwar Beurteilungspegel von 60 dB(A) oder mehr in der Nacht. Ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) oder mehr in der Nacht und eine Pegelerhöhung und damit wesentliche Änderung ergibt sich jedoch an keinem der gemessenen Immissionspunkte. Es werden zwar, wie auch schon derzeit im Bestand, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich überschritten, aber es ergibt sich nach den Kriterien der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutz.

Im Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin jedoch ausdrücklich auf die Möglichkeit des passiven Lärmschutzes im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierung hingewiesen. Auf die diesbezüglichen Zusagen und obigen Ausführungen wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde bekräftigt auch an dieser Stelle nochmals ihre Aussage, dass sie auch im Zuge

der weiteren Konkretisierung der Planung darauf achten wird, dass das bei dieser Thematik zum Schutz der Anwohner Mögliche geprüft und umgesetzt wird. Auf die in diesem Planfeststellungsbeschluss ergangenen Nebenbestimmungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Zum Schutz der Lkw-Fahrer wird eine 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden, sodass der größte Teil der Lkw-Parkstände ausreichend geschützt ist. Im Bereich der Großraum- und Schwertransport-Stellplätze verbleiben hier zwar Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) nachts; doch durch eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand wäre aufgrund des seitlichen Schalleinfalls im Bereich der Lkw-Parkstände keine weitere Verbesserung zu erreichen. Für eine fast vollständige Einhaltung des Beurteilungspegels von 65 dB(A) in der Nacht auch an den Großraum- und Schwertransport-Parkständen wäre stattdessen eine Lärmschutzwandhöhe von 6,0 m erforderlich. Da jedoch auch diese zu keiner vollständigen Einhaltung des Beurteilungspegels führen, jedoch deutlich höhere Kosten nach sich ziehen und zudem zu einer weiteren visuellen Beeinträchtigung führen würde, ist die Bewertung der Vorhabenträgerin, dass eine 4 m hohe Wand vorzuziehen ist, auch im Ergebnis einer diesbezüglichen Prüfung der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nicht zu beanstanden.

Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch baubedingte Verlärmung sind aufgrund der bereits vorhandenen hohen Geräuschbelastung durch den Verkehr auf der BAB 3 und der bestehenden Rastanlage von eher untergeordneter Bedeutung. Ihnen wird zudem durch die in diesen Beschluss diesbezüglich eingefügten Nebenbestimmungen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner ausreichend Rechnung getragen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge zeigen die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung, dass nach Realisierung des Vorhabens die Grenzwerte der 39. BImSchV deutlich eingehalten werden können. Diese Untersuchung ist auch im Ergebnis einer entsprechenden Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch visuelle Störeffekte ergeben sich für die nahe an der geplanten Rastanlage gelegenen Gebäude durch die technische Überprägung, die Beleuchtung und den Verkehr auf der Erweiterungsfläche. Zudem erfolgt eine Zunahme der visuellen Störung durch die zukünftige 4,0 m hohe Lärmschutzwand entlang der BAB 3. Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen können durch möglichst niedrige Beleuchtungsmasten und eine Ausrichtung der Lichtkegel in Richtung der Fahrgassen bzw. Stellflächen vermindert werden. Zur Förderung der landschaftlichen Einbindung der Rastanlage und der Lärmschutzwand erfolgt die Anpflanzung von Gehölzen im Bereich der neu entstehenden Böschungs- und Restflächen, die die visuellen Störeffekte vermindern. Auch diese Punkte sind durch entsprechende Nebenbestimmungen dieses Beschlusses abgesichert.

Teilschutzgut „Erholen“

Ein Verlust von siedlungsnahen Freiräumen durch Flächeninanspruchnahme findet ausschließlich im siedlungsnahen Freiraum statt, dem eine geringe Bedeutung zukommt. Die in diesem Freiraum verlaufende Wegeverbindung (Reitweg bzw. Wirtschaftsweg) kann durch Verlegung erhalten werden, sodass insgesamt nicht von einer Beeinträchtigung auszugehen ist.

Beeinträchtigungen von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärmung, Schadstoffeinträge, Zerschneidung sowie visuelle und gestalterische Überprägung finden vor allem im bereits jetzt stark vorbelasteten Nahbereich der BAB 3 und der bestehenden Rastanlage statt und sind somit überwiegend von untergeordneter Relevanz. Hinsichtlich der betriebsbedingten Beeinträchtigungen kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Zunahme der Schallimmissionen durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel kommt. Beeinträchtigungen durch baubedingte Schall- und Schadstoffeinwirkungen sind aufgrund der bereits jetzt vorhandenen hohen Vorbelastung durch den Verkehr auf der BAB 3 und der bestehenden Rastanlage, der ausschließlich tagsüber stattfindenden Bautätigkeiten sowie der zeitlichen Beschränkung ebenfalls auszuschließen. Unter Berücksichtigung der geplanten Eingrünung der Rastanlage im Zuge von Bepflanzungsmaßnahmen, sind auch erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen durch visuelle und gestalterische Überprägung der angrenzenden siedlungsnahen Freiräume und somit eine Verschlechterung von deren Erholungsqualität ausgeschlossen. Auch hierzu sei auf die entsprechenden Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen.

Es erfolgt eine randliche Inanspruchnahme des LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“ in einem Umfang von ca. 2,83 ha. Aufgrund der nur randlichen Inanspruchnahme im zudem stark vorbelasteten Nahbereich der BAB 3 und dem im Vergleich zur Gesamtfläche des Schutzgebietes geringen Anteil von ca. 0,32 % ist auch im Ergebnis einer entsprechenden Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht von relevanten Beeinträchtigungen auszugehen.

2.2.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt ist insgesamt nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen. Im Einzelnen:

Teilschutzgut „Pflanzen und Biotop“

Das geplante Bauvorhaben ist mit einer bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme von ca. 4,62 ha verbunden. Davon sind ca. 1,29 ha bereits versiegelt, so dass sich eine Neuinanspruchnahme von Biotopen auf einer Gesamtfläche von ca. 3,33 ha ergibt. Der überwiegende Teil dieses Biotopverlustes betrifft eine unmittelbar neben der Tank- und Rastanlage Hösel gelegene Ackerfläche (ca. 2,25 ha), die einen geringen Wert besitzt. Die restliche Flächeninanspruchnahme umfasst hauptsächlich Grünland und Ruderalflächen (ca. 0,42 ha) sowie Gehölzbestände (ca. 0,21 ha). Siedlungen inklusive Freiräumen sowie Verkehrsflächen bzw. Plätze mit geringer Wertigkeit gehen in einem Umfang von 0,45 ha verloren. Mit artenreichem Grünland und Waldmantel (als Zielzustand der Kompensationsfläche) sowie Eichenwald gehen nur zu einem kleinen Teil hochwertige Biotop verloren (0,37 ha).

Es erfolgt eine randliche Inanspruchnahme des LSG „Ratinger Stadtwald Nord-Ost“ von ca. 2,83 ha. Aufgrund der nur randlichen Inanspruchnahme im zudem stark vorbelasteten Nahbereich der BAB 3 und dem im Vergleich zu der Gesamtfläche des Schutzgebietes geringen Anteil von ca. 0,32 % wird auch im Ergebnis einer entsprechenden Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde von keinen erheblichen Beeinträchtigungen ausgegangen.

Andere Schutzausweisungen sind von der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel nicht betroffen.

Teilschutzgut „Tierarten und Lebensräume“

Insgesamt ist für das Teilschutzgut „Tierarten und Lebensräume“ nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen. Insbesondere werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage ausgelöst.

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen bau- und anlagebedingten Habitatverluste betreffen im Wesentlichen die intensiv landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche in unmittelbarer Nachbarschaft der Tank- und Rastanlage Hösel ohne besondere Bedeutung für das Schutzgut. Bei den wenigen Gehölzverlusten besteht allerdings die Gefahr einer Zerstörung von Vogelnestern und Gelegen bzw. der Verletzung und von nicht flüggen Jungvögeln und Zerstörung von Eiern sowie von in Baumhöhlen übertagenden Fledermäusen. Bei der im Zuge der Planung vorgesehenen Durchführung der Fäll- und Rodungsarbeiten in den Wintermonaten kann dies jedoch verhindert werden.

Mit den anlagebedingten Eingriffen in Gehölzstrukturen ist ein Verlust von Jagdhabitaten für Fledermäuse verbunden. Aufgrund der geringen Jagdintensitäten ist dieser Verlust letztlich nicht als erheblich zu werten, insbesondere da er durch eine Verlagerung in angrenzende Gehölzbestände kompensiert werden kann. Zudem wurden keine bedeutenden Flugrouten entlang der betroffenen Gehölzstrukturen erfasst. Der Eingriff in ältere Waldbestände erfolgt nur randlich. Faktisch ist hier lediglich von Kronenrückschnitten auszugehen. Ein Verlust von als Winterquartier dienenden Bäumen ist somit nicht anzunehmen. Beeinträchtigungen durch Baulärm und die betriebsbedingte Beunruhigung durch höhere Frequentierung der ausgebauten Rastanlage können ausgeschlossen werden, da die Zunahme von Verlärmung und visuellen Störungen in Anbetracht der bestehenden erheblichen Vorbelastungen im Ergebnis nicht ins Gewicht fallen.

Eine bau- und anlagenbedingte Betroffenheit von Amphibien und Reptilien besteht durch den Verlust der potenziell der Vernetzung unterschiedlicher Habitate dienenden Offenlandflächen angrenzend an die Bestandsanlage. Um zu verhindern, dass Individuen der beiden Artengruppen im Zuge der Bauphase ins Baufeld einwandern und getötet werden, wird der Eingriffsbereich mit temporären/mobilen Amphibienschutzzäunen abgegrenzt. Von einer erheblichen Störung von Wechselbeziehungen ist nicht auszugehen. Die Tiere sind auch nach Ende der Baumaßnahme in der Lage, entlang des verlegten Wirtschaftsweges und den daran angrenzenden Waldrändern und -säumen zwischen den verbleibenden Habitatstrukturen zu wandern. Durch die Errichtung einer Gabionenwand am Böschungsfuß entlang des verlegten Wirtschaftsweges wird auch ein Einwandern von bodengebundenen Amphibien und Reptilien auf das Rastanlagengelände erschwert.

Bei den Vögeln kann es insbesondere zu einer bau- und betriebsbedingten Betroffenheit durch Lärmimmissionen und sonstige Störwirkungen (optische Reize, Erschütterungen) im Umfeld der Erweiterungsfläche kommen. Bei den meisten der nachgewiesenen Vogelarten kann eine Betroffenheit aufgrund der ausreichenden Entfernung der Revierzentren zum Bauvorhaben bzw. der geringen Störepfindlichkeit jedoch ausgeschlossen werden. Lediglich bei dem relativ lärmempfindlichen Waldkauz sind bei Zugrundlegung der artspezifischen Effektdistanz von 500 m und der Nähe des Revierzentrums zum Bauvorhaben (etwa 150 m) erhebliche Störungen, die zu einem Verlust des Brutplatzes führen, anzunehmen. Um der Art geeignete Brutmöglichkeiten in den nördlich angrenzenden Waldbeständen bereitzustellen, werden hier drei Nistkästen jenseits der 58 $L_{den}/dB(A)$ tags-Isophone installiert. Auf die diesbezüglichen Nebenbestimmungen in diesem Beschluss wird ergänzend verwiesen.

2.2.2.2.3.3 Schutzgut Fläche

Insgesamt ist für das Schutzgut Fläche nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen. Zwar werden Flächen mit besonderer Bedeutung für das Schutzgut in Anspruch genommen, doch sind diese bereits stark vorbelastet und befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Tank- und Rastanlage. Da die Acker- und Grünlandflächen zudem bereits durch den Wirtschaftsweg von den angrenzenden Waldflächen abgegrenzt werden, kommt es zu keiner zusätzlichen Verinselung oder Zerschneidung.

2.2.2.2.3.4 Schutzgut Boden

Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel verursacht einen Verlust von Werten und Funktionen des Bodens in einem Umfang von etwa 45.535 m². Hiervon sind ca. 12.870 m² bereits versiegelt, so dass sich eine Neuinanspruchnahme in Höhe von ca. 32.665 m² ergibt. Neben der anlagebedingten Neuversiegelung und dem damit einhergehenden Totalverlust aller Bodenfunktionen in einem Umfang von 21.752 m² kommt es durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel zu einer Beeinträchtigung des Bodens u. a. im Bereich von Böschungen, Regenrückhaltebecken und Entwässerungsmulden. Die beeinträchtigte Fläche umfasst eine Größe von ca. 10.913 m².

Die geplante Ausbaumaßnahme erfolgt im Nahbereich einer bereits bestehenden und stark befahrenen Verkehrsstrasse und damit in einem Bereich, der bereits derzeit einer erheblichen verkehrsbedingten Schadstoffbelastung unterliegt. Von einer zusätzlichen Erhöhung der Schadstoffeinträge und einer damit verbundenen Schädigung von Böden ist daher nicht auszugehen. Bei einer ordnungsgemäßen Baustellenabwicklung ist zudem nicht von dem Eintrag von Schmierstoffen und Ölen auszugehen.

Für den Boden relevante Schutzausweisungen und sonstige Festsetzungen werden in Form von Böden mit Archivfunktion der Naturgeschichte im Bereich der Ackerfläche sowie Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit in einem Umfang von etwa 26.530 m² in Anspruch genommen.

Altlasten und Altlastenverdachtsflächen werden durch das Vorhaben nicht berührt, sodass es hier nicht zu Auswirkungen kommen kann.

Da die für den Ausgleich der Versiegelung benötigten Flächen vor Ort nicht ausreichen, werden als Ersatzmaßnahme Flächen des Ökokontos der Gräflich von Spee'schen Forstbetriebe herangezogen, auf denen eine Umwandlung von Nadelforsten und naturfernen Laubmischwäldern in naturnahe Laubmischwälder erfolgt. Diese Maßnahme ist auch nach diesbezüglicher Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

2.2.2.2.3.5 Schutzgut Wasser

Insgesamt ist für das Schutzgut Wasser nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen. Auch der Fachbeitrag WRRL (Unterlage 18-09) hat in aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibler Weise ergeben, dass weder eine Verschlechterung des Grundwasser- noch des Oberflächenwasserkörpers durch das Vorhaben bewirkt wird.

Teilschutzgut „Grundwasser“

Zwar führen die Bodenversiegelungen durch das Vorhaben grundsätzlich zu einem Verlust der Grundwasserneubildung. Da jedoch die Entwässerung der Erweiterungsfläche im Wesentlichen über ein Versickerungsbecken mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage und Leichtstoffrückhaltung und breitflächig über die Bankette und Dammschultern ins Gelände erfolgt, kann ein großer Teil des anfallenden Niederschlagswassers dem Grundwasser wieder zugeführt werden, sodass insgesamt nicht von einer verminderten Neubildung von Grundwasser im Landschaftswasserhaushalt auszugehen ist.

Durch das Vorhaben werden weder Grundwasserleiter angeschnitten noch wird Grundwasser freigelegt, sodass hier keine Beeinträchtigungen entstehen.

Bei einem ordnungsgemäßen und schadensfallfreien Bauablauf und Betrieb unter Berücksichtigung der pedologischen und hydrogeologischen Verhältnisse im Raum sind keine erheblichen projektbedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffeinträge zu erwarten.

Für das Teilschutzgut „Grundwasser“ relevante Schutzausweisungen wie z. B. bestehende oder geplante Wasserschutzgebiete oder sonstige Festsetzungen kommen im Untersuchungsraum nicht vor.

Laut Fachbeitrag zur WRRL sind durch das geplante Vorhaben weder eine Verschlechterung des guten mengenmäßigen Zustands noch eine Verschlechterung des guten chemischen Zustands des Grundwasserkörpers DENW_27_12 „Ruhrkarbon“ durch bau- und betriebsbedingte Stoffeinträge im Zuge des geplanten Bauvorhabens zu erwarten. Auch dies hält die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ihrer Prüfung für nachvollziehbar.

Teilschutzgut „Oberflächengewässer“

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Gewässern durch Überbauung usw. besteht keine Betroffenheit; Schutzausweisungen bzw. sonstige Festsetzungen sind ebenfalls nicht betroffen. Im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Gewässern durch die Entwässerung der Anlagenerweiterung ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Status quo.

Da im Dickelsbach sowie im Nahbereich desselben sowie in den Zuflüssen keine bau- oder anlagebedingten Maßnahmen durchgeführt werden, ist eine Beeinflussung des Oberflächenwasserkörpers ausgeschlossen: Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands des Dickelsbachs durch nachteilige Beeinflussung der hydromorphologischen Qualitätskomponenten Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie kann ebenso ausgeschlossen werden wie eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten Phytoplankton, Makrophyten/Phytobenthos, Makrozoobenthos und Fische.

Da sich im Zuge der vorgesehenen Entwässerungskonzeption durch eine Neuaufteilung der Verkehrs- und Grünflächen im Bereich der bestehenden Tank- und Rastanlage Hösel die angeschlossene befestigte Fahrbahnfläche und damit die Einleitmenge in die vorhandene Beckenanlage im Vergleich

zur Bestandssituation sogar reduziert, ist grundsätzlich von einer Verringerung der stofflichen Belastung für den Oberflächenwasserkörper Dickelsbach auszugehen, sodass eine betriebsbedingte Verschlechterung des chemischen Zustands des Oberflächenwasserkörpers Dickelsbach durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel ausgeschlossen werden kann. Vielmehr ist für die Parameter Benzo(a)pyren und Blei eine Verringerung der mittleren spezifischen Frachten im Straßenabfluss zu prognostizieren.

2.2.2.2.3.6 Schutzgüter Luft und Klima

Insgesamt ist für die Schutzgüter Luft und Klima nicht von erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen.

Anlagebedingt kommt es zwar zu einer Inanspruchnahme von Wald, der als Waldfläche mit Klimaschutzfunktion ausgewiesen ist, allerdings nur in sehr geringem Umfang (225 m²). Da dies im Vergleich zur Gesamtgröße auch nur ein sehr geringer Teil ist, ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Klimaschutzfunktion auszugehen. Gleiches gilt für die im Vergleich zur Gesamtfläche des LSG sehr geringe Flächengröße des in Anspruch genommenen Randes des LSG. Weiterhin besteht diesbezüglich bereits jetzt eine hohe Vorbelastung.

Die durchgeführte und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Schadstoffuntersuchung belegt, dass die Grenzwerte der maßgeblichen 39. BImSchV eingehalten werden. Die neu zu bauende Lärmschutzwand wirkt zudem als wirksame Minderungsmaßnahme, da durch sie schadstoffbelastete Luft aufgehalten werden kann. Im Verfahren wurde von einzelnen Einwendenden zwar kritisch hinterfragt, ob eine Lärmschutzwand auch in Bezug auf Schadstoffe wirksam sei. Davon kann allerdings – je nach Windrichtung – auch im Ergebnis einer diesbezüglichen Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich ausgegangen werden. Weiterhin merkten einzelne Einwendende bzw. Stellungnehmende an, dass es bei Zugrundelegung einer anderen Datenbasis – vorgeschlagen werden Messdaten des DWD an der Messstation Flughafen Düsseldorf – aufgrund der anderen Hauptwindrichtung zu anderen Ergebnissen auch hinsichtlich der Verteilung von Schadstoffen komme, insbesondere komme es auch zu einem Luftschadstoffeintrag von den Emissionen der erweiterten Tank- und Rastanlage Hösel in das benachbarte Wohngebiet. Dazu ist festzustellen, dass auf der Rastanlage selbst in erster Linie von ruhendem Verkehr auszugehen ist, sodass es hier letztlich durch das in Rede stehende Vorhaben nicht zu einem so hohen Schadstoffaufkommen kommen kann, dass es bei der Vorbelastung ins Gewicht fällt. Die Vorhabenträgerin führte dazu im Erörterungstermin aus, dass auch mit den Daten des DWD davon auszugehen sei, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Um dies zu verifizieren, sagte die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin weiterhin zu, eine entsprechende Berechnung mit Daten der Messstation Flughafen Düsseldorf durchzuführen und der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung zu stellen, was auch erfolgt ist (Unterlage 17-02_2 Ergänzende Luftschadstoffuntersuchung zur geplanten Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel an der A 3). Ergänzend zur Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17-02_1) wurden mit dieser Untersuchung die Auswirkungen des Vorhabens bezüglich Luftschadstoffimmissionen unter Zugrundelegung der meteorologischen Messdaten der DWD-Station Düsseldorf-Flughafen ermittelt. Die auch im Ergebnis einer diesbezüglichen Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Berechnung ergab, dass sich durch die Realisierung des Vorhabens die Luftqualität zwar leicht verschlechtert, die Grenzwerte der 39. BImSchV jedoch auch bei der veränderten Datengrundlage klar eingehalten werden.

Da ein einzelnes Vorhaben in Bezug auf globalen Klimaschutz nur schwer zu quantifizieren ist, ist davon auszugehen, dass es durch ein isoliertes Vorhaben – zumal wenn es so punktuell und ohne direkten Einfluss auf die Verkehrsbelastung ist wie das vorliegende – grundsätzlich nicht zu erheblichen Umweltauswirkungen auf das globale Klima kommen kann. Zudem werden nach Maßgabe des Klimaschutzgesetzes vorliegend auch Maßnahmen umgesetzt, die zu einer größtmöglichen Berücksichtigung der Verringerung des CO₂-Ausstoßes führen.

Die Vorhabenträgerin kommt ihren gesetzlichen Verpflichtungen entsprechend § 13 KSG nach, durch planerische Maßnahmen den Folgen für Treibhausgasemissionen entgegenzuwirken (gesetzliches Berücksichtigungsgebot). Insofern wird ausdrücklich auf die hierzu bereits in diesem Beschluss getätigten Ausführungen verwiesen. Alternativen wurden zudem objektiv unter Beachtung der bestehenden Richtlinien im Straßenbau im Zuge des Planungsprozesses geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten angewendet. Weiterhin erfolgt durch die Vorhabenträgerin eine Berücksichtigung der Vorgaben dieser Gesetze im Zuge der späteren Bauausführung.

In Bezug auf das Mikroklima befürchteten Einwendende und Stellungnehmende, dass mit der Versiegelung der Ackerfläche, auf der die Erweiterung der Tank- und Rastanlage hauptsächlich umgesetzt werden soll, eine Verschlechterung der Frischluftzufuhr und eine Erhöhung der Temperatur einhergehen werden. Dazu führt die Vorhabenträgerin nachvollziehbar aus, dass den umgebenden Waldflächen – die nicht durch das Vorhaben berührt werden – eine deutlich höhere klimatische Ausgleichs- und Luftfilterfunktion zukommt als der Ackerfläche, sodass insgesamt nicht von einer erheblichen nachteiligen Auswirkung auf das Mikroklima auszugehen ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Darstellung auch im Ergebnis einer diesbezüglichen Prüfung bestätigen.

Im Ergebnis ist die Planfeststellungsbehörde auch im Ergebnis ihrer eigenen nachvollziehenden Prüfung der Überzeugung, dass die beiden hier in Rede stehenden Schutzgüter ausreichend Berücksichtigung gefunden haben.

2.2.2.3.7 Schutzgut Landschaft

Zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kann es durch Flächeninanspruchnahme, Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie visuelle und gestalterische Überprägung kommen. Beeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen sind im vorliegenden Fall jedoch von untergeordneter Relevanz, da die Erweiterung im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn erfolgt, der für das Landschaftsbild bzw. das Landschaftserleben aufgrund der bestehenden erheblichen Vorbelastungen nur von geringem Interesse ist.

Von deutlich größerer Bedeutung sind hingegen Auswirkungen, die sich durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel im Hinblick auf Flächenverluste, Lärmimmissionen sowie gestalterische und visuelle Effekte ergeben.

Vor allem im Bereich der Rastanlagenerweiterung kommt es zu einer visuellen Beeinträchtigung für die Anwohner in direkter Nachbarschaft der Erweiterungsfläche sowie für höher gelegene Gebäude. Da es sich bei der Rastanlage um eine technische Einrichtung ohne besondere Fernwirkung handelt und unter Berücksichtigung der bereits bestehenden erheblichen visuellen Beeinträchtigung durch die

vorhandene Rastanlage können erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch entsprechende Gehölzpflanzungen jedoch ausgeschlossen werden. Durch die geplante Lärmschutzwand entlang der BAB 3 vermindern sich zudem auch geringfügig die Schalleinwirkungen, so dass dauerhaft insgesamt sogar von einer leichten Verbesserung des Landschaftserlebens ausgegangen wird. Die Zunahme der visuellen Störung durch die zukünftig ca. 4,0 m hohe Lärmschutzwand entlang der BAB 3 ist freilich zu konstatieren, aber letztlich aufgrund der bereits jetzt bestehenden hohen Vorbelastungen, von denen sich die Planfeststellungsbehörde auch durch eigene Vor-Ort-Termine vergewissern konnte, als nicht erheblich einzuschätzen.

Der bestehende Wirtschaftsweg wird um die geplante Anlage verlegt und die Wegeverbindung somit aufrechterhalten. Insgesamt ist von einer geringen Gefährdung aufgrund der hohen Vorbelastungen auszugehen. Als erhebliche Beeinträchtigung ist lediglich der Verlust eines landschaftsbildprägenden Gehölzbestandes (etwa 520 m²) zu werten.

2.2.2.2.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Für das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ist von keinerlei Beeinträchtigungen auszugehen, da das einzig vorhandene Baudenkmal (Waldklinik Hösel, Denkmal Nr. 222) nicht durch das Vorhaben berührt wird.

2.2.2.2.3.9 Gesamtbewertung

Insgesamt ist nur für die Schutzgüter Boden und Landschaftsbild mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen. Diese können jedoch durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden.

2.2.2.2.4 Berücksichtigung in der Zulassungsentscheidung

Die vorstehende begründete Bewertung ist in der Zulassungsentscheidung berücksichtigt worden, was an entsprechender Stelle jeweils kenntlich gemacht ist.

2.2.2.2.5 Überwachungsmaßnahmen

Es sind keine gesonderten Überwachungsmaßnahmen vorzusehen.

2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

2.2.3.1 Planrechtfertigung

Für das gegenständliche Vorhaben ist die Planrechtfertigung gegeben.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Sie ist eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, welches mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Dieses Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, d. h. die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel mithin erforderlich ist. Erforderlich ist ein Vorhaben dabei nicht erst wenn es

unausweichlich, sondern vielmehr, wenn es vernünftigerweise geboten ist. (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.07.1978 – Az.: 4 C 79/76; BVerwG, Urt. v. 22.03.1985 – Az.: 4 C 15/83; BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – Az.: 4 A 1073.04)

Dies ist vorliegend der Fall. Nach Maßgabe der Zielsetzung des FStrG ist der gegenständliche Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel vernünftigerweise geboten und mithin erforderlich.

Die Zielsetzung des FStrG ist vorrangig den § 1 Abs. 1 FStrG, § 3 Abs. 1 FStrG sowie § 4 FStrG zu entnehmen. Der § 1 Abs. 1 FStrG stellt die Bundesfernstraßen als öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, heraus. Die Bundesfernstraßen, zu welchen nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG i. V. m. § 15 Abs. 1 FStrG auch die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen wie u. a. Rastanlagen gehören, sind nach § 3 Abs. 1 FStrG entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit, unter Berücksichtigung der sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie der Belange der Menschen mit Behinderungen und der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Ergänzt werden die beiden vorstehenden Ziele durch die in § 4 FStrG normierte Förderung der Verkehrssicherheit.

2.2.3.1.1 Gesetzliche Bedarfsfeststellung

Eine gesetzliche Bedarfsfeststellung ist vorliegend nicht gegeben. Das gegenständliche Vorhaben ist nicht in dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entsprechend der Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG enthalten. Nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan, welcher dem FStrAbG als Anlage beigelegt ist, ausgebaut. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauprojekte entsprechen per se den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG und sind für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich, § 1 Abs. 2 FStrAbG. Insofern schreibt der § 1 Abs. 2 FStrAbG eine positive Feststellung des Bedarfes für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben fest. Eine bindende negative Feststellung ist im Umkehrschluss jedoch nicht in der Norm enthalten (vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.07.2005 – Az.: 9 VR 39.04), d.h. der Bedarf kann auch bei einem nicht im Bedarfsplan enthaltenen Vorhaben gegeben sein. Dass dies vorliegend der Fall ist, wird im Folgenden ausgeführt.

2.2.3.1.2 Inhaltliche Bedarfsfeststellung

Maßgeblich für den Ausbau von Rastanlagen – so auch vorliegend – ist das Netzkonzept des BMDV, welchem die Vorgaben der ERS zugrunde liegen. Grundlage für die Bedarfsplanung sind demnach die erforderlichen Abstände aufeinanderfolgender Rastanlagen und die Anzahl der erforderlichen Parkstände. Angesichts der objektiven Situation ist der Umstand, dass in Deutschland im Allgemeinen und in Nordrhein-Westfalen im Besonderen Rastanlagen-Stellplätze vor allem für Lkw fehlen grundsätzlich unstrittig.

Der Parkraumbedarf, d.h. die Anzahl der erforderlichen Parkstände, wird nach dem Anhang 1 der ERS ermittelt. Verfolgt wird ein statistisch-analytischer Ansatz in Form der Aufstellung einer Bedarfsprognose unter Zugrundelegung der seitens der BAST durchgeführten bundesweiten Vollerhebung der Lkw-Parksituation an und auf Bundesautobahnen in den Nachstunden. Die Zählung wurde erstmals 2008 und danach turnusmäßig alle fünf Jahre durchgeführt. Nach der Vollerhebung aus dem Jahre 2018 kamen im Durchschnitt rund 94.100 abgestellte Lkw auf rund 70.772 zur

Verfügung stehende Parkmöglichkeiten in der Baulast des Bundes. Mithin wurde ein erheblicher Fehlbestand von bundesweit rund 23.300 regulären Lkw-Parkmöglichkeiten auf und an den Bundesautobahnen ermittelt. Bezogen auf den konkreten Netzabschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Hilden wurde ein Fehlbestand von 106 Lkw-Stellplätzen im Erhebungsjahr ermittelt. Die aktuelle Bedarfsprognose 2030 geht von einem noch höheren voraussichtlichen Fehlbestand von 109 Lkw-Stellplätzen aus.

Bereits im Bestand weist der vorliegende Netzabschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Hilden mithin ein gravierendes Defizit an Lkw-Stellplätzen auf, welches sich angesichts des weiter ansteigenden Lkw-Verkehrsanteils künftig voraussichtlich noch weiter verstärken wird. Der BAB 3 kommt als wesentlicher West-Ostverbindungen, welche die Niederlande, Deutschland und Österreich miteinander verbindet, insbesondere für den transeuropäischen Transitverkehr eine nicht unwesentliche Bedeutung zu. In dem Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid und AK Ratingen-Ost beläuft sich die DTV (Prognosedaten 2030) auf 114.204 Kfz/24 h und einen Schwerverkehrsanteil am Tag von 2,6 % Lkw1 bzw. 9,6 % Lkw2 und in der Nacht von 6,5 % Lkw1 bzw. 16,3 % Lkw2. Aufgrund dieses sehr hohen Verkehrsaufkommens kann der Mangel an vorhandenen Stellplätzen zu einem widerrechtlichen Abstellen von Lkw auf den Zu- und Abfahrtsstraßen, auf Parkständen anderer Verkehrsteilnehmer und in nicht ausgewiesenen Arealen im nachgeordneten Netz bzw. zu einem Missachten der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten und mithin zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit aufgrund einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Dem Defizit an benötigten Lkw-Stellplätzen in dem besagten Bereich kann durch einen Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel sowie – in einem anderen Planfeststellungsverfahren – der Rastanlage Stinderhof Rechnung getragen werden. In Summe sollen – nach dem gegenwärtigen Stand der Planung – durch den Ausbau der vorgenannten Rastanlagen insgesamt ca. 93 neue Lkw-Stellplätze entstehen, wodurch der prognostizierte Fehlbestand wenn auch nicht beseitigt, so doch weitestgehend entschärft werden soll. Die plangegegenständliche Tank- und Rastanlage Hösel soll ausgehend von den bestehenden 36 Pkw- und den 39 Lkw-Stellplätze auf künftig 103 Pkw- und 103 Lkw-Stellplätze, 4 Bus-Stellplätze sowie einen 150 m langen Aufstellbereich für Großraum- und Schwerlasttransporte ausgebaut werden. Dies erscheint bei objektiver Betrachtung der genannten Zahlen für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Daneben ist die Erweiterung der unbewirtschafteten Rastanlage Stinderhof vorgesehen, welche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, deren Erweiterung sich – nach dem gegenwärtigen Stand der Planung – jedoch von den bestehenden 23 auf 52 Lkw-Stellplätze belaufen soll. Aufgrund der besonderen und mit denen der Rastanlage Stinderhof nicht vergleichbaren örtlichen Gegebenheiten wurde von einer größeren Dimensionierung der Tank- und Rastanlage Hösel abgesehen. Eine noch größere Dimensionierung der Rastanlage Stinderhof ist wiederum aufgrund der dortigen speziellen topographischen Begebenheiten nicht möglich. Auch hiervon hat sich die Planfeststellungsbehörde durch eigene Vor-Ort-Termine überzeugt.

Auch drängt sich schon aus rein verkehrlicher Sicht vorliegend kein Neubau einer bislang nicht bestehenden Rastanlage auf. In dem betreffenden Netzabschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Hilden werden die in der ERS vorgesehenen Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen im Bestand bereits umgesetzt bzw. in Teilen sogar deutlich unterschritten. Nach der ERS sind bewirtschaftete Rastanlagen in einem Regelabstand von 50 bis 60 km, im Ausnahmefall (geringerer Fernverkehr, ausschließlich stark saisonaler Fernverkehr, hoher Pendleranteil) in einem Abstand bis zu 80 km vorzusehen. Zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen

sind unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem Regelabstand von 15 bis 20 km und im Ausnahmefall in einem Abstand von ca. 25 km anzuordnen.

Vorliegend sind südlich der Tank- und Rastanlage Hösel nächstens die PWC-Anlagen Stinderhof und Stindertal (unbewirtschaftete Rastanlagen) in einer Entfernung von ca. 10 km sowie die Rastanlagen Ohligser Heide Ost und West (bewirtschaftete Rastanlagen) in einer Entfernung von ca. 20 km belegen. Nördlich der Tank- und Rastanlage Hösel befindet sich der nächstgelegene Parkplatz Stockweg in einer Entfernung von ca. 6,5 km. Der vorliegend gewählte Ausbau ist daher ein im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit der Vorhabenträgerin bzw. des ihr zukommenden planerischen Beurteilungsspielraums zulässiger und geeigneter Ansatz.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch im Ergebnis ihrer diesbezüglichen Prüfung der Überzeugung, dass der Bedarf für das vorliegende Vorhaben gegeben ist.

2.2.3.2 Planungsalternativen/Variantenprüfung

Das planfestgestellte Vorhaben ist in der gegenständlichen Ausprägung nach Abwägung aller anderen denkbaren Alternativen und Varianten vorzugswürdig.

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß ihrer Zuständigkeit die Verpflichtung, ernsthaft in Betracht kommende Alternativen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei sind Alternativen einzubeziehen, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder anderweitig ernsthaft in Betracht kommen. (vgl. BVerwG Beschl. v. 20.12.1988 - Az.: 4 B 211/88).

Diese Alternativen sind unter Berücksichtigung ihrer objektiven Bedeutung in die umfassende Prüfung der von den jeweiligen Varianten betroffenen öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen, unter Einbeziehung des Umweltverträglichkeitsaspekts. Dabei erfordert der Abwägungsvorgang eine umfassende Aufklärung des Sachverhalts in Bezug auf die Planungsvarianten, soweit dies für eine sachgerechte Standortwahl und eine zweckmäßige Verfahrensgestaltung erforderlich ist. Nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen müssen jedoch gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht werden, und die Variantenprüfung muss nicht bis zum letzten Moment offengehalten werden. Eine Alternative, die auf Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, kann bereits in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschlossen werden. Ein fehlerhaftes Abwägungsergebnis liegt nicht vor, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sich diese Lösung als die vorzugswürdige hätte aufdrängen müssen. (vgl. BVerwG, Beschl. v. 16.08.1995 – Az.: 4 B 92/95; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996 – Az.: 4 C 5/95; BVerwG, Beschl. v. 24.09.1997 – Az.: 4 VR 21/96; BVerwG, Urt. v. 26.03.1998 – Az.: 4 A 7/97; BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 – Az.: 4 A 47/96)

Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit werden erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Planungsvariante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere und insgesamt schonendere Variante für öffentliche und private Belange darstellen würde (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – Az.: 4 A 9/97; BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – Az.: 9 A 11/03).

2.2.3.2.1 Nullvariante

Die sog. „Nullvariante“ drängt sich vorliegend nicht auf. So hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.04.1997 – Az.: 4 C 5/96).

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Betrachtet man die mit dem gegenständlichen Vorhaben einhergehenden negativen Auswirkungen, so vermögen diese ein vollständiges Absehen von der Planung nicht zu rechtfertigen. Die gegenwärtige Ausstattung des betreffenden Abschnitts der BAB 3 wird den Anforderungen des regelmäßigen Verkehrsbedarfs im Sinne des § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG im Bestand nicht mehr gerecht. Der aktuelle Fehlbestand an notwendigen Lkw-Stellplätzen hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, welche sich künftig noch weiter verschärfen werden. Ein Absehen von der Planung stellt sich mithin nicht als vorzugswürdige Variante dar.

2.2.3.2.2 Standortauswahl

Die Planfeststellungsbehörde hat die Frage der Standortauswahl und geeigneter Alternativen, die im Anhörungsverfahren von mehreren Bürgerinnen und Bürgern, aber auch von einigen Behörden thematisiert wurde, einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Wie oben im Rahmen der Planrechtfertigung dargelegt, besteht auf der BAB 3 zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Hilden ein erheblicher Mangel an Lkw-Stellplätzen.

Der Güterverkehr in Deutschland ist zwischen 1990 und 2015 um 23 Prozent angestiegen. Gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI wird der Straßengüterverkehr zwischen den Jahren 2010 und 2030 um weitere 16,8 Prozent zunehmen. Diese Zunahme hat Auswirkungen auf den Bedarf an Lkw-Stellplätzen. Im gesamten Streckenabschnitt besteht ein Defizit von 109 Lkw-Stellplätzen. Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel wird dieses Defizit um 64 Stellplätze verringern. Daneben ist der Ausbau weiterer Standorte geplant, um dem in diesem Streckenabschnitt festgestellten Bedarf vollständig gerecht zu werden.

Der o. g. Streckenabschnitt wurde daher auf alternative Standorte untersucht. Der Ausbau muss dabei dem konkreten Bedarf entsprechen, der im betreffenden Streckenabschnitt besteht. Bereiche außerhalb des Streckenabschnitts sind zur Entlastung im betroffenen Abschnitt nicht geeignet und können damit nicht zur Zielerreichung herangezogen werden. Um den beschriebenen Bedarf gemäß der Prognose 2030 in diesem Autobahnabschnitt zu decken, werden Netzkonzepte für alle Bundesautobahnen entwickelt. Dabei sind sowohl der Ausbau bestehender Rastanlagen als auch der Neubau von Rastanlagen zu berücksichtigen. Bei dieser Betrachtung sind die Kriterien der ERS heranzuziehen. Diese umfassen funktionale Randbedingungen (Flächenangebot, Lageattraktivität, nachteilige Einrichtungen, Erweiterbarkeit), verkehrliche Randbedingungen (Abstände zu Knotenpunkten und Rastanlagen, verkehrssichere Gestaltung), wirtschaftliche Anforderungen (Bodenbewegungen, Ver- und Entsorgung, besondere technische Anforderungen in Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten, vorhandene Leitungen) sowie Auswirkungen auf die Umwelt (Belange von Natur und Landschaft). Diese Kriterien sind in ihrer Gesamtheit zu erfassen und zu bewerten.

Der Neubau einer Rastanlage stellt sich vorliegend als nicht praktikabel dar, um das erhebliche Defizit an Lkw-Stellplätzen zu reduzieren. Die Errichtung einer neuen Anlage erfordert die Schaffung neuer Infrastruktur, wobei bestimmte Komponenten einer Rastanlage (z. B. Zu- und Abfahrt, Entwässerungsanlage, Abwassersystem) unabhängig von der Größe der Anlage erstellt werden müssen und nicht proportional zur Anzahl der Stellplätze wachsen. Folglich bedeutet die Schaffung einer zusätzlichen kleineren Rastanlage einen im Verhältnis zur Kapazitätssteigerung größeren Eingriff. Eine weitere Rastanlage kann daher nicht effizienter in Bezug auf den Flächenverbrauch – und häufig auch nicht in Bezug auf die damit verbundenen neuen Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt – gestaltet werden. Zudem beträgt der Abstand zwischen dem AK Ratingen-Ost und der gegenständlichen Tank- und Rastanlage Hösel etwa 3,4 km. In diesem Abschnitt ist die BAB 3 durch eine kurvenreiche Linienführung geprägt, was die Errichtung einer neuen Rastanlage insofern unpraktikabel macht. Ebenso beträgt der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage Hösel und dem AK Breitscheid etwa 3,4 km, was bedeutet, dass sich die Tank- und Rastanlage genau in der Mitte dieses Abschnitts befindet. Aufgrund der erforderlichen Regelabstände gemäß den Kriterien der ERS und der RAA ist ein neuer Standort in diesem Abschnitt ausgeschlossen.

Zusätzlich weist die BAB 3 in diesem Abschnitt besondere Steigungs- und Gefällestrrecken auf, was sich im Vergleich zum Ausbau eines bereits vorhandenen Standorts negativ auswirkt. Außerdem wurden auf dem gesamten Abschnitt vor und nach der Tank- und Rastanlage Hösel Tunnel- und Brückenbauwerke errichtet, um die kreuzenden Straßen, Bahnlinien und Wasserwege mit der BAB 3 zu überqueren. Weiterhin grenzt der Waldrand zwischen der Tank- und Rastanlage Hösel und dem AK Breitscheid größtenteils direkt an die Autobahn an und gilt somit als weiteres gewichtiges Kriterium gegen die Errichtung einer neuen Anlage. Die Errichtung einer neuen bzw. zusätzlichen Tank- und Rastanlage in diesem Autobahnabschnitt stellt sich somit im Ergebnis nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde objektiv als nicht vorzugswürdig dar.

2.2.3.2.3 Ausbauvarianten

Weiterhin hat die Planfeststellungsbehörde die verschiedenen Ausbauvarianten einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dahingehend sind fünf Varianten zum Ausbau des vorhandenen Standorts betrachtet worden.

2.2.3.2.3.1 Variante 0

Verkehrsteilnehmer, die von der Autobahn kommen, haben zwei Optionen: Sie können entweder zur Tankstelle abbiegen oder über die Hauptfahrgasse zu den Parkmodulen fahren. Aktuell befinden sich die Tankstellen für Pkw links des vorhandenen Tankstellengebäudes, während die Zapfsäulen für Lkw und Busse rechts davon platziert sind. Die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG plant keine Veränderungen an der Tankstelle, wie beispielsweise einen Neubau mit einer anderen Anordnung der Zapfsäulen für Pkw und Lkw.

Im Zuge des geplanten Umbaus werden die Ausfahrbereiche der Tankstelle angepasst. Pkw und Lkw werden am Ende des Tankstellenbereichs in einen Kreisverkehr geleitet, der den Zugang zu den einzelnen Parkmodulen ermöglicht. Der Kreisverkehr bietet ebenfalls die Option zur Ausfahrt auf die parallel zur Autobahn verlaufenden Fahrgasse, an der einseitig Parkstände für Großraum- und Schwertransporte sowie Gespanne vorgesehen sind.

Die erste Ausfahrt des Kreisverkehrs führt in das Pkw-Modul, das mit Pkw-Schrägparkständen mit einem Winkel von 50 gon im hinteren Bereich der Rastanlage zwischen dem Lkw-Modul und der angrenzenden Bebauung platziert ist. Im Bereich des vorhandenen Raststättengebäudes gibt es Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen. Zusätzlich werden in dem Pkw-Modul vier Parkstände mit Elektroladesäulen für Elektrofahrzeuge eingerichtet. Die Ausfahrt des Kreisverkehrsplatzes führt in das Lkw-Modul, welches westlich des Pkw-Moduls in gleicher Ausrichtung geplant ist. Die Lkw-Stellflächen sind ebenfalls in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet. Die Erreichbarkeit aller geplanten Lkw-Parkstände erfolgt über eine Hauptfahrgasse, von der alle Parkstände abzweigen. Rückfahrten oder erneute Durchfahrten für den Parksuchverkehr sind hierbei nicht vorgesehen. Bei vollständiger Belegung der Stellflächen ist lediglich eine Weiterfahrt auf die Autobahn möglich. Für Busse sind keine separaten Parkstände vorgesehen. Die Ausfahrt des Lkw-Moduls erfolgt über die Durchfahrtsgasse zur Autobahn. Die Erreichbarkeit des vorhandenen Motels wird über die bestehende rückwärtige Zufahrt gewährleistet, wobei die Anbindung an die Verkehrsflächen der Rastanlage annähernd in der bestehenden Lage im Bereich des Pkw-Moduls erfolgt.

Die geplante Parkplatzkonfiguration für Variante 0 sieht wie folgt aus:

- **Pkw:**
 - Gesamtanzahl: 92
 - Davon für mobilitätseingeschränkte Personen: 2
 - Davon mit E-Ladestation: 4
- **Lkw, Last- und Sattelzüge:**
 - Gesamtanzahl: 87
- **Bus:**
 - Gesamtanzahl: 0

2.2.3.2.3.2 Variante 1

Von der Autobahn aus kommend stehen dem Verkehrsteilnehmer zwei Optionen zur Verfügung: die Abbiegung zur Tankstelle oder die Fortsetzung über die Hauptfahrgasse in Richtung der Parkmodule. Im aktuellen Zustand tanken Pkw links des bestehenden Tankstellengebäudes, während die Zapfsäulen für Lkw und Busse rechts davon angeordnet sind. Die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG plant derzeit keinen Neubau der Tankstelle mit einer veränderten Anordnung der Zapfsäulen für Pkw und Lkw.

Im Rahmen des geplanten Umbaus werden die Ausfahrbereiche der Tankstelle angepasst. Pkw werden am Ende des Tankstellenbereichs auf die geplante Durchfahrtsgasse geleitet. Dadurch haben sie die Option, entweder über die parallel zur Autobahn verlaufende, weiterführende Fahrgasse direkt in Richtung Autobahn zu fahren oder über die rechts abknickende Fahrgasse das Pkw-Modul zu erreichen. Lkw und Busse werden nach dem Tankvorgang immer auf die Hauptfahrgasse in Richtung der geplanten Lkw-Parkstände geführt. Um die Autobahn zu erreichen, müssen sie Teilbereiche des geplanten Lkw-Moduls durchfahren.

Im Abschnitt der parallel zur Autobahn verlaufenden Fahrgasse (Durchfahrtsgasse) sind einseitig Parkstände für Großraum- und Schwertransporte sowie Gespanne vorgesehen. Dank der gestreckten Linienführung in diesem Bereich ist die Erreichbarkeit dieser Parkstände insbesondere für Schwertransporte ohne aufwendige Kurvenfahrten gewährleistet.

Die Zufahrt zum geplanten Pkw-Modul zweigt kurz hinter dem Raststättengebäude von der Fahrgasse in Richtung der Stellplatzmodule ab. Die Pkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet, und das gesamte Modul ist parallel zur Autobahn ausgerichtet. Eine Rotunde ermöglicht dem Parksuchverkehr, alle geplanten Parkstände zu erreichen. In der Nähe des bestehenden Raststättengebäudes sind zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Zusätzlich sind vier Parkstände mit Elektroladesäulen im Pkw-Modul geplant, um dem Ausbau des Ladenetzes für Elektrofahrzeuge Rechnung zu tragen. Die Ausfahrt des Pkw-Moduls ist mit der Ausfahrgasse des geplanten Lkw-Moduls verbunden.

Die Erreichbarkeit des Raststättengebäudes erfolgt über das geplante Wegenetz, das unter Berücksichtigung möglichst weniger Kreuzungspunkte mit geplanten Fahrgassen konzipiert wurde. Das Lkw-Modul, einschließlich der Parkstände für Busse, ist östlich des Pkw-Moduls parallel zur Autobahn angeordnet. Die Lkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon geplant. Entlang der Ausfahrgassen sind Längsparkstände vorgesehen. Das Lkw-Modul verfügt über eine Rückfahrgasse, um die Erreichbarkeit sämtlicher Lkw-Parkstände zu gewährleisten. Im Bereich des Lkw-Moduls sind ebenfalls vier Busparkstände in Sägezahnaufstellung vorgesehen, wobei der Ausstiegsbereich direkt an den Aufenthaltsbereich des Pkw-Moduls angrenzt, sodass fußläufige Verbindungen genutzt werden können.

Die Erreichbarkeit des bestehenden Motels soll über die vorhandene rückwärtige Zufahrt ermöglicht werden. Die Anbindung an die Tank- und Rastanlage Hösel soll, annähernd in bestehender Lage, an die Fahrgasse in Richtung Lkw-Modul erfolgen.

Die geplante Parkplatzkonfiguration für Variante 1 sieht wie folgt aus:

- **Pkw:**
 - Gesamtanzahl: 102
 - Davon für mobilitätseingeschränkte Personen: 2
 - Davon mit E-Ladestation: 4
- **Lkw, Last- und Sattelzüge:**
 - Gesamtanzahl: 110
- **Bus:**
 - Gesamtanzahl: 4

2.2.3.2.3.3 Variante 2

Verkehrsteilnehmer von der Autobahn haben die Option, entweder zur Tankstelle abzubiegen oder über die Hauptfahrgasse zu den Parkmodulen zu fahren. Gegenwärtig befinden sich die Zapfsäulen für

Pkw links des bestehenden Tankstellengebäudes, während die für Lkw und Busse rechts davon platziert sind. Es ist derzeit nicht vorgesehen, die Tankstelle durch die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG mit einer veränderten Anordnung der Zapfsäulen für Pkw und Lkw neu zu gestalten.

Im geplanten Umbau werden die Ausfahrbereiche der Tankstelle angepasst. Pkw werden zum Ende des Tankstellenbereichs auf die Durchfahrtsgasse geleitet, wobei die Option besteht, direkt über die parallel zur Autobahn verlaufende Fahrgasse zur Autobahn zu fahren oder über die rechts abknickende Fahrgasse zu den geplanten Stellplatzmodulen des Pkw-Moduls zu gelangen. Lkw und Busse hingegen werden nach dem Tankvorgang immer auf die Hauptfahrgasse in Richtung der geplanten Lkw-Parkstände geführt. In der parallel zur Autobahn verlaufenden Fahrgasse (Durchfahrtsgasse) sind einseitig Parkplätze für Großraum- und Schwertransporte sowie Gespanne vorgesehen.

Die Zufahrt zum Pkw-Modul zweigt kurz hinter dem Raststättengebäude von der Zufahrtsgasse zu den Stellplatzmodulen ab. Die Pkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet. Das gesamte Modul ist parallel zur Autobahn ausgerichtet und eine Rotunde ermöglicht es dem Parksuchverkehr, alle Parkplätze zu erreichen. Im Bereich des vorhandenen Raststättengebäudes sind zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Zudem werden vier Parkplätze mit Elektroladesäulen im Pkw-Modul eingerichtet. Die Ausfahrt des Pkw-Moduls ist an die Ausfahrgasse des geplanten Lkw-Moduls angebunden.

Die Erreichbarkeit des Raststättengebäudes erfolgt über das geplante Wegenetz, das unter Berücksichtigung möglichst weniger Kreuzungspunkte mit den geplanten Fahrgassen konzipiert wurde.

Das Lkw-Modul mit den Parkplätzen für Busse ist östlich des Pkw-Moduls geplant. Im Vergleich zur Variante 1 ist das gesamte Lkw-Modul in nordöstlicher Richtung verschwenkt, wodurch bei Variante 2 größere Restflächen zwischen den Verkehrsflächen verbleiben. Die Lkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet. Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit aller geplanten Lkw-Parkplätze ist das Lkw-Modul mit einer Rückfahrgasse geplant. Zehn Parkplätze für Busse sind in Schrägaufstellung vorgesehen. Über einen parallel zur Fahrbahn geplanten Gehweg erfolgt die fußläufige Verbindung zum Pkw-Modul und somit auch zum Raststättengebäude.

Die Erreichbarkeit des vorhandenen Motels bleibt - analog zur Variante 1 - über die bestehende rückwärtige Zuwegung gewährleistet, mit einer Anbindung an die Fahrgasse in Richtung des Lkw-Moduls in annähernd bestehender Lage.

Die geplante Parkplatzkonfiguration für Variante 2 sieht wie folgt aus:

- **Pkw:**
 - Gesamtanzahl: 102
 - Davon für mobilitätseingeschränkte Personen: 2
 - Davon mit E-Ladestation: 4
- **Lkw, Last- und Sattelzüge:**

- Gesamtanzahl: 91

- **Bus:**

- Gesamtanzahl: 4

2.2.3.2.3.4 Variante 3

Von der Autobahn aus kommend haben Verkehrsteilnehmer zwei Optionen: Sie können entweder zur Tankstelle abbiegen oder über die weiterführende Hauptfahrgasse zu den Parkmodulen fahren. Aktuell befinden sich die Zapfsäulen für Pkw links vom bestehenden Tankstellengebäude, während die für Lkw und Busse rechts davon platziert sind. Es besteht keine Absicht seitens der Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG, die Tankstelle neu zu gestalten und die Anordnung der Zapfsäulen für Pkw und Lkw zu ändern.

Im Gegensatz zu den Varianten 1 und 2 sind bei dieser Variante alle Fahrzeuge nach dem Tankvorgang wieder an die parallel zur Autobahn verlaufende Durchfahrgasse angebunden. Die Erreichbarkeit der einzelnen Stellplatzmodule erfolgt ausschließlich von dieser Durchfahrgasse aus. Wie in den Varianten 1 und 2 sind am Fahrbahnrand der Durchfahrgasse einseitig Parkplätze für Großraum- und Schwertransporte sowie Gespanne vorgesehen.

Das Pkw-Modul ist senkrecht zur Durchfahrgasse bzw. zur Autobahn geplant. Die Pkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet. Ein doppeltes Rotunde-System bietet dem Parksuchverkehr die Möglichkeit, alle geplanten Parkplätze zu erreichen. Im Bereich des vorhandenen Raststättengebäudes sind zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Zusätzlich werden, im Hinblick auf den Ausbau des Ladenetzes für Elektrofahrzeuge, vier Parkplätze mit Elektroladesäulen im Pkw-Modul eingerichtet. Die Ausfahrt des Pkw-Moduls ist an die Durchfahrgasse angebunden. Die Erreichbarkeit des Raststättengebäudes erfolgt über das geplante Wegenetz, welches unter dem Aspekt möglichst weniger Kreuzungspunkte mit den geplanten Fahrgassen konzipiert wurde.

Die Zufahrt zum Lkw-Modul erfolgt hinter der Ausfahrt des Pkw-Moduls von der Durchfahrgasse aus. Das Lkw-Modul mit Busstellplätzen ist in Teilbereichen entsprechend dem Pkw-Modul senkrecht zur vorhandenen Autobahn geplant. Dies ermöglicht eine geringere Geräuschemission im Bereich der Parkstände. Die weiteren Lkw-Stellflächen sind östlich des bestehenden Regenrückhaltebeckens angeordnet und annähernd parallel zur Autobahn geplant. Die Lkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet. Die Erreichbarkeit sämtlicher geplanter Lkw-Parkplätze ist durch eine Hauptfahrgasse gewährleistet, von der alle Parkplätze abzweigen. Eine Rückfahrt bzw. erneute Durchfahrt für den Parksuchverkehr sind hierbei nicht möglich. Sollten alle Stellflächen belegt sein, ist lediglich eine Weiterfahrt auf die Autobahn möglich. Dadurch würde die Stellplatzsuche für Busse und Lkw erheblich erschwert. Für die Busse sind im Lkw-Modul die ersten fünf Stellplätze reserviert, um eine gute Erreichbarkeit des Rasthofes zu gewährleisten und die Wegeverbindung möglichst kurz zu halten.

Bei dieser Variante wurden die ERS berücksichtigt, insbesondere hinsichtlich einer möglichst großen Entfernung zwischen Lkw-Stellflächen und angrenzender Wohnbebauung. Die Ausrichtung der Stellflächen erfolgt dem Ruhebedürfnis entsprechend, mit einer Lage des Führerhauses abgewandt

von der Autobahn.

Die Erreichbarkeit des vorhandenen Motels bleibt - analog zu den vorherigen Varianten - über die bestehende rückwärtige Zuwegung gewährleistet, mit einer Anbindung an die Fahrgassen des Pkw-Moduls annähernd in bestehender Lage. Im Einsatzfall müssten Rettungsfahrzeuge durch das gesamte Pkw-Modul fahren.

Die geplante Parkplatzkonfiguration für Variante 3 sieht wie folgt aus:

- **Pkw:**
 - Gesamtanzahl: 102
 - Davon für mobilitätseingeschränkte Personen: 2
 - Davon mit E-Ladestation: 4
- **Lkw, Last- und Sattelzüge:**
 - Gesamtanzahl: 91
- **Bus:**
 - Gesamtanzahl: 5

2.2.3.2.3.5 Variante 4

Variante 4 ähnelt der Variante 1 in Bezug auf die Anordnung des Pkw- und Lkw-Moduls. Durch eine geänderte Verkehrsführung hinter der Tankstelle wird dem Lkw- und Busverkehr die Möglichkeit geboten, nach dem Tanken direkt die Autobahn zu erreichen. Allerdings erfordert diese Variante bauliche Maßnahmen im Bereich der Lkw-Tankstelle, einschließlich einer klaren Trennung zwischen Tankstelle und Durchfahrtsgasse. Zusätzlich müssen alle Lkw und Busse, um die geplanten Stellplatzflächen zu erreichen, östlich an der Lkw-Tankstelle vorbeigeführt werden. Hierbei ist eine klare Trennung des Pkw- und Lkw-Verkehrs im Zufahrtsbereich zur Tankstelle notwendig.

Im Zufahrtsbereich zur Tankstelle gibt es eine Abweichung von Variante 1, da die Zufahrt zum Pkw-Modul in die Durchfahrtsgasse verschoben wird. Entlang dieser Gasse sind Parkplätze für Großraum- und Schwertransporte in Schrägaufstellung geplant. Die Pkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon angeordnet, und das gesamte Modul ist parallel zur Autobahn ausgerichtet. Eine Rotunde ermöglicht dem Parksuchverkehr, alle Parkplätze zu erreichen. Im Pkw-Modul sind zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und vier Parkstände mit Elektroladesäulen für Elektrofahrzeuge vorgesehen. Um die Erreichbarkeit des Motels für Pkw zu gewährleisten, ist im südlichen Bereich eine Verbindung zwischen dem Pkw-Modul und der Fahrgasse für Lkws geplant. Die Ausfahrt des Pkw-Moduls ist an die Ausfahrtsgasse des geplanten Lkw-Moduls angebunden.

Das Lkw-Modul mit den Parkplätzen für Busse ist östlich des Pkw-Moduls parallel zur Autobahn angeordnet. Die Lkw-Stellflächen sind in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon geplant. Eine Rückfahrgasse ist vorgesehen, um die Erreichbarkeit sämtlicher geplanter Lkw-Parkplätze zu gewährleisten. Für Busse sind im Bereich des Lkw-Moduls fünf Parkplätze in Sägezahnauflage

vorgesehen. Der Ausstiegsbereich neben den Bus-Stellflächen grenzt unmittelbar an den Aufenthaltsbereich des Pkw-Moduls an, um die fußläufigen Verbindungen des Pkw-Moduls zu nutzen. Die Erreichbarkeit des vorhandenen Motels bleibt über die bestehende rückwärtige Zuwegung gewährleistet, mit einer Anbindung an die Fahrgasse in Richtung des Lkw-Moduls, annähernd in bestehender Lage.

Die geplante Parkplatzkonfiguration für Variante 4 sieht wie folgt aus:

- **Pkw:**
 - Gesamtanzahl: 102
 - Davon für mobilitätseingeschränkte Personen: 2
 - Davon mit E-Ladestation: 4
- **Lkw, Last- und Sattelzüge:**
 - Gesamtanzahl: 91
- **Bus:**
 - Gesamtanzahl: 5

2.2.3.2.3.6 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich für die Erweiterung der Rastanlage an der BAB 3 wurde durchgeführt, um die Vorzugsvariante zu identifizieren. Die verkehrliche Beurteilung zeigt, dass Varianten 1, 2 und 4 gegenüber Varianten 0 und 3 bevorzugt werden müssen, da sie eine klare Trennung von Pkw- und Lkw-Verkehr ermöglichen. Dies führt zu einer signifikanten Verbesserung der verkehrlichen Sicherheit, da so verhindert wird, dass die Insassen der parkenden Pkw die Lkw bei der Stellplatzsuche behindern.

Die Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen in den folgenden Punkten.

- **Variante 0:** Einführung eines Kreisverkehrs, der zu Pkw- und Lkw-Modulen führt; Parkstände für Großraum- und Schwertransporte sind an der parallel zur Autobahn verlaufenden Fahrgasse vorgesehen; Pkw-Modul mit Schrägparkständen, Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte und Elektroladesäulen. Lkw-Modul ebenfalls mit Schrägparkständen;
- **Variante 1:** Ähnlich wie Variante 0, aber mit einer geänderten Zufahrtsführung zum Pkw-Modul; es gibt mehr Pkw-Stellplätze und eine bessere Gesamtlächenausnutzung;
- **Variante 2:** Ähnlich wie Variante 1, aber mit größeren Restflächen zwischen den Verkehrsflächen; Pkw-Modul mit Schrägparkständen, Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte und Elektroladesäulen; Lkw-Modul mit Schrägparkständen für Lkw und Busse;
- **Variante 3:** Alle Fahrzeuge werden nach dem Tanken wieder an die parallel zur Autobahn verlaufende Durchfahrtsgasse angebunden; Pkw-Modul mit Schrägparkständen, Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte und Elektroladesäulen; Lkw-Modul mit Schrägparkständen für Lkw und fünf

Busparkplätzen;

- **Variante 4:** Ähnlich wie Variante 1, aber mit einer geänderten Zufahrtsführung zum Pkw-Modul; Pkw-Modul mit Schrägparkständen, Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte und Elektroladesäulen; Lkw-Modul mit Schrägparkständen für Lkw und fünf Busparkplätzen;

Die Varianten wurden im Rahmen der Bewertung in den Hauptkategorien Verkehr und Umwelt miteinander verglichen.

Die Kategorie Verkehr umfasste dabei die folgenden Kriterien:

- Verkehrliche Anforderungen
- Funktionale Anforderungen
- wirtschaftliche Anforderungen

Die Kategorie Umwelt umfasste die folgenden Kriterien:

- Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Schutzgut Fläche
- Schutzgut Boden
- Schutzgut Wasser
- Schutzgüter Luft und Klima
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen
- Schutzgebiete
- Abschätzung Kompensationserfordernis- und Umfang

Bei den meisten Schutzgütern (Tiere und Pflanzen, Wasser, Klima, Luft, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter) sind hinsichtlich der auf sie einwirkenden projektbedingten Beeinträchtigungen durch die Planungsvarianten keine entscheidungserheblichen Unterschiede auszumachen; auch für das Kriterium der Wechselwirkungen bleiben die Varianten im Vergleich für ein Ranking indifferent.

Für das Schutzgut Klima ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die insgesamt im Variantenvergleich beschriebene Indifferenz der Varianten nachvollziehbar gegeben. Trotz erkennbarer Unterschiede der Varianten hinsichtlich des Einzelaspekts der Lebenszyklusemissionen, lässt sich ein entscheidungserhebliches Ausmaß dieser Unterschiede innerhalb der Gesamtbetrachtung

des Schutzgutes Klima, auch unter Einbeziehung der großräumigen Klimakomponente, nicht ausmachen.

Aufgrund der Ähnlichkeit der einzelnen Varianten in der Dimensionierung und technischen Ausführung wurde in einigen Bereichen eine Gleichwertigkeit zueinander festgestellt. Zur Verdeutlichung der entscheidenden Kriterien, welche zur Auswahl der Vorzugsvariante geführt haben, wird im Folgenden auf die maßgebenden Differenzierungskriterien eingegangen.

Variante 1 ist aufgrund der größeren Anzahl von Lkw-Stellplätzen und einer besseren Gesamtflächenausnutzung als Vorzugsvariante anzusehen. Die Varianten 0, 2, 3 und 4 sehen hingegen jeweils nur die Schaffung von 87 bzw. 91 Lkw-Stellplätzen vor. Bei der Vorzugsvariante (Variante 1) ist die Schaffung von insgesamt 110 Lkw-Stellplätzen vorgesehen. Variante 1 kann zudem durch die geringeren Kosten pro Stellplatz und die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Fläche gegenüber den anderen Varianten überzeugen. Bei der Verkehrsführung ist besonders die Variante 3 als nachteilhaft anzusehen, da diese keine Rotundenfahrten für Lkws bei der Stellplatzsuche ermöglicht. Dies erschwert die Stellplatzsuche für Lkws besonders bei starker Auslastung erheblich da Suchfahrten vollständig ausgeschlossen werden.

Die umweltfachliche Bewertung berücksichtigt – wie bereits ausgeführt – verschiedene Schutzgüter, wobei Variante 2 leichte Vorteile in Bezug auf Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung aufweist. Die Variante 2 sieht eine Flächeninanspruchnahme von 38.200 m² vor, während Variante 1 41.500 m² in Anspruch nehmen würde. Zudem würden bei Variante 2 lediglich 24.500 m² durch Fahrgassen, Stellplätze und Gehwege versiegelt. Bei Variante 1 hingegen würden 28.400 m² versiegelt. Insgesamt wird Variante 2 somit aus umweltfachlicher Sicht zwar als Vorzugsvariante betrachtet. Die Vorteile erschöpfen sich jedoch, gegenüber Variante 1, in der dargestellten etwas geringeren Bodenversiegelung und Flächeninanspruchnahme. In der Gesamtbetrachtung können diese leichten Vorteile die dargestellten gravierenden Vorteile der Variante 1 im Bereich Verkehr nicht aufwiegen bzw. führen nicht dazu, dass sich die Variante 2 als vorzugswürdig aufdrängt.

Die wirtschaftliche Betrachtung und die Investitionskosten sind weitere Faktoren, die bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt wurden.

Die Entscheidung für die Variante 1 als Vorzugsvariante für die Erweiterung der Rastanlage basiert auch nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde in nachvollziehbarer Weise auf verschiedenen Faktoren, die während des Variantenvergleichs berücksichtigt wurden und die im Folgenden benannt werden:

- **Größere Anzahl von Lkw-Stellplätzen:**

Variante 1 bietet eine höhere Anzahl von Lkw-Stellplätzen im Vergleich zu anderen Varianten. Dies ist insbesondere wichtig, um den Bedarf an Parkmöglichkeiten für Lastwagen zu decken, was eine effiziente Nutzung der Rastanlage gewährleistet.

- **Bessere Gesamtflächenausnutzung:**

Variante 1 sorgt für eine effektivere Nutzung der verfügbaren Fläche. Eine optimale Flächennutzung ist entscheidend, um den Raum effizient zu gestalten und gleichzeitig den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden.

- **Verkehrliche Beurteilung:**

Die verkehrliche Beurteilung zeigt, dass Variante 1 eine klare Trennung von Pkw- und Lkw-Verkehr ermöglicht. Dies kann zu einer verbesserten Verkehrssteuerung und Sicherheit auf der Rastanlage beitragen.

- **Wirtschaftliche Beurteilung**

Die wirtschaftliche Beurteilung zeigt, dass Variante 1 die geringsten Kosten pro Stellplatz verursacht. Durch die höhere Anzahl an Stellplätzen insgesamt fallen die Kosten für jeden einzelnen Stellplatz in Relation zu den Gesamtkosten am geringsten aus.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Auswahl einer Vorzugsvariante auch vorliegend eine Abwägung verschiedener Faktoren ist, darunter verkehrliche, umweltfachliche und wirtschaftliche Aspekte. Im vorliegenden Fall hat die Kombination aus ausreichend Lkw-Stellplätzen, effizienter Flächennutzung und verkehrlicher Sicherheit aus Sicht der Vorhabenträgerin Variante 1 als die am besten geeignete Lösung erscheinen lassen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Sicht für den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel an. Die Entscheidung basiert auf der nachvollziehbaren Darlegung der Vorhabenträgerin sowie den ausschlaggebenden Argumenten, die im Rahmen des Variantenvergleichs und unter Berücksichtigung verkehrlicher, umweltfachlicher und wirtschaftlicher Aspekte vorgebracht wurden.

2.2.3.3 Planleitsätze und Abwägung

2.2.3.3.1 Raumordnung

Das geplante Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar.

Nach § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung oder der Genehmigung mit der Rechtswirkung der Planfeststellung bedürfen, die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Ziele der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, von den Trägern der Raumordnung abschließend abgewogenen, textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Grundsätze der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen.

Die zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel vorgesehenen Flächen sind im Regionalplan für die Planungsregion Düsseldorf als allgemeine Freiräume und Agrarbereiche ausgewiesen. Ferner sind die betroffenen Flächen zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung ausgewiesen. Zudem handelt es sich gemäß der zeichnerischen Darstellung des Regionalplans um einen regionalen Grünzug.

Ein Verstoß gegen das Ziel 4.2.1. Z1 des Regionalplans welches vorsieht, dass zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, insbesondere innerhalb der Bereiche mit besonderen Freiraumfunktionen (BSN und BSLE), im Zuge der Landschaftsplanung die schutzwürdigen und entwicklungsbedürftigen Landschaftsteile zu konkretisieren und die erforderlichen Schutz- und Entwicklungsziele, Maßnahmen, Ge- und Verbote zu bestimmen sind, liegt nicht vor, da der regionale Grünzug "Bergische Waldterrassen" sowohl in seiner Funktion als auch in der Biotopvernetzung erhalten bleibt.

Andere mögliche Standorte außerhalb dieses Grünzugs kommen nicht in Betracht, da der Ausbau der bestehenden Rastanlage unter Berücksichtigung wichtiger verkehrlicher, funktionaler, umweltbezogener und wirtschaftlicher Kriterien, sich als die am besten geeignete Alternative herausgestellt hat. Dazu gehören u. a. die Einhaltung von vorgeschriebenen Abständen, die Nutzung vorhandener Bauflächen und die Schonung von Wald- und Schutzgebieten. Auch die geringfügige Nutzung des Randbereichs steht im Einklang mit den Zielen des regionalen Grünzugs.

Ein Verstoß gegen Grundsatz 4.1.1. G2 des Regionalplans ist nicht gegeben. Nach diesem sollen in den dargestellten Freiraumbereichen neue raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die wegen ihrer spezifischen Zweckbestimmung, Anforderungen oder Auswirkungen nicht innerhalb der dargestellten Siedlungsbereiche oder der räumlich festgelegten Verkehrsinfrastruktur des Regionalplans umgesetzt werden können, so durchgeführt werden, dass die Schutzwürdigkeit der Böden bei der Wahl von Standortalternativen betrachtet und die schutzwürdigen Böden auch hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Klimaschutz erhalten werden. Hierbei sollen insbesondere die schutzwürdigen Böden mit hoher – sehr hoher Naturnähe gemäß der Beikarte 4B – Böden – nicht beeinträchtigt sowie die klimarelevanten Böden gemäß der Beikarte 4B – Böden – erhalten werden, Trenn-, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen vermieden oder, bei nicht vermeidbaren Trenn-, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen, minimiert werden. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, sollen sie auf das unumgängliche Maß begrenzt werden. Die Beeinträchtigungen in Bezug auf die die Trenn-, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen waren vor dem Hintergrund der dargelegten Standortwahl nicht zu vermeiden und wurden auf das unumgängliche Maß minimiert. Hinsichtlich des Umgangs mit schutzwürdigen Böden, wird auf [Kapitel 2.2.2.3.4](#) dieser Entscheidung verwiesen.

Der funktionale Zusammenhang bezüglich der im Landesentwicklungsplan NRW, Grundsatz 7.1-1 genannten Leistungen und Funktionen bisher miteinander verbundener Bereiche wird nicht in einer Form unterbrochen oder beeinträchtigt, dass z. B. Wanderungen von Tieren zwischen Teillebensräumen, Luftaustauschprozesse oder die visuelle Erlebbarkeit einheitlicher Räume, erheblich gemindert wird.

Die im Regionalplan Düsseldorf unter 4.2.3. genannten Grundsätze für Flächen, welche der Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung dienen, wurden ebenfalls in die planerische Abwägung mit einbezogen. Die Beeinträchtigungen wurden auch hier auf das unumgängliche Maß

beschränkt. Die vorhandenen Wege bleiben vollständig erhalten und können auch zukünftig im Rahmen der landschaftsorientierten Erholung genutzt werden. Vorliegend erfordern überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses, die sich aus der Planrechtfertigung ergeben, die Umsetzung des geplanten Vorhabens auf den betroffenen Flächen.

2.2.3.3.2 Bauleitplanung/ Kommunale Belange

Die Bestimmungen der Bauleitplanung finden vorliegend keine Anwendung.

Nach § 38 S. 1 BauGB sind die Bestimmungen der §§ 29 bis 37 BauGB im Falle eines Planfeststellungsverfahrens für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung nicht anwendbar, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen. Nach dem Willen des Gesetzgebers wird der Fachplanung somit grundsätzlich ein Vorrang gegenüber der Bauleitplanung eingeräumt. Aufgrund der in Art. 28 GG verankerten gemeindliche Planungshoheit als Ausdruck der kommunalen Selbstverwaltung kommt den Gemeinden jedoch eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet zu, wenn ein Vorhaben der Fachplanung eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 – Az.: 4 C 40/86; BVerwG, Urt. v. 15.12.2016 – Az.: A 4/15) Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit kann insbesondere dann vorliegen, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.04.2017 – Az.: 9 A 30/15).

Die Stadt Ratingen wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens betreffend den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage beteiligt. Die von ihr diesbezüglich vorgetragenen Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde eingehend geprüft.

Bei dem Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel handelt es sich um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung. So dient das Vorhaben primär der Verminderung des Defizites an Lkw-Stellplätzen im gesamten Streckenabschnitt der BAB 3, welche als wesentliche West-Ostverbindung für den transeuropäischen Transitverkehr und mithin im Hinblick auf den räumlichen Auswirkungsbereich über die lokalen Grenzen hinaus von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung ist.

Die gegenständliche Planung sieht Flächeninanspruchnahmen vor, welche teilweise im Bereich des durch die Stadt Ratingen erlassenen Bebauungsplans H254 Teil A „Allscheidt“ liegen. Diese Flächeninanspruchnahmen entziehen der Planung der Stadt Ratingen jedoch nicht wesentliche Teile des Gemeindegebietes und stören auch deren Planung nicht nachhaltig. Kommunale Einrichtungen werden durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Die in Rede stehenden Flächen betreffen den Bebauungsplan nur randlich. Der überwiegende Teil des gegenständlichen Vorhabens soll im unbeplanten Bereich realisiert werden. Im Verhältnis zu der Gesamtmaßnahme soll vorliegend nur ein kleiner Teil des Vorhabens auf Flächen, welche in dem Bebauungsplan der Stadt Ratingen als Grünflächen festgesetzt sind, umgesetzt werden. Durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel werden ausweislich der immissionstechnischen Untersuchungen keine Lärmerhöhungen in den im Bebauungsplan ausgewiesenen Baugebieten verursacht. Vielmehr ist die Geräuschbelastung aus der BAB 3 selbst, gegenüber den Park- und Fahrvorgängen auf der Tank- und

Rastanlage deutlich dominierend. Die in Rede stehenden Flächeninanspruchnahmen beeinträchtigen den besagten Bebauungsplan bzw. dessen Vorgaben mithin sowohl quantitativ als auch qualitativ nur gering.

2.2.3.3.3 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteiligen Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen vereinbar und beachtet alle zwingenden gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften des Immissionsschutzes.

Nach § 22 Abs. 1 S. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, § 3 Abs. 1 BImSchG. Immissionen sind nach § 3 Abs. 2 BImSchG auf Menschen, Wild- und Nutztiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre, das Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen.

Die Planung berücksichtigt diese gesetzlichen Anforderungen und stellt sicher, dass keine Immissionen die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen herbeizuführen, ohne Ausgleich verbleiben.

2.2.3.3.3.1 Trennungsgebot

Durch die Lage der Erweiterungsflächen des plangegegenständlichen Vorhabens sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf die benachbarten schutzbedürftigen Gebiete zu erwarten.

Nach § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Seveso-III-Richtlinie in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von den Bestimmungen der 16. BImSchV. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, ist gemäß dem § 50 S. 2 BImSchG bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen. Nach aktueller Rechtslage wird damit auf die Bestimmungen der 39. BImSchV, insbesondere den Immissionsgrenzwerten zu den verkehrsrelevanten Luftschadstoffen, hingewiesen.

Der Rechtsprechung zu § 50 BImSchG ist nicht zu entnehmen, dass eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei ist, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange „mit hohem Gewicht zwingend“ geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände vor dem Hintergrund der jeweiligen landesplanerischen Konzeption. Der Trennungsgrundsatz kann daher durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden. (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – Az.: 4 A 1073/04)

Bei dem gegenständlichen Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel und mithin einer Bundesfernstraße handelt es sich um eine raumbedeutsame Maßnahme.

Unter Abwägung der im Verfahren bekanntgewordenen Belange ist der gewählte Standort der Planung hinsichtlich des § 50 BImSchG eine verträgliche Lösung. Die durch den Um- und Ausbau der bestehenden Rastanlage notwendigen Eingriffe in die Umweltbelange fällt im Vergleich zu den erwogenen Alternativen geringstmöglich aus. Jeder Neubau einer Rastanlage, welcher mit einem Abrücken von der Ortslage Hösel dem Gebot der Abstandswahrung noch besser entsprochen hätte, würde insoweit zu größeren Beeinträchtigungen führen (vgl. [Kapitel 2.2.3.2.2](#)). Einer Veränderung der Lage zusätzlicher Stellplatzkapazitäten sind durch die Beschreibung des Parkraumbedarfes im betreffenden Netzabschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Hilden und den fachplanerischen Randbedingungen ohnehin enge Grenzen gesetzt. Ein Neubau einer Rastanlage innerhalb dieser Grenzen führt im Ergebnis nicht zu einer Verbesserung des Immissionsschutzes. Aufgrund der Nähe der Ortslage Hösel zur Trassenlage der BAB 3 sind bereits im Bestand erhebliche Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle vorhanden. Bedingt durch die gegenüber der Rastanlage deutlich dominierenden Geräuschbelastung aus der BAB 3 und der im Prognoseplanfall vermehrt auf die ausgebaute Rastanlage abfahrenden, relativ zur durchgängigen Strecke leiseren Kfz, bewirkt das Vorhaben insgesamt an den betrachteten Immissionspunkten sogar einen Beitrag zur Verbesserung der Lärmsituation. Ein für andere Belange nachteiliges weiteres Abrücken von der Wohnbebauung ist somit auch bei eingehender Betrachtung der zugrunde liegenden Sach- und Rechtslage nicht geboten, da auch nach Realisierung des Planvorhabens die Grenzwerte der 39. BImSchV gesichert eingehalten werden.

Die für die Lage der Rastanlage in Frage kommenden Ausbauvarianten wurden vorstehend unter [Kapitel 2.2.3.2.3](#) dargestellt. Die planfestgestellte Ausführungsvariante ist in Lage, Größe und sonstiger Gestaltung in immissionsrechtlicher Hinsicht gleichwertig zu den Alternativen zu bewerten und stellt hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG eine geeignete Lösung dar. Der Abstand der Verkehrsanlagen aller Varianten zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt mindestens 25 m und eröffnet in keinem Fall einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmvorsorge.

2.2.3.3.2 Verkehrslärm

2.2.3.3.2.1 Verkehrsprognose

Parkraumbedarfsberechnung

Die zur Ermittlung des Bedarfs an Lkw-Parkständen erstellte Verkehrsprognose ist nicht zu beanstanden.

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. Eine Verkehrsprognose ist vielmehr mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht zu erstellen. In der Prüfung der materiellen Feststellungsfähigkeit ist durch die Behörde zu beurteilen, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urt. v. 5.10.1990 – Az.: 4 CB 1/90; BVerwG, Urt. v. 23.4.2014 – Az.: 9 A 25/12; BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – Az.: 9 A 14/18).

Dies ist vorliegend der Fall. Gemäß dem Schreiben des BMDV, Az.: StB 27/7437.2/3-05/3607354, vom 10.01.2022 erfolgt die Festlegung der Netzkonzeption der Rastanlagen im Rahmen der Bedarfsplanung durch das BMDV in Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes. Grundlage für den Aus- und Neubau von Rastanlagen bildet - wie bereits oben ausgeführt - das Netzkonzept zum Lkw-Parken des BMVI. Auf Basis der im Jahr 2018 für das deutsche Autobahnnetz durchgeführten Erhebung zur Auslastung der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen und Autohöfen und des im Zuge dieser Erhebungen festgestellten Lkw-Fehlbestandes wurde das Netzkonzept zum Lkw-Parken mit Zielhorizont 2030 konzipiert.

Das Heranziehen des Netzkonzepts zum Lkw-Parken mit Zielhorizont 2030 ist vorliegend letztlich nicht anzuzweifeln. Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses lag seitens der Bedarfsplanung des Bundes noch kein fortgeschriebenes Netzkonzept zum Lkw-Parken für den Zeitraum nach 2030 vor. Nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin bedürfen die Daten aus der im Jahr 2023 durch die BASt im Auftrag des BMDV durchgeführten bundesweiten Vollerhebung der nachts abgestellten Lkw auf und an den Bundesautobahnen zur Beschreibung der Lkw-Parksituation noch einer Aufbereitung. Bezogen auf den betreffenden Netzabschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Ratingen-Ost geht die Bedarfsprognose von einem voraussichtlichen Fehlbestand von 109 Lkw-Parkständen aus. Auch wenn unterstellt wird, dass der Bedarf nach 2030 nur demjenigen im Jahr 2018 (Defizit von 106 Lkw-Parkständen) entspricht, ergibt sich ein unabweisbarer Bedarf für die mit dem Vorhaben gewonnene zusätzlichen 64 Lkw-Parkstände in dem gegenständlichen Bereich der BAB 3. Auf Basis der aktuellen erhobenen Verkehrsentwicklung ist jedoch noch von einem höheren Bedarf auszugehen. Im Ergebnis kann die dem in Rede stehenden Vorhaben zugrunde liegende Parkraumbedarfsberechnung somit auch nach diesbezüglicher Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde als nachvollziehbar qualifiziert werden.

Verkehrsprognose für die BAB 3 im Bereich der Rastanlage

Die zur Beschreibung der Lärm- und Luftschadstoffsituation erstellte Verkehrsprognose ist auch nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Grundsätzlich kommt nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG eine starre Festlegung zur Wahl des Prognosezeitraums mangels normativer Vorgaben nicht in Betracht. Ein gewählter Prognosehorizont lässt sich nur beanstanden, wenn er Ausdruck unsachlicher Erwägungen ist (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – Az.: 4 A 10/95; BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – Az.: 9 A 9/15).

Nach dem Willen des Verordnungsgebers, wie er im Rahmen der Verordnungsbegründung der 16. BImSchV zum Ausdruck kommt (vgl. BR-Drs. 661/89), werden Prognosewerte im Allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht. In der Praxis der straßenrechtlichen Planfeststellung wird regelmäßig mit Prognosezeiträumen von 10 bis 15 Jahren gerechnet (BVerwG, Urt. v. 07.03.2007 – Az.: 9 C 2/06). Ein kürzerer Prognosezeitraum ist aber nur dann unzulässig, wenn bei einer Beschränkung des Prognosehorizonts nicht mit der Realisierung des Vorhabens bis zum Ablauf des gewählten Zeitraums zu rechnen ist und damit von vornherein feststeht, dass der Verkehrsprognose für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt (BVerwG, Urt. v. 25.05.2005 – Az.: 9 B 41/04; BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – Az.: 9 A 9/15).

Hierfür ist allerdings nach der Bewertung der Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich. Den immissionstechnischen Untersuchungen liegt eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde. Der auf den Zeitraum des BVWP 2030 abgestellte Planungshorizont von nur noch sechs Jahren ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dessen, dass die Vorhabenträgerin in ihren Planunterlagen überzeugend dargelegt hat, dass von einer Fertigstellung der Baumaßnahme innerhalb dieses beschriebenen Zeitraums auszugehen ist, angemessen.

Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und stellt im Hinblick auf eine etwaige Betroffenheit durch Lärm oder Luftschadstoffe eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung dar.

§ 3 der 16. BImSchV enthält bestimmte Vorgaben für die Lärmberechnung, die jedoch keine aktuelle Zählung voraussetzen. Die Verkehrsstärke zum Prognosezeitpunkt kann nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt werden. Weitergehende fallgruppenspezifische Einschränkungen der Methodenwahl ergeben sich aus der 16. BImSchV nicht (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – Az.: 4 A 10/95; BVerwG, Urt. v. 11.01.2001 – Az.: 4 A 13/99; BVerwG, Urt. v. 05.09.2008 – Az.: 9 B 10/08; BVerwG, Urt. v. 15.03.2013 – Az.: 4 A 1073/04). Gemäß dem HBS müssen Modellprognosen bei allen Neubauplanungen von Verkehrsanlagen und an bestehenden Verkehrsanlagen angewendet werden, wenn sich durch die Planung das Verkehrssystem, die Strukturdaten und/oder das Verkehrsverhalten so ändern, dass wesentliche Auswirkungen auf die Bemessungsverkehrsstärken zu erwarten sind. Nur für die Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens auf bestehenden Verkehrsanlagen bei unveränderten Randbedingungen können die Verkehrsstärken im Ausgangszustand in begrenztem Umfang fortgeschrieben werden.

Dies ist vorliegend der Fall. Derartige Nebenbetriebe wie die Rastanlage im gegenständlichen Zulassungsvorhaben dienen den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahnen (§ 15 Abs. 1 FStrG) und verursachen damit kein zusätzliches Verkehrsaufkommen, welches im Rahmen der Verkehrsprognose berücksichtigt werden muss. Unter Berücksichtigung der in Unterlage 17-01 dargelegten Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Untersuchung ist im konkreten Einzelfall die Bildung einer Trendprognose anhand vorhandener Zählraten geeignet, aussagekräftige Ergebnisse durch Hochrechnung mittels differenzierter Veränderungsdaten aus der aktuellen bundesweiten Modellprognose der Bundesverkehrswegeplanung 2030 zu erhalten.

Das Prognoseergebnis über eine Verkehrsmenge von 114.204 Kfz/24 h und einen Schwerverkehrsanteil am Tag von 2,6 % Lkw1 bzw. 9,6 % Lkw2 und in der Nacht von 6,5 % Lkw1 bzw. 16,3 % Lkw2 im Prognosejahr 2030 beruht auf den aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030,

welche als großräumige Modellprognose dem BVWP 2030 zugrunde liegt, abgeleiteten Steigerungsraten von 9,9 % für den Pkw-Verkehr und 38,9 % für den SV.

Grundlagendaten für die immissionstechnischen Berechnungen sind die von der BASt ausgewerteten Ergebnisse der amtlichen, bundesweiten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist ein Rückgriff auf die Verkehrsdaten für das Jahr 2015 mit einer DTV von 101.018 Kfz/24h (SV-Anteil: 10,9 %) als Berechnungsgrundlage sachgerecht, da für den vorliegenden Streckenabschnitt die mithilfe der Dauerzählstellen hochgerechneten und dann auf das Jahr 2019 fortgeschriebenen Ergebnisdaten (DTV: 100.897 Kfz/24h [SV-Anteil 11,0 %]) vorhabenbezogen keine geänderte Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen erwarten lassen.

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 und Auswertungen der Dauerzählstelle AK Breitscheid (S), BASt-Nr. 5065 aus dem Jahr 2022 bilden dagegen von den Corona-Maßnahmen sowie deren Auswirkungen auf den Grenzverkehr und der Hochwasserkatastrophe in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens und Rheinland-Pfalz bzw. von der Vollsperrung auf der BAB 45 bei Lüdenscheid beeinflusste Verkehre ab.

Zur Bildung der Anteile von Fahrzeugen der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 aus der Summe des Schwerverkehrsaufkommens der verwendeten Zählenden wurden zutreffend die Standardwerte gemäß den RLS-19 herangezogen. Da für die Fahrzeugbewegungen auf der Rastanlagenfläche keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wurden die Frequentierungen der Parkplatzbereiche durch den Gutachter zutreffend nach den Standardwerten der RLS-19 ermittelt (vgl. Unterlage 17-01).

Auf die detaillierten, den immissionstechnischen Berechnungen zugrunde liegenden Verkehrsdaten in den Unterlagen 17-01, 17-02, 17-03 sowie dem Bericht VA 7933-6.2 wird verwiesen.

2.2.3.3.2.2 Lärmvorsorge

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß §§ 41 Abs. 1 i. V. m. 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG im Einwirkungsbereich des Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel aufgrund der entstehenden, prognostizierten unvermeidbaren Lärmbelastung besteht nicht.

§ 41 Abs. 1 BImSchG sieht vor, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Inwieweit Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu ergreifen sind, ist als das Ergebnis einer gebundenen Entscheidung davon abhängig, ob die in dieser Vorschrift genannten Tatbestandsmerkmale erfüllt sind (BVerwG, Urt. v. 28.01.1999 – Az.: 4 CN 5/98).

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

Die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, werden durch die 16. BImSchV konkretisiert.

Der Anwendungsbereich der Verordnung erstreckt sich nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV auf den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um einen oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Bei dem plangegegenständlichen Vorhaben handelt es sich nicht um einen Neubau, sondern eine Erweiterung einer bestehenden Tank- und Rastanlage mit Motel. Diese ist mit ihrem Straßenkörper und Nebenbetrieben ein straßenrechtlicher Bestandteil der BAB (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG), so dass der Um- und Ausbau der Anlage als Änderung einer öffentlichen Straße zu qualifizieren ist.

Das plangegegenständliche Vorhaben stellt keine wesentliche Änderung dar. Der geplante Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel beinhaltet keine durchgehende Fahrstreifenerweiterung, da die Ein- und Ausfädelungstreifen zur Tank- und Rastanlage keine durchgehenden Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen darstellt (vgl. Nr. 10.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97). Die Erweiterung von Rastanlagen entlang von Straßen entspricht nach dem ARS Nr. 17/2021, Az.: StB 27/7437.2/3-05/3301125, vom 19.07.2021 regelmäßig einem erheblichen baulichen Eingriff. Dieser bedingt jedoch keine Erhöhung des Beurteilungspegels des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms. Im Stadtteil Hösel betragen die Beurteilungspegel am nächstgelegenen Wohngebäude Allscheidt 15 im Prognosezustand maximal 71 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts. Durch die Baumaßnahme vermindert sich der Beurteilungspegel an den maßgebenden, direkt angrenzenden Immissionsorten (Allscheidt 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 24, 24a, 24b, 24c, 29, 31, 32, 34, 41 und Kohlstraße 101) im Vergleich zum baulichen Ausgangszustand um 0,0 dB(A) bis -0,2 dB(A). Auf die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in der Unterlage 17-01 wird verwiesen.

Die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Beurteilungspegel sind nicht zu beanstanden.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel für den Bereich der Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Abschnitt 3 i. V. m. Abschnitt 1 der RLS-19 zu erfolgen.

Dies ist vorliegend erfolgt. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Das bundesweit einheitliche Berechnungsverfahren ermöglicht eine Gleichbehandlung aller Lärmbetroffenen und Abbildung zukünftiger Verkehrsbelastungen. Die Straßenverkehrsgeräusche an einem Immissionsort berechnen sich aus der Verkehrsstärke, dem Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2, den zulässigen Geschwindigkeiten, dem Straßendeckschichttyp, der Längsneigung der Straße, dem Abstand zwischen Schallquelle und Immissionsort, der mittleren Höhe des Schallstrahls von der Quelle zum Immissionsort über dem Boden sowie Pegelminderungen durch Abschirmungen und Zuschläge für Reflexionen. Die Stärke der Schallemissionen eines Parkplatzes wird aus der Anzahl der Fahrzeugbewegungen und dem Parkplatztyp berechnet. Die nach den RLS-19 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Quelle zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Den getrennten Berechnungen für den Tages- und Nachtzeitraum werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche stündliche Verkehrsstärken und die entsprechend gemittelten Anteile der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 am gesamten Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt. Nach dem ARS Nr. 17/2021 sind für die Ermittlung der Beurteilungspegel in der Nachbarschaft die prognostizierten Emissionen der BAB im Bereich der Rastanlage (Anfang Verzögerungstreifen bis Ende Beschleunigungstreifen), einschließlich der Rastanlage maßgebend. Die Berechnung wurde unter Verwendung des Schallausbreitungs-Programms „SoundPLAN“ in der Version 8.2 vom 03.11.2021 durchgeführt. Die Verwendung des Programms, welches den Anforderungen der „Testaufgaben für die Überprüfung von Rechenprogrammen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (TEST-20)“ entspricht und die Berechnungsvorschrift RLS-19 implementiert hat, ist nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der den immissionstechnischen Untersuchungen zugrunde liegenden Verkehrswerten wird auf das [Kapitel 2.2.3.3.3.2.1](#) verwiesen. Für den Bereich der Ein- und Ausfahrt der Rastanlage mit Parallelführung zur BAB 3 wurde durch den Fachgutachter eine Geschwindigkeit von 80 km/h, auf den Verkehrsflächen der Rastanlage von 50 km/h für alle Fahrzeuggruppen in die Berechnung eingestellt. Auf den Richtungsfahrbahnen der BAB 3, bei denen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen sind, werden für die Fahrzeuggruppe der Pkw 130 km/h angesetzt. Zu Gunsten der Lärmbetroffenen werden gemäß den RLS-19 für die Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 bzw. für Kfz > 3,5 t abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO (§ 18 Abs. 5 StVO: 80 km/h) eine Geschwindigkeit von 90 km/h hypothetisch angenommen. Sowohl im Prognosenullfall, ausgehend von der heutigen baulichen Situation, als auch im Prognoseplanfall mit Berücksichtigung der neuen Fahrgassen und Parkstände werden in der Unterlage 17 die Korrekturwerte für die unterschiedlichen Straßendeckschichttypen zu 0,0 dB(A) für alle Streckenabschnitte angesetzt. Im Bereich der Parkstände für Lkw, Busse und Großraum-/Schwertransporte werden die flächenbezogenen Schalleistungspegel der Parkplatzteilflächen nach dem Parkplatztyp „Lkw- und Omnibus-Parkplätze“ in den RLS-19 mit einem Zuschlag von 10 dB(A) berechnet. Im Sinne einer konservativen Abschätzung wurden in den schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 17-01, Unterlage 17-03, Bericht VA 7933-6.2) die Gebäudedaten von 2021 (Entfall des alten Motelgebäudes ohne Berücksichtigung des Neubaus) abgebildet. Diese Betrachtung ergibt auf die angrenzende Wohnbebauung die höchsten Lärmbelastungen.

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels ist im plangegenständlichen Vorhaben nicht geboten.

Grundsätzlich ist eine Gesamtlärbetrachtung unter Berücksichtigung anderer Schallquellen als Verkehrslärm nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Die in der 16. BImSchV angegebenen Immissionsgrenzwerte legen zudem ausdrücklich den Beurteilungspegel zugrunde, welcher sich alleinig aus dem vom zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm bestimmt (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – Az.: 4 C 9/95; BVerwG, Urt. v. 11.11.1996 – Az.: 11 B 65/96). Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels ist jedoch dann geboten, wenn der neue bzw. der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit bereits vorhandenem Lärm anderer Verkehrswege (Vorbelastung) insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Eine Lärmbelastung kann allerdings grundsätzlich nur zu einer im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigen Schutzpflicht führen, wenn die Realisierung des Vorhabens auch tatsächlich zu einer Verschlechterung der Lärmsituation beiträgt. Übersteigt die durch das Vorhaben hervorgerufene Lärmbelastung die gegebene Vorbelastung nicht, dann ist diese im Rahmen der Planfeststellung grundsätzlich nicht zu berücksichtigen. Das gilt selbst dann, wenn die Vorbelastung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – Az.: 4 C 9/95; BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – Az.: 9 A 5/07; BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 – Az.: 7 A 28/12; BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018 – Az.: 9 A 16/16).

Die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17-01) kann – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel – nachweisen, dass es bei dem Vergleich der Beurteilungspegel für den Prognosezeitpunkt im Ausgangszustand und Prognosezustand im Bereich der Gesundheitsschwellenwerte zu keiner Verschlechterung für Anlieger und keinen neuen Betroffenen kommt.

2.2.3.3.2.3 Lärmsanierung

Verbesserung Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen

Von der Vorhabenträgerin wurde auf der Basis des ARS Nr. 17/2021 die Möglichkeit für passiven Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen nach den Kriterien der Lärmsanierung für Anwohner ermittelt. Abweichend zu den Planunterlagen, namentlich dem Erläuterungsbericht, Kapitel 4.8 (Unterlage 1-01) und der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17-03), welche ein Zurückstellen von Lärmsanierungsmaßnahmen aufgrund der im aktuellen BVWP 2030 als vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung eingestuftes Maßnahme zum 8-streifigen Ausbau der BAB 3 (Ifd. Nr. 864, Projekt: AK Ratingen-Ost – AK Breitscheid) beschreiben, sagte die Vorhabenträgerin auch auf Bitte der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin ausdrücklich zu, die Durchführbarkeit und Dringlichkeit freiwilliger Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in der Nachbarschaft des Vorhabens im Rahmen der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel weitergehend zu prüfen.

Ein formeller rechtlicher Anspruch Dritter wird hierdurch jedoch nicht ausgelöst, da es sich bei der Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich von Rastanlagen um eine freiwillige Maßnahme der Vorhabenträgerin handelt. Diese freiwilligen Leistungen können mangels gesetzlichen Anspruchs daher auch nicht von der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss angeordnet werden. Nach Pkt. D, XIII, Nr. 35 der VLärmSchR 97 wird Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden. Bei der Lärmsanierung geht es um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Bei dem Um- und Ausbau von Rastanlagen sind nach dem ARS Nr. 17/2021 bei einem fehlenden Anspruch auf Lärmvorsorge als Auslösewerte für eine freiwillige Lärmsanierung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zugrunde zu legen. Diese stellen sich gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV wie folgt dar:

Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	
57 dB(A)	47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	
59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	
64 dB(A)	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	
69 dB(A)	59 dB(A)

Vorliegend besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge (siehe [Kapitel 2.2.3.3.3.2.2](#)). Seitens der Vorhabenträgerin wurde ermittelt, dass im Prognoseplanfall die Auslösewerte von den prognostizierten Beurteilungspegeln an insgesamt 639 Gebäuden (vgl. Anl. 3 zu Bericht VA 7933-6.2) überschritten werden.

Im Stadtteil Hösel ergeben sich ohne aktiven Lärmschutz für insgesamt 477 Gebäude Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung. Die Höhe der Überschreitungen beträgt zwischen 0,1 dB(A) und 16,3 dB(A). Westlich der BAB 3 im Stadtteil Eggerscheidt ergeben sich ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen an 162 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte. Die Höhe der Überschreitungen beträgt zwischen 0,1 dB(A) und 7,3 dB(A). Auf die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in den Unterlagen 17-03 sowie dem Bericht VA 7933-6.2 wird verwiesen.

Die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Beurteilungspegel sind auch im Ergebnis einer diesbezüglichen Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Nach dem ARS 19/2020, Az. StB 13/7144.2/02-20/3411587, vom 24.11.2020 gilt im Vorgriff auf eine Änderung der VLärmSchR 97 das Berechnungsverfahren nach den Abschnitten 1 und 3 der RLS-19 auch für die Lärmsanierung.

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des Planungsraums basieren gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV auf den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Für ein Wohnen im Außenbereich (nach § 35 BauGB) kann

demnach kein weitergehender Schutz als nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete verlangt werden. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist gemäß § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Die in der Unterlage 17 vorgenommenen Gebietszuordnungen sind zutreffend. Der schalltechnische Untersuchungsbereich für die „Betrachtungen zu Verbesserungen beim Lärmschutz für die Anwohner (Unterlage 17-03) und Bericht VA 7933-6.2 umfasst die östlich der BAB 3 bis in einer Entfernung von 1.100 m liegenden Wohngebiete des Stadtteils Hösel sowie die schutzbedürftigen Gebäude im Stadtteil Eggerscheidt, welche in einer Entfernung von 200 – 950 m westlich der BAB 3 liegen. Die in beiden Stadtteilen durch die Stadt Ratingen in Bebauungsplänen festgesetzten Gebiete und Anlagen sind als reines oder allgemeines Wohngebiet definiert. Die Grundstücke, die nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, wurden ihrer tatsächlichen Nutzung nach in den Gebietskategorien der BauNVO und damit ihrer Schutzwürdigkeit nach sachgerecht zugeordnet. Für die innerhalb der im Zusammenhang bebauter Stadtteile liegenden Wohnbebauungen wurde die Schutzbedürftigkeit gleich einem reinen und allgemeinen Wohngebiet beurteilt. Das Wohngebäude Kohlstraße 101 im Bereich der Kläranlage Hösel-Dickelsbach, Stadtteil Hösel liegt im Außenbereich und wurde wie ein Kern-, Dorf- oder Mischgebiet eingestuft. Die östlich der BAB 3 gelegene Pflegeeinrichtung im Bellscheider Weg 44 wurde der 1. Schutzkategorie (Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime) zugeordnet. Für die westlich der BAB 3 gelegene Bebauung Deckersweide 1-2 im Außenbereich wurden die Immissionsgrenzwerte in Kern-, Dorf- und Mischgebieten berücksichtigt.

Die vorläufige Prüfung der Verhältnismäßigkeit und der Vergleich zwischen Lärmschutzvarianten ist auch nach diesbezüglicher Nachprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Analog der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen ist nach dem ARS Nr. 17/2021 auch beim Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen aktiven Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen, soweit diese technisch umsetzbar und verhältnismäßig sind. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – Az.: 9 A 72/07). In der Regel wird es hierbei erforderlich, zwischen verschiedenen Lärmschutzvarianten abzuwägen, um festzustellen, welche die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation darstellt. Hierfür sind vom Vollschutz ausgehend schrittweise Lärmschutzvarianten zu entwickeln.

Durch die Vorhabenträgerin wurde eine nachvollziehbare Prüfmethode zur Bestimmung eines verhältnismäßigen und technisch umsetzbaren Lärmschutzkonzept zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV gewählt. Unter Berücksichtigung der Randbedingung, dass bei Realisierung des 8-streifigen Ausbaus der BAB 3 Lärmvorsorgemaßnahmen zwingend erforderlich werden, sind vorab im Rahmen von freiwilligen Minderungen von Lärmbelastungen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Für die Gebäude mit Überschreitungen der Auslösewerte wurde durch den Gutachter auf der Grundlage von Luftbildern und Stockwerkzahlen die Anzahl von betroffenen Wohneinheiten abgeschätzt. Es ergeben sich nach der Unterlage 17-03 östlich der BAB 3 etwa 1.569 betroffene Wohneinheiten im Stadtteil Hösel und etwa 423 betroffene Wohneinheiten im Stadtteil Eggerscheidt. Auf der westlichen Seite der BAB 3 wäre nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung ein Vollschutz mittels einer 920 m langen und 8 m hohen Lärmschutzwand möglich. Auf der östlichen Seite wäre selbst mit Lärmschutzwänden direkt entlang der BAB 3 bei einer Gesamtlänge von 830 m und einer Wandhöhe von 20 m kein Vollschutz für den Stadtteil Hösel technisch realisierbar. Davon ausgehend wurden im Rahmen einer prinzipiellen Betrachtung Lärmschutzvarianten mit Lärmschutzwänden in gleicher Lage und Länge bei abgestuften Wandhöhen bzw. ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen entwickelt. Für die anzusetzenden Kosten wurden die vom BMVI im Jahr 2019 ausgegebenen flächenbezogenen Durchschnittskosten für Lärmschutzwände bzw. ein vom Gutachter gebildeter Pauschalbetrag für die passiven Schallschutzmaßnahmen je Wohneinheit gewählt. Nach den Berechnungen ergeben sich für beide betrachteten Stadtteile bei ausschließlich passiven Lärmschutzmaßnahmen die geringsten Gesamtkosten.

Freiwilliger Lärmschutz für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer

Neben der Fahrbahn an der Tank und Rastanlage Hösel im Bereich des Längsparkstreifens für Großraum- und Schwertransporte ist der Bau einer 4 m hohen Lärmschutzwand ohne reflexionsmindernde Eigenschaften von Bau-km 93+001,0 bis 93+214,0 zum Schutz der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer vor Verkehrslärm während der Ruhezeiten nach den Regelungen des Bundeshaushaltsgesetzes als freiwillige Leistungen vorgesehen und in den Planunterlagen enthalten. Diese Lärmschutzmaßnahme wird im Rahmen der Lärmsanierung umgesetzt und hinsichtlich des Baurechts planfestgestellt. Ein Rechtsanspruch Dritter wird hierdurch jedoch nicht ausgelöst.

Nach dem ARS Nr. 17/2021 können unabhängig von den Betrachtungen zum Lärmschutz für die Anwohner zum Schutz der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer vor Verkehrslärm während der Ruhezeiten an bestehenden Bundesfernstraßen neben der Fahrbahn an Rastanlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ergriffen werden. Der Beurteilungspegel nachts von 65 dB(A) am maßgebenden Immissionsort, welche mit 3 m über der Parkplatzoberfläche festzulegen ist, soll unter Berücksichtigung wirtschaftlich vertretbarer Lösungen eingehalten werden. Die Höhe von Lärmschirmen an Rastanlagen sollte aus wirtschaftlichen Gründen in der Regel eine Höhe von 6 m nicht überschreiten.

Dies ist vorliegend der Fall. Geplant ist der Bau einer 4 m hohen Lärmschutzwand. Der Auslösewert von 65 dB(A) nachts wird prognostisch ohne Lärmschutzmaßnahmen auf 58 Lkw-Parkständen und dem Parkstand für Großraum- und Schwertransporte überschritten. Auf den Parkflächen der Rastanlage werden ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von bis zu 76 dB(A) auf dem Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte und bis zu 68 dB(A) auf den Parkständen für Busse und autobahntrassennahen Parkständen für Lkw, Last- und Sattelzüge prognostiziert. Ausschließlich in den am weitesten im Osten liegenden Bereichen wird auf 45 Parkständen der für eine freiwillige Lärmsanierung zum Schutz der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer zu Grunde zu legende Auslösewert von 65 dB(A) nachts sicher eingehalten.

Die Prüfung der Vorhabenträgerin ergibt in auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbarer Weise, dass zum ausreichenden Schutz der größten Teile der Lkw-Parkstände eine Wandhöhe von 4 m mit den verfügbaren Mitteln im Rahmen der Lärmsanierung gerechtfertigt

erscheint. Dabei verbleiben im Bereich des Längsparkstreifens für Großraum- und Schwertransporte Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) nachts. Aufgrund des seitlichen Schalleinfalls im Bereich Lkw-Parkstände erreicht auch eine Lärmschutzwandhöhe von 6 m keine vollständige Einhaltung des Beurteilungspegels von 65 dB(A) in der Nacht. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung wurden Lärmschutzvarianten mit Lärmschutzwänden in gleicher Lage auf einer Länge von 215 m mit Wandhöhen von 3,0 m, 3,5 m, 4,0 m, 4,5 m, 5,0 m, 5,5 m und 6,0 m untersucht. Die Kostenabschätzung erfolgte mit den vom BMVI im Jahr 2019 ausgegebenen flächenbezogenen Durchschnittskosten für Lärmschutzwände. Auf die weiterreichenden Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der gesetzlich geregelten Lärmvorsorge für den geplanten 8-streifigen Ausbau der BAB 3 wird seitens des Gutachters in Unterlage 17-03 hingewiesen.

Die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Beurteilungspegel sind nicht zu beanstanden und entsprechen den Vorgaben der RLS-19 und des ARS Nr. 17/2021.

Nach dem ARS 19/2020 gilt im Vorgriff auf eine Änderung der VLärmSchR 97 das Berechnungsverfahren nach den Abschnitten 1 und 3 der RLS-19 auch für die Lärmsanierung. Nach dem ARS Nr. 17/2021 sind für die Ermittlung der Beurteilungspegel, der Überschreitung der Auslösewerte und für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen die Emissionen der BAB ohne Rastanlage maßgebend.

2.2.3.3.3 Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz

Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde ist mit keiner Erhöhung der Verkehrslärmsituation im nachgeordneten Straßennetz durch den Um- und Ausbau der Rastanlage zu rechnen. Eine Bestimmung relevanter Straßenabschnitte und weitere Untersuchungen des nachgeordneten Netzes sind in Konsequenz dessen nicht erforderlich.

Verkehrslärm, der nicht auf der geplanten Straße selbst, sondern infolge der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Verkehrszunahme auf anderen Straßen entsteht, unterfällt nicht den Regelungen der §§ 41 und 42 BImSchG und der 16. BImSchV. Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ist der auf einer Verkehrszunahme im nachgeordneten Netz beruhende Lärmzuwachs im Einzelfall jedoch im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – Az.: 4 A 18/04; BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – Az.: 9 A 74/07; BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – Az.: 9 A 13/18). Abwägungsrelevant sind mithin nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Straßenbauvorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss, sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urt. v. 15.04.1977 – Az.: 4 C 100/74).

Eine Regel dahingehend, dass bereits die Erhöhung des Beurteilungspegels um ein bestimmtes Quantum oder nur das Erreichen der in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV genannten Schallpegel die Abwägungserheblichkeit begründen, lässt sich nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht aufstellen (BVerwG, Urt. v. 19.02.1992 – Az.: 4 NB 11/91). Für die Abwägung bieten die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte der 16. BImSchV eine Orientierung, weil sie der gesetzgeberischen Wertung Rechnung tragen, dass die festgelegten

Immissionsgrenzwerte für Gebiete, die auch dem Wohnen dienen, für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gesichert sind (BVerwG, Urt. v. 23.11.1998 – Az.: 4 C 9/98; BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – Az.: 4 A 18/04).

Das Straßennetz bleibt durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel unberührt. Infolge der Baumaßnahme werden lediglich Anpassungen an der bestehenden rückwärtigen Anbindung an die Straße Allscheidt und eine Umlegung des Wirtschaftsweges zur Andienung der Teichanlagen bzw. zur Unterhaltung für die angrenzenden Waldflächen als Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG notwendig. Derartige Änderungen bleiben räumlich beschränkt, erfordern kein eigenes Planungskonzept und sind nicht geeignet, ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu verursachen. Im Zusammenhang mit erwartbaren verkehrlichen Entlastungswirkungen im nachgeordneten Straßennetz wird auf die Zusage unter Kapitel 1.1.4.4 für eine Prüfung von geeigneten Maßnahmen zur Verhinderung unzulässigen Aus- und Einfahrens an der Autobahn hingewiesen. Darüber hinaus werden durch die Beseitigung von Lkw-Parkstanddefiziten an der Bundesfernstraße potentiell unnötige Belastungen im nachgeordneten Straßennetz durch Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, welche zwecks Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten erforderlichenfalls auch abseits der Autobahnen nach geeigneten Parkmöglichkeiten suchen, reduziert.

2.2.3.3.4 Baubedingter Verkehrslärm

Bei der Baudurchführung der gegenständlichen Planmaßnahme ist nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde voraussichtlich kein erheblicher baubedingter Verkehrslärm zu erwarten.

Der § 41 BImSchG i. V. m. 16. BImSchV gewährt keinen Schutz vor Lärmbelastungen durch Verkehrslärm, die im Ursachenzusammenhang mit dem Bauvorhaben stehen und für die Dauer der Bauausführung entlang einer anderen als der zu bauenden bzw. zu ändernden Strecke wirken (BVerwG, Urt. v. 23.06.2009 – Az.: 9 VR 1/09; BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – Az.: 9 A 8/10). Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung sind Lärmauswirkungen durch baubedingten Verkehrslärm dennoch im Rahmen der Konfliktbewältigung in die Abwägung einzustellen (BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – Az.: 9 A 8/10). Welche Lärmbeeinträchtigung dem Betroffenen zumutbar ist, beurteilt sich situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls (BVerwG, Urt. v. 22.05.1987 – Az.: 4 C 33 - 35/83; BVerwG, Urt. v. 26.01.2000 – Az.: 4 VR 19/99; BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – Az.: 9 A 8/10).

Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Lärmimmissionen in Wohngebieten wird nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG an Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – Az.: 9 A 5/07; BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 – Az.: 7 A 28/12). Ab welcher Dauer der Beeinträchtigung oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle erhebliche Betroffenheiten ausgelöst werden bestimmt sich u. a. nach dem Ausmaß der Überschreitung, etwaiger Vorbelastungen und der Schutzwürdigkeit des Gebiets. Als Orientierungswert für die Abwägungsentscheidung kann vorbehaltlich der notwendigen Einzelfallbetrachtung der in § 14 Abs. 6 S. 1 Nr. 3 FStrG normierte Dauer der Lärmbeeinträchtigung von voraussichtlich länger als zwei Jahren herangezogen werden.

Vorliegend stehen keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen im Ursachenzusammenhang mit dem Bauvorhaben.

Baustellenverkehre über die rückwärtige Anbindung sind nach der Planung der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen und sollen grundsätzlich vermieden werden, was mit der Nebenbestimmung unter Kapitel 1.1.3.1.4.5 zudem verbindlich festgelegt wurde. Nach den Angaben der Vorhabenträgerin zur Durchführung der Baumaßnahme erfolgt die Andienung der Baustelle über die Autobahn unter Nutzung der vorhandenen Ein- und Ausfahrten der Rastanlage. Abseits einer bauzeitlichen Sperrung des Wirtschaftsweges zwischen den landwirtschaftlich genutzten Flächen und der bestehenden Rastanlage, welche als Wegeverbindung nur für Reiter und für die Nutzenden der angrenzenden Teichanlage von Bedeutung ist, erfolgt die Baudurchführung ohne absehbare Verkehrsumlenkungen und unter Aufrechterhaltung des Betriebs auf der Rastanlage (vgl. Unterlage 01-01, Kapitel 3.3.4, 5.3.2, 9).

2.2.3.3.3.5 Baulärm

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vorliegend unter [Kapitel 1.1.3.2.2](#) eine abschließende Entscheidung über Schutzvorkehrungen gegen baubedingte Beeinträchtigungen und über etwaige Entschädigungsansprüche vor und gibt der Vorhabenträgerin auf, ein Baulärmgutachten rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.

Nach § 17b Abs. 1 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 3 VwVfG ist eine abschließende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten, soweit diese noch nicht möglich ist. Dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen.

Basierend auf den eingereichten Planunterlagen kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden, ob abwägungserhebliche Belange von Anwohnenden aufgrund von Baulärm während der Bauphase berührt und ggf. Schutzauflagen bzw. Ausgleichsansprüche nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG erforderlich werden können. Als dahingehende Beurteilungsgrundlage dient das vorzulegende Baulärmgutachten.

Der Grundsatz der Problembewältigung fordert, dass alle durch das festzustellende Vorhaben verursachten Konflikte schon im Planfeststellungsbeschluss gelöst werden. Danach hat sich die Planfeststellungsbehörde Gewissheit davon zu verschaffen, dass eine durch das Vorhaben aufgeworfene tatsächliche Problematik bei der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses beherrschbar ist und dass das hierfür notwendige Instrumentarium bereitsteht. Da es die Anforderungen an die planerische Abwägung und an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung überspannen würde, wenn in jedem Fall eine bis ins Detail gehende Planung verlangt würde, kann die sog. Bauausführung aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, sofern sichergestellt ist, dass die entsprechenden technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, beachtet werden (BVerwG, Urt. v. 05.03.1997 – Az.: 11 A 5/96). Sofern ersichtlich ist, dass das Vorhaben schon während der Bauphase abwägungsbeachtliche Belange der Anwohner berühren wird, kann die Bauausführung jedoch nicht insgesamt aus der Planfeststellung ausgeklammert werden (BVerwG, Urt. v. 08.09.2016 – Az.: 3 A 5/15).

Grundsätzlich handelt es sich bei der Problematik des Baulärms um Aspekte, welche aufgrund des erforderlichen Detaillierungsgrades in der Regel der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

Vorliegend sind jedoch aufgrund der Planunterlagen voraussichtlich baulärmbedingte Konflikte zu erwarten, welche bereits in der fachplanerischen Abwägung Berücksichtigung zu finden haben.

Nach § 22 Abs. 1 S. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne des BImSchG sind gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen.

Wann Geräuschimmissionen nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen, wird durch die AVV Baulärm (i. V. m. § 66 BImSchG) konkretisiert. So werden insbesondere die Richtwerte festgesetzt, bei deren Überschreitungen Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft zu besorgen sind.

Bei einer Einhaltung von Mindestabständen über 350 m (200 m bei Gebieten mit gewerblichen Anlagen sowie Wohnnutzungen, ohne dass eine Nutzungsart deutlich überwiegt) zwischen dem Emissionsort Baustelle und dem betroffenen Gebiet, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, ist von einer sichergestellten Einhaltung der Immissionsrichtwerte am Tag auszugehen. Diesen Orientierungswerten liegt die Abschätzung einer ungehinderten Schallausbreitung zwischen einem fiktiven Schallleistungspegels von 115 dB(A) und dem Immissionsort zugrunde. Dabei wird davon ausgegangen, dass Baugeräte, Baumaschinen und Bauverfahren oftmals einen Schallleistungspegel von 110 dB(A) bis 120 dB(A) aufweisen.

Vorliegend befinden sich die nächsten zum Wohnen genutzten Gebäude in einer Entfernung von ca. 25 m zu der Verkehrsanlage der Rastanlage (ca. 16 m zum Wirtschaftsweg), weswegen erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft durch die Baustelle nicht ausgeschlossen werden können.

Die vorliegend zu erwartenden baulärmbedingten Konflikte stellen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch als bewältigbar dar.

Die in der AVV Baulärm in Nr. 3.1.1 nach Tages- und Nachtzeiten differenziert heranzuziehenden Immissionsrichtwerte sind als Richtwerte und nicht als strenge Grenzwerte ausgestaltet worden. Da die Immissionsrichtwerte nur abstrakt auf den Gebietscharakter abstellen, können besondere örtliche Verhältnisse angemessen einzubeziehen sein. So sind im Rahmen der Beurteilung der Erheblichkeit der schädlichen Umwelteinwirkungen an Autobahnbaustellen nach dem Willen des Verordnungsgebers die besonderen Verhältnisse, unter denen Baumaschinen eingesetzt werden, adäquat zu berücksichtigen (vgl. BT-Drs. IV/3584 S. 2). Abweichungen nach oben vom Immissionsrichtwert kommen nach höchstrichterlicher Rechtsprechung nur dann in Betracht, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise bei vorhandener Geräuschvorbelastung geringer zu bemessen ist als in den gebietsspezifischen Festlegungen der AVV Baulärm (BVerwG, Urt. v. 07.07.1978 – Az.: 4 C 79/76; BVerwG Urt. v. 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11).

Demnach liegt eine erhebliche Beeinträchtigung nicht vor, wenn eine tatsächliche Vorbelastung der Umgebung dazu führt, dass von dem Vorhaben selbst keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen ausgehen (BVerwG, Urt. v. 23.06.1989 – Az. 4 B 100/89).

Vorliegend ist ersichtlich, dass in der Bewertung der Schutzwürdigkeit des Einwirkbereichs die erhebliche verkehrslärmbedingte Vorbelastung zu berücksichtigen ist. Darüber hinaus sind Bauphasen mit Einsatz besonders lärmintensiver Baumaschinen voraussichtlich lediglich bei der Herstellung der Gründungen für die Bauwerke anzunehmen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die zu erwartenden maßgeblichen Baulärmauswirkungen insbesondere infolge der Errichtung der Lärmschutzwand, welche sich mit über 115 m zur Nachbarschaft als nächstgelegener und damit wesentlicher Emissionsort darstellt, im Zuge der Konfliktbewältigung, ggf. unter Aufnahme entsprechender Schutzvorkehrungen nach Vorliegen des mit dieser Entscheidung ausdrücklich beauftragten Baulärmgutachtens, lösbar.

2.2.3.3.3.6 Luftschadstoffe

Das plangegenständliche Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Nach § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, möglichst zu vermeiden.

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

Die aufgrund von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassene 39. BImSchV dient der nationalen Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie, welche die rechtlichen Grundlagen zur Erhaltung von Gebieten mit derzeit guter Luftqualität bzw. zur Erreichung dauerhafter Verbesserungen in Gebieten mit derzeit schlechter Luftqualität schafft. Die 39. BImSchV legt rechtlich verbindlich Grenzwerte und Zielwerte für Schadstoffe in der Luft, namentlich Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Partikel (PM₁₀ und PM_{2,5}), Blei (Pb), Benzol (C₆H₆), Kohlenmonoxid (CO), Ozon (O₃), Arsen (As), Kadmium (Cd), Nickel (Ni) und Benzo(a)pyren (BaP), zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowie der Umwelt insgesamt fest und schafft die Grundlage dafür, die Luftqualität nach einheitlichen Methoden zu beurteilen.

In Relation zum jeweiligen Grenzwert stellen typischerweise Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel (PM₁₀ und PM_{2,5}) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten in Deutschland dar.

Tabelle 1 Immissionsgrenzwerte straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffe gemäß 39. BImSchV

Schadstoff	NO ₂ [μg/m ³] Stundenmittelwert	NO ₂ [μg/m ³] Jahresmittelwert	PM ₁₀ [μg/m ³] Tagesmittelwert	PM ₁₀ [μg/m ³] Jahresmittelwert	PM _{2,5} [μg/m ³] Jahresmittelwert
Immissionsgrenzwert	200	40	50	40	25
Zulässige Überschreitungen / Jahr	18	keine	35	keine	keine

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, §§ 27 ff. 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur vorhabenbezogenen garantierten Einhaltung der Grenzwerte folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 S. 2 BImSchG. Denn die dortige Regelung will die bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen gebotene Abwägungsentscheidung auf den wegen der Luftqualitätsrichtlinie zu beachtenden Belang der Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität ausweiten, nicht jedoch Aussagen über die Grenzen des Abwägungsspielraums treffen. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere anzunehmen, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten (BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – Az.: 9 A 6/03; BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – Az.: 4 A 5/04).

Dies ist vorliegend nicht der Fall, weil die durch das Vorhaben bewirkte Zusatzbelastung weder für sich noch zusammen mit der bestehenden Vorbelastung zu Überschreitungen der zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierten Grenzwerte der 39. BImSchV führt. Die Grenzwerte für die Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel (PM₁₀ und PM_{2,5}) sowie für die Kurzzeitbelastungen von PM₁₀ und NO₂ können an den beurteilungsrelevanten Immissionsorten der nächstgelegenen Bebauung sowohl im Prognosenullfall als auch im Prognoseplanfall deutlich eingehalten werden. Die NO₂-Immissionen und die PM₁₀-Immissionen im Jahresmittel können an straßennahen Gebäuden sowohl für den Prognosenullfall als auch für den Prognoseplanfall als leicht erhöhte Belastungen eingestuft werden. Durch das Erweiterungsvorhaben kommt es nur zu einer geringfügigen Verschlechterung der lufthygienischen Situation der Anwohner.

An den nächstgelegenen Wohnbebauungen sind im Prognoseplanfall mit NO₂-Immissionen im Jahresmittel von maximal 25,4 μg/m³ (Allscheidt 15) und im Prognosenullfall von 24,5 μg/m³ zu erwarten (+1,4 μg/m³). Im Prognoseplanfall werden PM₁₀-Belastungen im Jahresmittel von 17,3 μg/m³ (Allscheidt 15, 18) ermittelt, was im Vergleich zum Prognosenullfall einer Erhöhung von bis zu +0,2 μg/m³ entspricht. Die im maximalen jahresmittleren PM_{2,5}-Belastungen steigen von 10,1 μg/m³ im Prognosenullfall auf 10,2 μg/m³ im Prognoseplanfall (Allscheidt 15, 18). Die Überschreitungswahrscheinlichkeit des Grenzwertes für kurzzeitige NO₂-Belastungsspitzen, wonach ein Stundenmittelwert von 200 μg/m³ an nicht mehr als 18 Stunden im Jahr überschritten werden darf, beträgt nach Realisierung des Vorhabens maximal 1,5 % (Allscheidt 15, 18). Dies entspricht einer Differenz im Vergleich zum Prognosenullfall von +0,1 %. Für den Prognoseplanfall werden maximal vier Überschreitungen des PM₁₀-Tagesmittelwertes von 50 μg/m³ ermittelt (Allscheidt 15, 18, 29). Die

Anzahl der Tage mit Überschreitungen des PM₁₀-Tagesmittelwertes steigt damit im Vergleich zum Prognosenullfall um bis zu einen Tag. Auf die detaillierten Ergebnisse der immissionstechnischen Untersuchungen in den Unterlagen 17-02_1 und 17.02_2 wird verwiesen.

Das methodische Vorgehen in der Ermittlung und Bewertung der Luftqualität ist auch nach diesbezüglicher Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Für die Windfeld- und Ausbreitungsberechnungen in der Luftschadstoffuntersuchung wurde nach der Richtlinie VDI 3945 Blatt 3 das Simulationsprogramm LASAT in der aktuellen Version 3.4 eingesetzt. Die Berechnung der Straßenverkehrsemissionen erfolgte mithilfe des Emissionsprogramms IMMIS in der Version 9.0001. Die Kfz-bedingten Emissionen wurden dabei auf Grundlage des HBEFA in der aktuellen Version 4.2 für das Prognosejahr 2025 als frühestmöglicher Realisierungszeitpunkt des Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel unter Verwendung der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsdaten bestimmt. In der Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen wurden zur Definition der örtlichen meteorologischen Verhältnisse wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre unterschiedliche Daten herangezogen. Neben der Ableitung eines synthetischen Wetterdatensatzes (Unterlage 17-02_1) wurden alternativ Messdaten der etwa 9 km südwestlich des Plangebiets gelegenen DWD-Station Düsseldorf-Flughafen (Unterlage 17-02_2) als meteorologische Eingangsdaten verwendet. Die Hintergrundbelastung im Plangebiet wurde anhand von Messwerten umliegender Hintergrundmessstationen ermittelt. Im Prognosenullfall wurde zugunsten der Anwohner im Sinne einer konservativen Betrachtung die Bebauungssituation aus dem Jahr 2021 mit entferntem ehemaligen Motelgebäude und noch ohne den Baukörper des neuen Motelgebäudes an der Rastanlage zu Grunde gelegt. Der Prognoseplanfall entspricht dem Prognosenullfall hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten zuzüglich der vollständigen Realisierung der Baumaßnahme. Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall wurden mit den Grenzwerten der 39. BImSchV verglichen und beurteilt. Es wurden im Stadtteil Hösel die Wohnbebauung entlang der Straße Allscheidt sowie das einzelne Wohngebäude Kohlstraße 101 im Bereich der Kläranlage Hösel-Dickelsbach als wesentliche Immissionsorte definiert.

2.2.3.3.7 Erschütterung

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vorliegend unter [Kapitel 1.1.3.2.4](#) eine abschließende Entscheidung über Schutzvorkehrungen gegen etwaige schädliche Umwelteinwirkungen infolge von Erschütterungen während der Baudurchführung und über etwaige Entschädigungsansprüche vor und gibt der Vorhabenträgerin auf ein Erschütterungsgutachten rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.

Nach § 17b Abs. 1 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 3 VwVfG ist eine abschließende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten, soweit diese noch nicht möglich ist. Dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen.

Basierend auf den eingereichten Planunterlagen kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden, ob abwägungserhebliche Belange von Anwohnenden aufgrund von Erschütterungen während der Bauphase berührt und ggf. Schutzauflagen bzw. Ausgleichsansprüche nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG erforderlich werden können. Als dahingehende Beurteilungsgrundlage dient das vorzulegende Erschütterungsgutachten.

Grundsätzlich handelt es sich bei der Problematik baubedingter Erschütterungseinwirkungen um Aspekte, welche aufgrund des erforderlichen Detailierungsgrades in der Regel der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben (Hinsichtlich der allgemeinen Abgrenzung von Bauausführung und Konfliktbewältigung im Rahmen der Planfeststellung wird auf die oben unter [Kapitel 2.2.3.3.3.5](#) stehenden Ausführungen verwiesen).

Ohne eine Detailplanung zur Bauausführung fehlen für eine Prognosebildung der Erschütterungsimmissionen Informationen über den Geräteeinsatz und die besonderen Verhältnisse, unter denen die Baugeräte, Baumaschinen und Bauverfahren zur Anwendung kommen, und eine Abschätzung etwaiger Betroffenheiten im Vorfeld der Maßnahme kann nur anhand von Erfahrungswerten bzw. aus Literaturangaben erfolgen. Signifikante Erschütterungen können bei Baumaßnahmen insbesondere beim Einbringen von Verbauten und Bohrpfählen, bei Abbrucharbeiten und bei Bodenverdichtungen auftreten. Die in das Erdreich übertragenen Erschütterungen hängen von zahlreichen Faktoren, beispielsweise den eingesetzten Baumaschinen, den in das Erdreich eingeleiteten Kräften und deren Anregungsfrequenzen, der Untergrundbeschaffenheit, der Bodenschichtung bzw. deren Konsolidierungsgrad, Grundwasserständen und den Abmessungen des einzubringenden Körpers ab. Vorliegend sind aufgrund der Planunterlagen erschütterungsbedingte Konflikte, insbesondere bei Rammarbeiten zur Gründungsherstellung der Lärmschutzwand und bei Verdichtungsarbeiten zur Herstellung des Straßenoberbaus sowie der Vorschüttungen, zu erwarten, welche bereits in der fachplanerischen Abwägung Berücksichtigung zu finden haben.

Nach § 22 Abs. 1 S. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne des BImSchG sind gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen.

In Ermangelung normativer Festlegungen ist die Zumutbarkeitsschwelle im Einzelfall unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort zu bestimmen (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09; BVerwG, Urt. v. 19.12.2017 – Az.: 7 A 7/17). In der Rechtsprechung des BVerwG ist anerkannt, dass die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ als einschlägiges technisches Regelwerk eine geeignete Grundlage für die Immissionsbeurteilung von Erschütterungen ist, die in ihrem Anwendungsbereich Anhaltswerte für die Schwelle zwischen schädlichen und nicht schädlichen Umwelteinwirkungen markiert, welche auch die besonderen Umstände des Einzelfalls berücksichtigt (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09; BVerwG, Urt. v. 06.04.2011 – Az.: 9 VR 1/11; BVerwG, Urt. v. 29.06.2017 – Az.: 3 A 1/16; BVerwG, Urt. v. 19.12.2017 – Az.: 7 A 7/17). Bei Einhaltung der dort empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden sowie anderen baulichen Anlagen durch Erschütterungen vermieden werden (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09; BVerwG, Urt. v. 19.03.2014 – Az.: 7 A 24/12; BVerwG, Urt. v. – Az.: 3 A 5/15).

Einwirkungen auf bauliche Anlagen

Betreffend der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen enthält die DIN 4150-3 Verfahren für deren Ermittlung und Beurteilung.

Der Anwendungsbereich der DIN 4150-3 ist vorliegend eröffnet. Sie gilt für Bauwerke im Einwirkungsbereich des Vorhabens, die nicht nach spezifischen Normen und Richtlinien für dynamische Einwirkungen auszulegen sind. Sowohl die Planunterlagen als auch das durchgeführte Anhörungsverfahren zeigen keine besonderen Nutzungen von Gebäuden und Grundstücken in der Nachbarschaft auf, die gegenüber Erschütterungseinwirkungen in besonderem Maße empfindlich sind. Die Immissionswerte der Normenreihe zur Konkretisierung der Anforderungen des BImSchG für Erschütterungsimmissionen können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde herangezogen werden.

Für den **Einsatz von bestimmten Vibrationswalenzügen** werden die Anhaltswerte nach DIN 4150-3 durch die Erfahrungswerte aus der DIN 4150-1 ergänzt. Zur Vorermittlung der Einwirkungen auf Gebäude gibt die DIN 4150-1 für bestimmte Fallkonstellationen Mindestabstände zum Immissionsort an, die eine sichere Einhaltung der Anhaltswerte nach DIN 4150-3 erwarten lassen. Demnach zeigt die DIN 4150-1 auf, dass beim Einsatz von bestimmten Vibrationswalenzügen erst ab einer Entfernung von 30 m die Anhaltswerte nach der DIN 4150-3 erfahrungsgemäß eingehalten sind.

Vorliegend befindet sich die nächstgelegene Nachbarschaft der Tank- und Rastanlage Hösel in einer Entfernung von ca. 25 m zur Verkehrsanlage der Ausbaumaßnahme (ca. 16 m zum Wirtschaftsweg) und unterschreitet damit den kritischen Abstand von 30 m, weswegen Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden oder Gebäudeteilen in Übereinstimmung mit der DIN 4150-1 nicht von vornherein ausgeschlossen werden können.

Für **Rammarbeiten** zur Gründungsherstellung von Bauwerken liegen keine Erfahrungswerte nach der DIN 4150-1 vor, weswegen zur Ermittlung und Beurteilung dieser Erschütterungswirkungen die Verfahren gemäß DIN 4150-3 angewendet werden müssen. Zwar kann eine abschließende Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde erst auf Grundlage eines detaillierten Erschütterungsgutachtens erfolgen, jedoch werden die Rammarbeiten zur Gründungsherstellung für die Lärmschutzwand, welche in der Regel Baumaßnahmen mit einem hohen Anteil von erschütterungsintensivem Baugerät darstellen, im Hinblick auf die Entfernung zu den Emissionsorten von mindestens 115 m als vergleichsweise unkritisch bewertet.

Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden

Betreffend der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen enthält die DIN 4150-2 Anforderungen und Anhaltswerte, bei deren Einhaltung erwartet werden kann, dass in der Regel erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden. Ausgehend von den kurzen Abständen zwischen der Baumaßnahme und der nächstgelegenen Wohnbebauung kann die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der vorliegenden Planunterlagen nicht sicher ausschließen, dass trotz der zeitlichen Begrenzung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 überschritten und Belästigungen in der Nachbarschaft auftreten werden.

2.2.3.3.4 Natur-, Landschafts- und Artenschutz

Das gegenständliche Planvorhaben ist mit den Belangen des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes vereinbar.

2.2.3.3.4.1 Datengrundlagen / Plausibilitätsprüfung

Seitens der Vorhabenträgerin wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Unterlage 19-02) vorgelegt, welcher die planungsrelevanten Arten einer eingehenden Betrachtung im Hinblick auf den besonderen Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG unterzieht. Wesentliche Datengrundlagen waren u. a. die projektbezogen durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen, namentlich der Artengruppen Vögel (Brutvögel), Fledermäuse, Amphibien und Reptilien (Unterlage 19-05) basierend auf der faunistischen Planungsraumanalyse (Unterlage 19-04). Ergänzend wurden die im Zuge des geplanten 8-streifigen Ausbaus der BAB 3 zwischen dem AK Ratingen-Ost und dem AK Breitscheid 2020 durchgeführten faunistischen Untersuchungen zu den Arten bzw. Artengruppen Vögel, Säugetiere (Haselmaus, Fledermäuse), Reptilien und Amphibien herangezogen, da die gewählten Untersuchungsräume sich im Wesentlichen entsprechen bzw. in Teilen deckungsgleich sind.

Dem Umstand geschuldet, dass die zugrunde gelegten Daten bei der Erstellung des Fachbeitrags Artenschutz mindestens fünf Jahre alt waren, wurde von Seiten der Vorhabenträgerin eine Plausibilitätsprüfung durchgeführt und dabei der Frage nachgegangen, ob erneute oder ergänzende faunistische Kartierungen innerhalb des Untersuchungsraumes erforderlich bzw. zielführend waren. In 2021 wurde hierfür die Biototypenkartierung aus 2018 aktualisiert. Dabei erfolgte eine Überprüfung der Biototypen vor Ort mittels eines Abgleiches mit den bei der Erstkartierung vorgefundenen Biotopen und deren aktuellen Nutzung. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die im Jahr 2021 vorgefundenen Lebensraumstrukturen mit dem Charakter des ursprünglich kartierten Zustands aus dem Jahr 2018 vergleichbar waren. Festgestellte Veränderungen waren nur punktuell, z. B. durch ein Windwurfereignis und Sukzession ausgelöst. Aus diesen vorgefundenen geringen Änderungen wurde für die Gehölzbrüter eine zwischenzeitliche Verschlechterung der Brutbedingungen gefolgert. Insgesamt wurden in der Plausibilitätsprüfung keine Hinweise auf erforderliche Aktualisierungen von faunistischen Kartierungen oder gar Erstkartierungen von Tier oder Pflanzenarten festgestellt. Neue Nachweise von Pflanzen oder Tierarten im Zuge der Biototypenkartierung in 2021 blieben aus, sodass die prognostizierten vorhabenbezogenen Betroffenheiten von Arten weiterhin Gültigkeit haben.

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag aus dem Jahr 2023 (Unterlage 19-02) berücksichtigt die seinerzeit aktuellen Informationen des LANUV aus dem Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ zum Vorkommen von planungsrelevanten Arten aus dem Messtischblatt 4607, Quadrant 3-LANUV 01/2022, in welchem auch zwischenzeitlich keine zusätzlichen Arten gelistet sind.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist eine ausreichende Aktualität der kartierten Daten und insgesamt eine Belastbarkeit der Daten gegeben.

2.2.3.3.4.2 Natura 2000-Gebiete

Durch die Projektwirkungen wird nicht gegen Vorschriften verstoßen, die dem Schutz von Natura 2000-Gebieten dienen.

Die Verbote des europäischen Natura 2000-Gebietsschutzes werden nicht berührt, da keine FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete im Planungsraum und seiner näheren Umgebung vorkommen. Das nächstgelegene FFH-Gebiet DE-4607-301 „Wälder bei Ratingen“ befindet sich in einer Entfernung von ca. 2,5 km zur geplanten Rastanlage nordöstlich des Vorhabenbereichs.

2.2.3.3.4.3 Nationale Schutzgebiete und -objekte

Vorliegend konnte eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG für die vorhabenbedingt verwirklichten Verbote der Vornahme von Handlungen, welche dem Schutzzweck des LSG B 2.3-3 Ratinger Stadtwald Nord-Ost gemäß § 26 BNatSchG i. V. m. dem Landschaftsplan des Kreises Mettmann zuwiderlaufen, erteilt werden.

Nach § 67 Abs. 1 S. 1 BNatSchG können von den Geboten und Verboten des BNatSchG, in einer Rechtsverordnung auf Grund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder Befreiungen gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art notwendig ist oder die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landespflege vereinbar ist.

Nach § 26 Abs. 2 BNatSchG sind in einem LSG unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Ausweislich des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann ist in Landschaftsschutzgebieten in dem gegenständlichen Bereich insbesondere verboten, bauliche Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 1 BauO NRW sowie Anlagen, die der Aufsicht der Bergbehörde unterliegen, zu errichten oder bestehende bauliche Anlagen oder deren Nutzung zu ändern, auch wenn die Vorhaben keiner bauaufsichtlichen Genehmigung oder Anzeige bedürfen. Weiterhin ist verboten befestigte Straßen, Wege, Schienenwege oder Plätze anzulegen oder zu verändern sowie ober- und unterirdische Leitungen einschließlich der erforderlichen Nebenanlagen zu verlegen oder zu ändern. Ferner ist verboten Zäune oder andere Einfriedungen anzulegen oder zu verändern, Aufschüttungen, Verfüllungen, Abgrabungen, Ausschachtungen, Sprengungen oder sonstige Veränderungen der Oberflächengestalt des Bodens vorzunehmen sowie Bäume, Sträucher oder sonstige Pflanzen zu beschädigen oder zu beseitigen.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird es randlich zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme des LSG B 2.3-3 Ratinger Stadtwald Nord-Ost von rund 2,83 ha und mithin zu einer Anlegung von befestigten Verkehrsflächen sowie der Veränderung der Oberflächengestalt des Bodens kommen (Unterlage 19-01_02/3 Bestand und Konflikte, Übersichtslageplan Schutzgebiete M 1:2000). Weiterhin ist vorgesehen im Rahmen des gegenständlichen Plangebietes randlich Bäume und Sträucher zu entfernen. Das neue Areal der Raststätte soll in weiten Teilen eingefriedet und mit einer WC-Anlage und mithin einer fest mit dem Erdboden verbundenen Anlage versehen werden, welche über entsprechende Abwasserleitungen an das bestehende Kanalnetz angebunden werden soll.

Eine Befreiung kann vorliegend gewährt werden, da diese aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses sind gegeben, wenn die Gründe des Allgemeinwohls (und nicht einzig privater Interessen) im Einzelfall so gewichtig sind, dass sie sich gegenüber den mit dem naturschutzrechtlichen Schutzregime verfolgten Belangen durchsetzen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 20.02.2002 – Az.: 4 B 12.02; VGH Mannheim, Urt. v. 13.10.2005 – Az.: 3 S 2521/04).

Mit dem gegenständlichen Vorhaben wird dem öffentlichen Interesse an der Stärkung der allgemeinen Verkehrssicherheit im Besonderen sowie des Wirtschaftsstandortes Deutschland im Allgemeinen

Rechnung getragen. Nicht zuletzt mit Blick auf die Quantität und Qualität des vorhabenbedingten Eingriffes überwiegen die vorgenannten Gründe des Gemeinwohls vorliegend. Die stark befahrene BAB 3 stellt die wesentliche West-Ostverbindung dar, welche die Niederlande, Deutschland und Österreich miteinander verbindet. Bereits im Bestand weist die Tank- und Rastanlage Hösel einen erheblichen Fehlbestand an erforderlichen Lkw-Stellplätzen auf, welcher sich in den kommenden Jahren prognostisch noch weiter verstärken wird. Durch die Erweiterung der bestehenden Anlage kann einem widerrechtlichen Abstellen von Lkw auf Zu- und Abfahrtsstraßen, auf Parkständen anderer Verkehrsteilnehmer und in nicht ausgewiesenen Arealen im nachgeordneten Netz bzw. einer Missachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten entgegengewirkt werden. Dahingehend vorgesehen ist ein lediglich randlicher Eingriff in das LSG B 2.3-3 Ratinger Stadtwald Nord-Ost mit einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von rund 2,83 ha. Im Verhältnis zur Gesamtgröße des LSG von ca. 888 ha fallen die anlagebedingten Verluste mit ca. 0,32 % sehr gering aus. Der Verlust erfolgt zudem im bereits jetzt stark vorbelasteten Nahbereich der Autobahn und der bestehenden Rastanlage und beschränkt sich überwiegend auf Biotop mit geringer Wertigkeit (u. a. Intensivacker, Straßenbegleitgrün).

Aus den vorgenannten Gründen des öffentlichen Interesses ist die Gewährung der gegenständlichen Befreiung auch notwendig. Dahingehend ist nicht erforderlich, dass den Gründen des öffentlichen Interesses auf keine andere Weise als durch eine Befreiung entsprochen werden kann, vielmehr ist maßgeblich, ob es zur Wahrnehmung des jeweiligen öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, mit Hilfe der Befreiung das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen. Die Befreiung muss nicht schlechterdings das einzige denkbare Mittel für die Verwirklichung des jeweiligen öffentlichen Interesses sein. Nicht ausreichend ist jedoch, dass die Befreiung dem Gemeinwohl nur irgendwie nützlich oder dienlich ist. (vgl. BVerwG, Beschl. v. 05.02.2004 – Az.: 4 B 110.03; VGH Mannheim Urt. v. 13.10.2005 – Az.: 3 S 2521/04)

Vorliegend besteht aus den vorgenannten Gründen ein dringender Bedarf an der Schaffung weiterer Lkw-Stellplätze, welchem durch den Aus- und Umbau der bestehenden Tank- und Rastanlage Hösel vernünftigerweise Rechnung getragen werden kann.

Nach Abwägung der vorliegend widerstreitenden Interessen – einerseits der Beeinträchtigung des besonderen Schutzzwecks des ausgewiesenen Schutzgebietes durch die vorhabenbedingte dauerhafte Inanspruchnahme von Fläche sowie andererseits dem öffentlichen Interesse an der Stärkung der Verkehrssicherheit und mithin der Gefahrenabwehr – wird dem öffentlichen Interesse an der allgemeinen Verkehrssicherheit vor dem Hintergrund der qualitativen und quantitativen Beeinträchtigung des besonderen Schutzzwecks des LSG 2.3-3 Ratinger Stadtwald Ratingen Nord-Ost ein höheres Gewicht beigemessen und die Befreiung von den vorgenannten Verboten erteilt.

Weitere geschützte Teile von Natur und Landschaft nach den §§ 22 bis 25 BNatSchG sowie sonstige Schutzausweisungen bzw. Schutzobjekte nach den §§ 27 bis 29 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

2.2.3.3.4.4 Gesetzlicher Biotopschutz

Die biotopschutzrechtlichen Vorschriften werden beachtet. Vorhabenbedingt kommt es nicht zu einer Zerstörung oder sonstigen Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW.

Als gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW werden Teile von Natur und Landschaft festgesetzt, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben.

Im Planungsraum befinden sich gemäß LANUV (2022) die folgenden gesetzlich geschützten Biotope:

- BT-4607-0084-2008 „Dickelsbach unterhalb Kläranlage mit Nebenbach“
- BT-4607-682-9 „Quelle“
- BT-4607-0083-2008 „Erlenquellwald am Dickelsbach westlich Hösel“

Auf Grundlage der Biotoptypenkartierung wurden im Planungsraum nachfolgende Biotoptypen identifiziert, die gemäß § 30 BNatSchG ebenfalls gesetzlich geschützt sind:

- 43.03.01M „Intakter Sumpfwald (auf mineralogenen Böden), mittlere Ausprägung“
- 43.04.01M „Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder, mittlere Ausprägung“.

Die als Biotoptyp 43.04.01M kartierte Fläche entspricht dem FFH-Lebensraumtyp „Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder (LRT *91E0).

Der Eingriffsbereich der geplanten Maßnahmen befindet sich außerhalb der vorstehenden gesetzlich geschützten Biotope

2.2.3.3.4.5 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften der §§ 44 ff. BNatSchG werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen und Nebenbestimmungen beachtet. Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

2.2.3.3.4.5.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu

stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen),

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV lit. a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG ein Verstoß gegen

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

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

2.2.3.3.4.5.2 Planungsrelevante Arten

Für die Überprüfung der Belange des Artenschutzes hat die Vorhabenträgerin einen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt (Unterlage 19-03), der für die artenschutzrechtliche Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage darstellt. Die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann stimmte in ihrer Stellungnahme bei ihrer Beteiligung im Anhörungsverfahren diesem Votum zu.

In einer Relevanzabschätzung wurden die planungsrelevanten Arten ermittelt. Dafür wurden die Arten oder Artengruppen abgeschichtet, die entweder im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vorkommen oder deren Empfindlichkeit gegenüber den vorhabenspezifischen Wirkungen so gering ist, dass ein Eintritt von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden konnte. Diese ausgeschlossenen Arten lagen somit in der Konfliktdanalyse unterhalb der Relevanzschwelle. Die dabei nicht ausgeschlossenen Arten beschränkten sich auf die Artengruppen Fledermäuse und Vögel. Wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten liegen im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht vor.

Unter Berücksichtigung von den durch Kartierungen und Bestandsdaten ermittelten (vgl. S. 5 f. Unterlage 19-02_01) möglichen Vorkommen dieser Arten und der Wirkfaktoren des Vorhabens (vgl. S. 5, 11 ff. Unterlage 19-02_01) sind folgende Arten (Anhang IV FFH-Richtlinie, europäische Vogelarten) bzw. Artengruppen für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag relevant, da ihre Vorkommen nachgewiesen oder nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden konnten.

Fledermäuse (Anhang IV FFH-Richtlinie)

- Braunes Langohr (Plecotus auritus)
- Breitflügel-Fledermaus (Eptesicus serotinus)
- Großer Abendsegler (Nyctalus noctula)
- Kleinabendsegler (Nyctalus leisleri)
- Kleine Bartfledermaus (Myotis mystacinus)
- Mückenfledermaus (Pipistrellus pygmaeus)
- Rauhaufledermaus (Pipistrellus nathusii)
- Wasserfledermaus (Myotis daubertonii)
- Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus)
- sonstige Fledermausarten (Pecotus spec., Myotis spec., Nyctaloid)

europäische Vogelarten

- Baumpieper (Anthus trivialis)
- Eisvogel (2010) (Alcedo atthis)
- Graureiher (Ardea cinerea)
- Kleinspecht (Dryobates martius)
- Mäusebussard (Buteo buteo)
- Rauchschwalbe (Hirundo rustica)
- Schwarzspecht (2010) (Dryocopus martius)
- Sperber (Accipiter nisus)
- Star (2010) (Sturnus vulgaris)
- Turmfalke (Falco tinnunculus)
- Waldkauz (Strix aluco)
- Ungefährdete Vogelarten

Bei konsequenter Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen für die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie für die europäisch geschützten Vogelarten ist kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten.

Prüfung der Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG für die Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie

Winterquartiere außerhalb der Vegetation, Wochenstuben oder Balzquartiere liegen im Wirkraum nicht vor. Winterquartiere innerhalb der zu beseitigenden Gehölze wurden nicht identifiziert. Eine Schädigung/Tötung von in sommerlichen Tagesverstecken befindlichen Fledermäusen kann durch eine zeitliche Beschränkung der Gehölzarbeiten (V_A 1) ausgeschlossen werden. Durch den Eingriff in die Gehölze außerhalb der Zeit zwischen März und November wären Fledermäuse, die diese Tageseinstände potentiell nutzen könnten, nicht anwesend. Die Möglichkeit des Verlusts solcher Tagesverstecke wurde als sehr gering bewertet. Zudem wurde festgestellt, dass die Umgebung, die an die Eingriffsbereiche angrenzt, ein ausreichendes Quartierangebot bereithält, sodass die ökologischen Funktionen von Ruhestätten durch die Lebensraumausstattung der Umgebung auch ohne gesonderte, über die Vermeidungsmaßnahme V_A 1 hinausgehende artenschutzfachliche Maßnahmen, sichergestellt werden könnte. Daher werden Verletzungen der Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG ohne gesonderte artenschutzfachliche Maßnahmen unterbleiben.

Prüfung des Verbots des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die Arten nach Anhang IV FFH-RL

Baubedingte erhebliche Störungen der im Gebiet vorkommenden Arten werden wegen der geringen Fahrgeschwindigkeiten der Baufahrzeuge ausgeschlossen. Auch im Zuge der winterlichen Freimachung des Baufeldes werden keine erheblichen Störungen erkannt. Verluste von essentiellen Jagdhabitaten treten weder bau-, noch anlagebedingt auf, da die anlagebedingt beanspruchten Flächen lediglich als Jagdhabitate von untergeordneter Bedeutung eingestuft wurden und das Baugeschehen keine zusätzlichen sensiblen Bereiche beansprucht. Besondere Flugrouten liegen nicht vor, sodass insgesamt eine betriebsbedingte erhebliche Störung ausgeschlossen wurde.

Prüfung der Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG für die europäischen Vogelarten

Die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können für alle Vogelarten durch eine Vermeidung der Baufeldfreimachung außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeiten (Vermeidungsmaßnahme V_A 1) vermieden werden. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko wird vorhabenbedingt für keine Vogelart, erkannt; auch für tendenziell kollisionsgefährdete Arten (z. B. Greifvögel) wird das Tötungs- und Verletzungsrisiko nicht signifikant erhöht.

Die vorgenannte Vermeidungsmaßnahme V_A 1 kann weiterhin für die Vogelarten, die jedes Jahr einen neuen Brutplatz beziehen, eine Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verhindern. Für Niststandorte von Arten die ihre Nester mehrfach nutzen, könnte das Zugriffsverbot Nr. 3 im Zuge der Baufeldfreimachung einschlägig werden. Jedoch wäre eine Zerstörung von dauerhaft genutzten Niststandorten (Star, Elster, Rabenkrähe) vorliegend letztlich nicht als ein Verbotsverstoß zu werten, da den Arten trotz potentiell geringen Zerstörungen weitläufige Ausweichhabitate zur Verfügung stünden, so dass die ökologische Funktion von Nistplätzen, die möglicherweise zu Schaden kämen, auch ohne die Planung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt wäre (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG).

Prüfung des Verbots des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die o. g. europäischen Vogelarten

Durch das gegenständliche Vorhaben wird voraussichtlich kein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bedingt werden, da die projektbedingten Biotopflächenverluste für keine Vogelart eine erhebliche Störung bedeuten. Hinsichtlich der festgestellten Brutplätze bleiben bewertungsrelevante Störwirkungen aus. Zwar könnten für die Arten Eisvogel und Star potentielle

Brutplätze innerhalb der artspezifischen Effektdistanz liegen, eine erhebliche vorhabenbedingte Störung für diese Einzelfälle ist jedoch im Ergebnis der entsprechenden Prüfung zu verneinen.

Durch die Erweiterung der Rastanlage nähern sich Störwirkungen auf ein ca. 150 m entfernt liegendes Waldkauz-Revier, die geeignet sind eine Revieraufgabe des Waldkauzes auszulösen. Zur Vermeidung potentieller erheblicher Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden daher mehr als ein Jahr vor Beginn der Bauarbeiten drei Nisthilfen für diese Art an geeigneten Stellen im Wald außerhalb des kritischen Schallpegels, nördlich des betroffenen Waldkauzreviers, installiert und fachgerecht unterhalten. Auf die diesbezüglich in diesen Beschluss eingefügten Nebenbestimmungen wird in diesem Zusammenhang ergänzend verwiesen.

2.2.3.3.4.6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das plangegegenständliche Vorhaben geht mit Eingriffen in Natur und Landschaft einher, welche – soweit nicht vermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben – durch die in den Nebenbestimmungen unter [Kapitel 1.1.3.3.1](#) festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden können.

Nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch den Verursacher durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG.

Die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung durch die Vorhabenträgerin erfolgte gemäß § 17 Abs. 4 S. 3 BNatSchG im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19-01_01) nach den Vorschriften der BKompV. Da die Planung des Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel und die Erstellung der Planungsunterlagen bereits vor Inkrafttreten der BKompV begonnen wurden, sind die erforderlichen Unterlagen zunächst nach den RLBP und den „Planungsleitfaden Eingriffsregelung“ des Landesbetriebes Straßenbau NRW (2012) erstellt und dann im Nachgang überarbeitet worden, insbesondere unter Zuhilfenahme des „Übersetzungsschlüssels der Biotoptypen und -werte der BKompV (Anl. 2) in die Landesbiotoptypenliste in NRW“ (vgl. BfN) und der Handreichung zum Vollzug der Bundeskompensationsverordnung (BfN & BMU 2021).

2.2.3.3.4.6.1 Eingriff

Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, § 14 Abs. 1 BNatSchG. Der Begriff des Eingriffes wird im Landesrecht NRW durch die nicht abschließende Aufzählung des § 30 Abs. 1 LNatSchG NRW konkretisiert. Als Eingriffe gelten nach § 30 Abs. 1 Nr. 4 Alt. 2 LNatSchG NRW insbesondere die Errichtung oder wesentliche Änderung von Straßen. Dies ist vorliegend der Fall.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurden die die Beeinträchtigungen des Schutzguts Biotope gemäß § 5 BKompV und weiterer Schutzgüter gemäß § 6 BKompV durch bau-, anlage- und

betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens sachgerecht dargestellt und bewertet. Je nach Stärke, Dauer und Reichweite der vorhabenbezogenen Wirkungen erfolgte die Einstufung gemäß Anl. 3 (zu § 5 Abs. 3 S. 2 und § 6 Abs. 2 S. 2) BKompV als keine erhebliche Beeinträchtigung, erhebliche Beeinträchtigung (eB) oder erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere (eBS).

Für das *Schutzgut Biotop* kommt es zu **bauzeitlichen Biotopverlusten** von 628 m². Hierunter fallen 573 m² Acker (33.04a.03) und 55 m² Waldmantel (42.01) mit jeweils erheblicher Beeinträchtigung. Es kommt zu **anlagebedingten Biotopverlusten** mit erheblicher Beeinträchtigung in einem Umfang von 27.529 m² zuzüglich 16 Einzelbaumverlusten, die mit jeweils 25 m² beziffert werden (mittlere Ausprägung, gesamt 400 m²). Erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere entstehen in einem Umfang von 3.653 m². Die Flächenverluste von Biotopen mit mindestens erheblicher Beeinträchtigung belaufen sich somit auf insgesamt 32.210 m².

Für das *Schutzgut Tiere und Pflanzen* kommt es durch den **anlagebedingten** Verlust von 24 m² alten Eichenwaldes mit Habitatpotenzial zu einer erheblichen Beeinträchtigung besonderer Schwere.

Baubedingt kommt es beim *Schutzgut Boden* zu einer erheblichen Beeinträchtigung von 628 m² durch eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme. **Anlagebedingt** kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere in einem Umfang von 18.800 m² durch die Neuversiegelung von Böden hoher Wertigkeit. Die Neuversiegelung von Böden geringer Wertigkeit führen zu erheblichen Beeinträchtigungen von 2952 m². Die Anlage von Banketten und Böschungen, Geländemodellierungen, Inanspruchnahme von Nebenflächen, Bau von Lärmschutzwänden und Entwässerungseinrichtungen bedingen eine erhebliche Beeinträchtigung der betroffenen Böden mit hoher Wertigkeit (Böden mit Funktion als Archiv der Naturgeschichte). Auf Hinweis des Kreises Mettmann wurde die Bewertung des Schutzgutes Boden durch die Vorhabenträgerin neu vorgenommen. Die erforderlichen Änderungen der ausgelegten Unterlage, eingebracht im Rahmen des Deckblattverfahrens, resultieren aus den neu hinzugezogenen Kartengrundlagen (schutzwürdige Böden NRW sowie Bodenfunktionskarte des Kreises Mettmann).

Der Verlust landschaftsbildprägender Gehölzbestände in einem Umfang von 520 m² stellt **anlagebedingt** eine erhebliche Beeinträchtigung für das *Schutzgut Landschaftsbild* dar.

2.2.3.3.4.6.2 Vermeidung

Die Eingriffe in Natur- und Landschaft werden – soweit möglich – vermieden bzw. vermindert. Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen, § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot in § 15 Abs. 1 BNatSchG vermag ein Vorhaben mithin nicht grundsätzlich in Frage zu stellen. Vielmehr verpflichtet es die Vorhabenträgerin – in allen Phasen eines Vorhabens – das Vorhaben so umweltschonend wie möglich zu realisieren und insbesondere diejenigen Eingriffe in den Naturhaushalt zu vermeiden, derer es zur Verwirklichung des Vorhabens am geplanten Standort nicht bedarf. (vgl. VG Augsburg, Urt. v. 22.11.2012 – Az.: Au 5 K 11.1539)

Diesem Umstand Rechnung tragend, hat die Vorhabenträgerin im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19-01_01, Kap. 6.2.1) und den zugehörigen Maßnahmenblättern (Unterlage 09-03) die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen beschrieben und im Maßnahmenplan (Unterlage 09-01) räumlich dargestellt. Konkret sind folgende schutzgutbezogene Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen: V 1 Schutz vorhandener Vegetationsbestände, V 2 Schonende Behandlung der bei Bauarbeiten anfallenden Bodenmaterialien, V 3 Ordnungsgemäßer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, V 4 Ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung, V 5 Anlage von Schutzzäunen für Amphibien und Reptilien.

2.2.3.3.4.6.3 Ausgleich und Ersatz

Die trotz der Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch die vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Das dahingehende Verfahren richtet sich gemäß § 15 Abs. 7 BNatSchG nach den Maßgaben der BKompV.

Die Kompensation für das gegenständliche Vorhaben erfolgt zutreffend entsprechend den Vorgaben der BKompV je nach Beeinträchtigung und Schutzgut über den biotopwertbezogenen bzw. funktionsspezifischen Ansatz.

Nach § 7 Abs. 1 BKompV ist für Biotope, bei denen eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten ist, mit dem so genannten Biotopwertverfahren der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf zu ermitteln. Dieser ergibt sich aus der Summe des Kompensationsbedarfs für unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen. Der funktionsspezifische Kompensationsbedarf ist nach § 7 Abs. 2 BKompV verbal-argumentativ zu ermitteln, wenn bei den Schutzgütern Biotope, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima oder Luft eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere, beim Schutzgut Landschaftsbild hingegen eine mindestens erhebliche Beeinträchtigung vorliegt.

Es können alle nach Einsatz der Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe vollständig kompensiert werden. Das im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19-01_01) dargelegte Kompensationskonzept umfasst Maßnahmen in Eingriffsnähe (trassennahe) und vom Eingriffsort entfernte (trassenferne) Maßnahmen zur Kompensation.

Biotopwertverfahren

Nach § 8 Abs. 1 S. 1 BKompV sind erhebliche Beeinträchtigungen von Biotopen ausgeglichen oder ersetzt, wenn im betroffenen Naturraum und innerhalb einer angemessenen Frist eine Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes erfolgt, deren Biotopwert dem nach § 7 Abs. 1 BKompV ermittelten biotopwertbezogenen Kompensationsbedarf entspricht (Biotopwertverfahren). Der

entsprechende Naturraum ist nach Anl. 4 zu § 8 Abs. 1 S. 2 und § 9 Abs. 4 S. 1 BKompV zu bestimmen, § 7 Abs. 1 S. 2 BKompV.

Die Flächeninanspruchnahme nach Biotoptypen sowie der daraus folgende Kompensationsbedarf in Höhe von 227.439 Wertpunkten sind in der folgenden Tabelle dargestellt und können darüber hinaus im Einzelnen der LBP (Unterlage 19-01_01) entnommen werden.

Tabelle 2 Vorhabenbedingte Biotopverluste mindestens erheblicher Beeinträchtigung und Kompensationsbedarf

Art des Eingriffs (Biotop-Code)	Flächeninanspruchnahme	Kompensationsbedarf in Wertpunkten
Verlust von Wald und Gehölzen (41.02.02J, 41.05aM, 42.01, 42.02, 43.07.03M)	2.051 m ² 16 Stk.à 25 m ²	30.277
Verlust von Grünflächen (34.07a.01, 34.08a.02/39.06.03)	3.695 m ²	59.465
Verlust von Saum, Ruderal- und Hochstaudenfluren (39.02, 39.03.02)	527 m ²	3.046
Verlust von Ackerfläche (33.04a.03)	22.528 m ²	118.896
Verlust von sonstigen Kulturbiotopen sonstige Grünanlage (51.07a.01)	43 m ²	301
Verlust von Straßenbegleitgrün (52.01.08a.02, 52.01.08a.02/52.03.03a)	2.685 m ²	14.377
Verlust von teilversiegelten Wegen (52.03.03a)	281 m ²	1.077
Gesamtpunkte	32.210 m²	227.439

Insgesamt besteht somit ein biotopwertbezogener Kompensationsbedarf in Höhe von 227.439 Biotopwertpunkten. Durch die im Kompensationskonzept aufgeführten trassennahen Ausgleichsmaßnahmen können 77.692 Wertpunkte ausgeglichen werden. Das Defizit in Höhe von 149.747 Wertpunkten wird mit dem Ökokonto der Gräflich von Spee'schen Forstbetriebe kompensiert. Die diesbezüglichen Flächen liegen im Kreis Mettmann und somit im selben Naturraum wie die Eingriffe und sind daher nach den Vorgaben der BKompV geeignet zur Kompensationsleistung. Die erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden ist ebenfalls über das Biotopwertverfahren abgegolten.

Die Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation ist der Unterlage 09-04 zu entnehmen. Hier wird für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass durch die aufgeführten Kompensationsmaßnahmen insgesamt 227.440 Wertpunkte (vgl. Gegenüberstellung Unterlage 09-04, Deckblatt vom 06.09.2024) erbracht werden und die aufgrund des vorhabenbedingten Eingriffes erforderlichen 227.439 Wertpunkte mithin ausgeglichen werden.

Konkret erfolgt die Abgeltung des biotopwertbezogenen Kompensationsbedarfs über die nachfolgenden Maßnahmen: A 2 Ansaat von Landschaftsrasen, A 3 Anpflanzung von Gehölzen, A 4 Anpflanzung von Einzelbäumen, A 5 Entwicklung von Kleingehölzen, E 1 Umwandlung von Nadelholzforsten und naturfernen Laubwaldbeständen in standortgerechte Laubwälder.

Funktionsspezifische Kompensation

Nach § 8 Abs. 5 BKompV sind erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere von Biotopen funktionsbezogen nach Maßgabe des § 9 Abs. 2 bis 5 BKompV auszugleichen oder zu ersetzen. Vorliegend besteht für 3.653 m² von den 32.210 m² in Anspruch genommener Biotopflächen (siehe [Tabelle 3](#)) eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere.

Unter Berücksichtigung von § 9 Abs. 2 S. 2 Nr. 1. BKompV ist für diese Biotope aus gutachterlicher Sicht keine funktionspezifische Kompensation erforderlich, da durch das vorgeschlagene Kompensationskonzept eine naturschutzfachlich sinnvollere Aufwertung erfolgt. Dem kann seitens der Planfeststellungsbehörde gefolgt werden. Im vorliegenden Fall handelt es sich bei den von erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere betroffenen Flächen zum einen um Biotope auf einer Kompensationsfläche für ein anderes Eingriffsvorhaben im Planungsraum, die erst vor wenigen Jahren umgesetzt wurde und auf der sich bislang noch keine höherwertigen Biotope entwickelt haben. Zum anderen fallen hierunter die randlichen Eingriffe in einen älteren Eichenwaldbestand, wovon jedoch in erster Linie Unterwuchs am Waldrand betroffen ist und somit kein Verlust von älteren Bäumen einhergeht.

Die erforderlichen funktionsbezogenen Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter Tiere, Boden und Landschaftsbild werden wie folgt umgesetzt: für das Schutzgut Tiere (Eingriff in den Eichenwald) über die CEF-Maßnahme Anbringung von drei Nistkästen für den Waldkauz, für das Schutzgut Boden über Entsiegelung (Maßnahme A 1) und Umwandlung von Nadelholzforsten und naturfernen Laubwaldbeständen in standortgerechte Laubwälder (Maßnahme E 1); für das Schutzgut Landschaftsbild über die Anpflanzung von Gehölzen (Maßnahme A3) und Entwicklung von Kleingehölzen (Maßnahme A 5).

2.2.3.3.5 Forstwirtschaftliche Belange

Belange der Forstwirtschaft stehen dem gegenständlichen Vorhaben nicht entgegen.

Vorliegend konnte eine Genehmigung zur Rodung und Umwandlung des in östlicher Richtung an die Bestandsanlage angrenzenden ca. 24 m² großen Waldstücks sowie 1.057 m² Waldmantel in eine andere Nutzungsart gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 BWaldG i. V. m. § 39 LFG erteilt werden.

Nach § 9 Abs. 1 S. 1 BWaldG darf Wald nur mit Genehmigung der nach Landesrecht zuständigen Behörde gerodet und in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Bei dem vorliegend durch die geplante Erweiterungsfläche tangierten Waldbeständen (Eichenwald und Waldmantel) handelt es sich um eine mit Forstpflanzen bestockte Grundfläche und mithin um Wald im Sinne des § 2 Abs. 1 BWaldG.

Die Genehmigung soll gemäß § 39 Abs. 3 S. 1 LFoG versagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Wald in der Gemeinde einen geringen Flächenanteil hat oder für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, den Schutz natürlicher Bodenfunktionen im Sinne des BBodSchG, die forstwirtschaftliche Erzeugung, das Landschaftsbild oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist oder dem Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG dient und die nachteiligen Wirkungen der Umwandlungen nicht durch Nebenbestimmungen, insbesondere durch die Verpflichtung, Ersatzaufforstungen durch Saat oder Pflanzung vorzunehmen, ganz oder zum wesentlichen Teil abgewendet werden können.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. So sind in der Gemeinde Ratingen diverse weitere Waldbestände, vorwiegend gemischte Laubwälder mit Eichen, Buchen, Ahorn, Kirschen und Linden, belegen. Die Ausdehnung des Stadtwaldes beläuft sich auf ca. 105 ha. Allein der Planungsraum umfasst im Norden bzw. Nordosten unterschiedlich alte und verschieden strukturierte Laubmischwälder, von Fichte bzw. Douglasie dominierte Waldbestände sowie alte Buchen- und Eichen-Buchenmischwälder im naturnahen Bachtal des Dickelsbachs. Weiterhin grenzt südlich an die bestehende Rastanlage eine Laubwaldfläche an. Auch hat der – im Vergleich zur Gesamtwaldfläche sehr kleinflächige – betroffene Bereich keine wesentliche Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder das Landschaftsbild, da es sich hierbei noch nicht um ausgewachsenen Eichenwald, sondern nur um Unterwuchs am Waldrand handelt, der als geringwertig anzusehen ist. Es handelt sich vorliegend zudem weder um Schutz- noch um Erholungswald im Sinne des §§ 49, 50 LFoG. Der betroffene Wald hat keine besondere Bedeutung für die Erholung der Bevölkerung, den Schutz natürlicher Bodenfunktionen im Sinne des BBodSchG sowie den Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG. Die mit der Waldumwandlung einhergehenden nachteiligen Auswirkungen können von der Vorhabenträgerin zudem vollumfänglich im Rahmen des vorgesehenen multifunktionalen Kompensationskonzeptes abgewendet werden.

Bei der Entscheidung über einen Umwandlungsantrag sind gemäß § 39 Abs. 2 S. 1 LFoG unter Beachtung der Ziele und Erfordernisse der Landesplanung die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander unter dem Gesichtspunkt abzuwägen, welche Nutzungsart auf Dauer für das Gemeinwohl von größerer Bedeutung ist.

Bei dem vorliegend tangierten Eichenwald und dem Waldmantel handelt es sich um Wald, welchem keine besonderen Schutzfunktionen zukommen. Dem wirtschaftlichen Interesse des Waldbesitzers ist vorliegend das Interesse der Allgemeinheit an der Verkehrssicherheit und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland gegenüberzustellen, welche durch die bedarfsgerechte Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur – namentlich die Errichtung von fehlenden Lkw-Stellplätzen in dem betreffenden Bereich – gestärkt werden können. Insbesondere mit Blick auf die festgestellte umweltfachliche Wertigkeit des Waldmantels bzw. des Eichenwaldes (Unterwuchs) in seinem gegenwärtigen Entwicklungszustand sowie die vollumfängliche Kompensation der nachteiligen Auswirkungen, überwiegen die Aspekte, welche der neuen Nutzungsart auf Dauer für das Gemeinwohl eine größere Bedeutung zumessen.

2.2.3.3.6 Gewässerschutz gemäß WRRL

Das gegenständliche Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft unter Beachtung der unter [Kapitel 1.1.3.5](#) aufgeführten Nebenbestimmungen vereinbar. Den unionsrechtlichen Maßstäben wird vorliegend Rechnung getragen.

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in den §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für **oberirdische Gewässer** und das **Grundwasser**, die die entsprechenden Vorgaben der WRRL in deutsches Recht umsetzen. Nach § 27 Abs. 1 WHG sind **oberirdische Gewässer**, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Nach § 47 Abs. 1 WHG ist das **Grundwasser** so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Oberflächengewässer

Vorliegend befindet sich mit dem Oberflächengewässer Dickelsbach ein berichtspflichtiges Oberflächengewässer in dem Planbereich, welches – von dem Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage unbeeinflusst – durch Einleitung aus einer bestehenden Entwässerungseinrichtung, die nicht Teil der gegenständlichen Planung ist, betroffen ist.

Der Dickelsbach ist ein rechtsseitiges Nebengewässer des Rheins, welches innerhalb des Teileinzugsgebiets Rhein/Rheingraben Nord bzw. der Planungseinheit „PE_RHE_1300: Rechte Rheinzufüsse Düsseldorf-Duisburg“ und mithin innerhalb des Verbandsgebiets des Bergisch-Rheinischen Wasserverbands liegt. Das Fließgewässer entspringt im Höseler Grünpark Fernholz und nimmt seinen Lauf über Lintorf und Duisburg-Süd und mündet bei Duisburg Hochfeld in den Rhein. Die Fließlänge des Dickelsbachs, der in die Abschnitte „Duisburg“, „Duisburg bis Lintorf“, „Lintorf“ und „Lintorf bis Hösel“ unterteilt ist, beträgt insgesamt 21,88 km. Der Gewässerabschnitt DE_NRW_2758_14605 „Lintorf bis Hösel“ weist eine Länge von 7,242 km auf. Der Dickelsbach ist nördlich der geplanten Rastanlagenerweiterung in seiner Gewässerstruktur überwiegend gering verändert. Im Bereich der Kläranlage Hösel-Dickelsbach, die sich nordöstlich der Tank- und Rastanlage Hösel befindet, sowie im Bereich der Querung der BAB 3 wird das Gewässer abschnittsweise verrohrt geführt. Im Planungsraum ist zudem ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet entlang des Dickelsbachs ausgewiesen.

Der Dickelsbach wird im aktuellen Bewirtschaftungsplan als natürlicher Wasserkörper eingestuft, sodass als Bewertungsmaßstab der gute ökologische und chemische Zustand heranzuziehen ist. Die Komponente Makrozoobenthos mit der Bewertung des Moduls „Allgemeine Degradation“ und die

Komponente Fische sind für die unbefriedigende Bewertung des ökologischen Zustands verantwortlich. Ursachen für die unbefriedigende Fischsituation sind vor allem strukturelle Defizite, die sich beim Dickelsbach in einer sehr geringen Fischdichte niederschlagen. Der chemische Zustand ist aufgrund ubiquitärer Schadstoffbelastungen ebenfalls nicht gut.

Nach § 29 Abs. 1 WHG ist ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand der oberirdischen Gewässer bis zum 22. Dezember 2015 zu erreichen. Diese Frist kann höchstens zweimal für einen Zeitraum von jeweils sechs Jahren gemäß § 29 Abs. 2 WHG von der zuständigen Behörde verlängert werden, wenn die Voraussetzungen des § 29 Abs. 1 WHG vorliegen. Lassen sich die Bewirtschaftungsziele auf Grund der natürlichen Gegebenheiten nicht innerhalb der Fristverlängerung nach § 29 Abs. 3 S. 1 WHG erreichen, sind jedoch weitere Verlängerungen möglich, § 29 Abs. 3 S. 2 WHG.

Dies ist vorliegend der Fall. Für den Oberflächenwasserkörper Dickelsbach wurde bis 2021 der gute ökologische Zustand nicht erreicht, weswegen eine Fristverlängerung für die Zielerreichung des guten ökologischen Zustands beantragt wurde. Das Maßnahmenprogramm für den Gewässerkörper DE_NRW_2758_14605 „Dickelsbach“ beinhaltet Maßnahmen zur Reduzierung der stofflichen Belastung durch Straßen. Der Schwerpunkt des Maßnahmenkatalogs liegt jedoch auf Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatfunktion des Gewässers.

Vorliegend ist vorhabenbedingt weder von einer Verschlechterung des ökologischen, noch des chemischen Zustandes des in Rede stehenden Oberflächenwasserkörpers auszugehen.

Für die Bewertung von Oberflächenwasserkörpern sind die maßgeblichen Qualitätskomponenten der WRRL heranzuziehen, und zwar für den Ökologischen Zustand die Biologischen Qualitätskomponenten und die unterstützenden Qualitätskomponenten (Hydromorphologische, Physikalisch-chemische und Chemische Qualitätskomponenten) und für den Chemischen Zustand die diesbezüglichen Chemischen Qualitätskomponenten.

In dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Fachbeitrag Unterlage 18-09 wird in diesem Zusammenhang – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – Folgendes festgehalten:

1. Es ist ausgeschlossen, dass die Baumaßnahme eine Verschlechterung des ökologischen Zustands des Dickelsbachs verursacht, indem sie sich negativ auf die **Biologischen Qualitätskomponenten** wie Phytoplankton, Makrophyten/Phytobenthos, Makrozoobenthos und Fische auswirkt. Dies liegt daran, dass keine baulichen Maßnahmen im oder am Gewässer durchgeführt werden, was die Durchgängigkeit des Gewässers unverändert lässt. Ebenso werden keine Veränderungen an den morphologischen Bedingungen des Fließgewässers vorgenommen.
2. Eine Beeinträchtigung des ökologischen Zustands des Dickelsbachs durch negative Auswirkungen auf die **hydromorphologischen Qualitätskomponenten** wie Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie kann ausgeschlossen werden.

3. Eine Beeinträchtigung des ökologischen Zustands des Oberflächenwasserkörpers Dickelsbach durch eine Verschlechterung der allgemeinen **physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten** im Zusammenhang mit dem Umbau und der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel kann ausgeschlossen werden.
4. Eine nachteilige Veränderung der **chemischen Qualitätskomponenten** im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand kann ausgeschlossen werden. Es wird vielmehr prognostiziert, dass die mittleren spezifischen Frachten der Parameter BSB5, TOC, o-PO4-P und Chlorid im Straßenabfluss abnehmen werden.
5. Eine Verschlechterung des **chemischen Zustands** des Oberflächenwasserkörpers Dickelsbach durch den Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel ist zu verneinen. Stattdessen wird prognostiziert, dass die mittleren spezifischen Frachten der Parameter Benzo(a)pyren und Blei im Straßenabfluss abnehmen werden.

Grundwasser

Das geplante Bauvorhaben betrifft weiterhin den Grundwasserkörper „DENW_27_12 Ruhrkarbon“. Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel findet vollständig innerhalb des genannten Grundwasserkörpers statt. Es handelt sich um einen gering ergebnigen silikatischen bzw. organischen Kluftgrundwasserleiter mit einer Ausdehnung von 20,58 km² und einer geringen bis mäßigen Durchlässigkeit. Im Bereich des Grundwasserkörpers liegen vorwiegend Flächen mit mittlerer bis günstiger Schutzwirkung. Die mittleren Grundwasserflurabstände liegen bei 1-4 m unter Geländeoberkante. Die Ausweisung von Wasserschutzgebieten ist im Bereich der geplanten Baumaßnahme und ihres näheren Umfeldes nicht erfolgt. Grundwasserabhängige Landökosysteme liegen nicht vor, ebenso wenig operative oder Überblicksmessstellen zur Überwachung des chemischen Zustandes.

Der betroffene Grundwasserkörper DENW_27_12 „Ruhrkarbon“ gehört zum Teileinzugsgebiet Rhein/Rheingraben Nord im Westen Nordrhein-Westfalens. Der für die geplante Baumaßnahme relevante Grundwasserkörper „Ruhrkarbon“ befindet sich gemäß Grundwassersteckbrief in einem guten mengenmäßigen und chemischen Zustand.

Für den Grundwasserkörper DENW_27_12 „Ruhrkarbon“ wurde der gute mengenmäßige und chemische Zustand bereits erreicht. Es sind daher auch keine Maßnahmen vorgesehen.

Weiterhin ist nicht davon auszugehen, dass sich der gute mengenmäßige und chemische Zustand des Grundwasserkörpers DENW_27_12 "Ruhrkarbon" verschlechtert. Eine Beeinträchtigung der Zielerreichung der Maßnahmen des Bewirtschaftungsplans, die den Oberflächenwasserkörper DE_NRW_2758_14605 "Dickelsbach, Lintorf bis Hösel" betreffen, kann ausgeschlossen werden.

In Bezug auf den Grundwasserkörper sind im Rahmen der Verschlechterungsverbot der mengenmäßige und der chemische Zustand abzu prüfen. Diesbezüglich führt das Gutachten – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – Folgendes an:

1. Es wird nicht erwartet, dass sich der gute mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers DENW_27_12 "Ruhrkarbon" durch die Inanspruchnahme von Flächen im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben verschlechtert.
2. Es wird nicht erwartet, dass sich der gute chemische Zustand des Grundwasserkörpers DENW_27_12 "Ruhrkarbon" durch Stoffeinträge, die mit dem geplanten Bauvorhaben in Verbindung stehen, verschlechtert. Der Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel an der A 3 werden nicht zu einer Verschlechterung einer der für den ökologischen und chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers DE_NRW_2758_14605 "Dickelsbach, Lintorf bis Hösel" relevanten Qualitätskomponenten führen.

Diese Ausführungen sind auch nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Das Vorhaben ist demzufolge – wie oben bereits dargelegt – letztlich als mit den Belangen der WRRL vereinbar anzusehen.

2.2.3.3.7 Bodenschutz

Das gegenständliche Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes nach Maßgabe der Nebenbestimmungen unter [Kapitel 1.1.3.6](#) vereinbar.

Nach § 4 Abs. 1 und 2 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Der Grundstückseigentümer und der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück sind verpflichtet, Maßnahmen zur Abwehr der von ihrem Grundstück drohenden schädlichen Bodenveränderungen zu ergreifen. Nach § 7 S. 1 bis 3 BBodSchG sind der Grundstückseigentümer, der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und derjenige, der Einrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch ihre Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Vorsorgemaßnahmen sind geboten, wenn wegen der räumlichen, langfristigen oder komplexen Auswirkungen einer Nutzung auf die Bodenfunktionen die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung besteht. Zur Erfüllung der Vorsorgepflicht sind Bodeneinwirkungen zu vermeiden oder zu vermindern, soweit dies auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des Grundstücks verhältnismäßig ist. Böden mit einer besonders hohen, sehr hohen oder hohen Funktionserfüllung sind gemäß den Vorsorgegrundsätzen in § 1 Abs. 1 LBodSchG NRW besonders zu schützen oder von Planungen freizuhalten. Die Anforderungen werden konkretisiert durch die BBodSchV, die nach Maßgabe dieses Beschlusses zu beachten ist.

Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel beansprucht insbesondere im nordöstlichen Erweiterungsgebiet Flächen, die gemäß Bodenfunktionskarte des Kreises Mettmann im Maßstab 1:5.000 eine hohe Regelungs- und Pufferfunktion sowie eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit aufweisen. In Summe ergeben diese Schutzwürdigkeiten durch die aggregierte Bodenfunktionskarte ein Bodenvorbehaltsgebiet. Vorliegend erfolgt eine funktionsbezogene Kompensation des Schutzzuges

Boden unter Berücksichtigung der Bodenfunktionskarte des Kreises Mettmann. Für das Vorhaben wird eine umweltfachliche Baubegleitung beauftragt. Für den Fachbereich Boden/Bodenschutz wird ein Bodenschutzkonzept vor Baubeginn beauftragt und entwickelt. Die Inanspruchnahme von unversiegelter Arbeitsfläche wird auf ein Minimum beschränkt. Im Zuge der Ausführungsplanung wird im Detail festgelegt, mit welcher Lastverteilungsmethode Boden und Untergrund im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche, von Baustraßen und sonstigen temporär beanspruchten Flächen vor Beeinträchtigungen geschützt werden.

2.2.3.3.8 Abfallwirtschaft und Altlasten

Das gegenständliche Vorhaben ist mit den Belangen der Abfallwirtschaft und Altlasten nach Maßgabe der Nebenbestimmungen unter [Kapitel 1.1.3.7](#) vereinbar.

Für das Plangebiet liegen keine Erkenntnisse, Hinweise oder Verdachtsmomente zu Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen sowie dadurch bedingten Beeinträchtigungen vor. Lediglich angrenzend, aber nicht im Baubereich, ist die AL 35388/3 Ra (Autobahntankstelle) im Kataster des Kreises Mettmann über Altlasten, altlastverdächtige Flächen, schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen und Deponien (Altlastenkataster) verzeichnet.

2.2.3.3.9 Klimaschutz

Die Belange des globalen Klimaschutzes stehen dem gegenständlichen Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel nicht entgegen.

Aus Art. 20a GG sowie dessen einfachgesetzlicher Konkretisierung in § 13 Abs. 1 KSG folgt das Erfordernis in der Abwägung auch Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen. Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst u. a. die Verpflichtung zum Klimaschutz einschließlich des Ziels zur Herstellung der Klimaneutralität. (vgl. BVerfG, Beschl. v. 24.03.2021 – Az.: 1 BvR 2656/18)

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG konkretisiert und ergänzt. Demnach sind die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in den §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – im Rahmen der Abwägung in die Entscheidungsfindung einzustellen. Im Konfliktfall sind die Belange des Klimaschutzes in einen Ausgleich mit den anderen Verfassungsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Der § 13 Abs. 1 S. 1 KSG statuiert eine Berücksichtigungs- nicht aber eine Beachtungspflicht bzw. ein Optimierungsgebot. Im Rahmen der Abwägung ist in den Blick zu nehmen, ob und inwieweit die Planung Einfluss auf die THG-Emissionen hat und die Erreichung der Klimaziele gefährden könnte. (vgl. BVerfG, Urt. v. 04.05.2022 – Az.: 9 A 7.21; BMDV, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung)

2.2.3.3.9.1 Feststellung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Mit dem gegenständlichen Vorhaben sind emissionserhöhende Auswirkungen verbunden. Seitens der Vorhabenträgerin wurden im Wege einer Abschätzung die dem Vorhaben im Sinne eines Ursachen-Wirkzusammenhangs anzulastenden THG-Emissionen getrennt für die Teilbereiche THG-Lebenszyklusemissionen, verkehrsbedingte THG-Emissionen sowie landnutzungsbedingte THG-Emissionen ermittelt.

2.2.3.3.9.1.1 THG-Lebenszyklusemissionen

Demnach wirkt sich das plangegegenständliche Vorhaben bezogen auf den Teilbereich der THG-Lebenszyklusemissionen leicht emissionserhöhend aus.

Unter den Begriff der THG-Lebenszyklusemissionen fallen alle THG-Emissionen, die mit dem Bau, der Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung) und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind. Die THG-Emissionen sind für Projekte des Bedarfsplans im entsprechenden Projektdossier im Projektinformationssystem zum BVWP dargestellt, welches auf der Methodik aus dem BVWP-Methodenhandbuch basiert. Da es sich bei dem gegenständlichen Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel nicht um ein Projekt des Bedarfsplanes handelt, entfällt ein Rückgriff auf ein entsprechendes Projektdossier und die Abschätzung der THG-Lebenszyklusemissionen hat für die Genehmigungsplanung projektspezifisch anhand des aktuellen Planungsstandes zu erfolgen. Zur Berechnung der THG-Emissionen wird in einem ersten Schritt die Fläche aus Länge und Querschnitt berechnet. Hierzu wird für Bundesautobahnen 6,2 kg CO₂-eq pro Quadratmeter und Jahr zugrunde gelegt. Dieser pauschalisierte Angabe liegt ein Mix von Beton, Asphalt, Schotter, Kies und Zement für Deckschichten, Trag- und Bindschichten und den Unterbau zugrunde; eine baustoffspezifische Betrachtung findet nicht statt. Der Energieaufwand für Straßenbau und Baustellenbetrieb ist hier mit eingerechnet (Transport und Energie nehmen 18 % ein). (vgl. BMDV, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung)

Vorliegend werden für das plangegegenständliche Vorhaben basierend auf dem aktuellen Planungsstand THG-Emissionen in Höhe von 204.600 kg CO₂-eq/a gegenüber 117.800 kg CO₂-eq/a im Bestand und mithin ein Anstieg der THG-Emissionen um 86.800 kg CO₂-eq/a prognostiziert.

2.2.3.3.9.1.2 Verkehrsbedingte THG-Emissionen

Bezogen auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen wirkt sich der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel tendenziell emissionsmindernd aus.

Die verkehrsbedingten THG-Emissionen resultieren aus der Energiegewinnung für den Antrieb von Fahrzeugen, namentlich der Gewinnung, Herstellung und Verbrennung von Kraftstoffen sowie der Stromerzeugung und -bereitstellung. Die durch das plangegegenständliche Vorhaben bzw. dessen verkehrliche Nutzung voraussichtlich ausgelöste Veränderung der THG-Emissionen wird mittels einer Gegenüberstellung von Prognosenußfall und dem Prognoseplanfall (mit Belastungen und Entlastungen) in den Blick genommen. Die Abschätzung der projektbezogenen verkehrsbedingten THG-Emissionen wird für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung unter Heranziehung der Methode NA3 Kohlendioxid-Emissionen aus dem BVWP-Methodenhandbuch auf Grundlage der Daten des aktuellen Planungsstandes vorgenommen. Basis der Abschätzung ist die Verkehrsprognose aus der

Verkehrsuntersuchung, welche maßgeblich für den Prognosehorizont hinsichtlich der verkehrlichen THG-Emissionen ist. Ist eine Verkehrsuntersuchung nicht erforderlich, kann eine Berechnung der durch das Vorhaben veranlassten verkehrsbedingten THG-Emissionen unterbleiben und die Begründung verbalargumentativ erfolgen (siehe BMDV, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung).

Dies ist vorliegend der Fall. Durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel wird es zu keiner Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommen. Mit dem Vorhaben geht keine Kapazitätserweiterung für den betreffenden Streckenabschnitt und mithin keine Erhöhung der verkehrsbedingten THG-Emissionen einher. Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich vielmehr um ein punktuell-strassenbauvorhaben, welches ausschließlich auf die Reduzierung des bestehenden Fehlbedarfes an Lkw-Stellplätzen für diesen Streckenabschnitt zielt. Durch die Erweiterung der bestehenden Stellplatzkapazität sollen der Parksuchverkehr und die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge durch widerrechtlich abgestellte Lkw verringert werden.

2.2.3.3.9.1.3 Landnutzungsbedingte THG-Emissionen

Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen stellt sich das plangegegenständliche Vorhaben, unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen, als klimaneutral dar. Durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel werden zwar teilweise klimarelevante Flächen in Anspruch genommen, welche durch die Vorhabenträger jedoch vollumfänglich ausgeglichen werden.

Im Rahmen der landnutzungsbedingten THG-Emissionen sind im Hinblick auf das globale Klima sowohl die langfristig gebundenen Kohlenstoffvorräte in organischen Böden, namentlich Moore und Anmoore) als auch die in lebender Biomasse der Biotope (ober- und unterirdisch) gebundenen Kohlenstoffvorräte zu berücksichtigen.

Vorliegend werden durch das plangegegenständliche Vorhaben Wälder, sonstige Gehölzbiotope, Dauergrünland und Ruderalfluren mit Klimaschutzfunktion in einem begrenzten Umfang von 3.064 m² bau- und anlagenbedingt in Anspruch genommen. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in klimarelevante CO₂ bindende Vegetationsstrukturen können allerdings durch naturschutzfachliche Maßnahmen, namentlich die Anpflanzung von Gehölzen im Plangebiet, in einem Umfang von 4.828 m² kompensiert bzw. die klimarelevanten Funktionen näherungsweise wiederhergestellt werden.

2.2.3.3.9.2 Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel steht aufgrund seiner tendenziell leicht emissionserhöhenden Wirkung grundsätzlich mit den schrittweise Minderungszielen des KSG in Widerspruch, ist jedoch bei konkreter Betrachtung in der Relation zu diesen nicht geeignet, die Erreichung der nationalen Klimaziele zu gefährden.

Das KSG verfolgt zur Einhaltung der festgesetzten Klimaziele keinen projektspezifischen Ansatz, sondern ist primär an den Gesetzgeber selbst adressiert, welchem die Entscheidung über geeignete Maßnahmen zur Erreichung der völkerrechtlich vereinbarten Klimaziele in dem gegebenen Zeitraum obliegt. Als Handlungsinstrumente sieht das KSG dahingehend insbesondere die Aufstellung und

Umsetzung von Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG sowie die Möglichkeit von Sofortprogrammen nach § 8 KSG bei einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmengen vor.

Zur Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz sind die projektbedingt zu erwartenden zusätzlichen THG-Emissionen mit den nationalen Klimazielen des § 3 KSG, d. h. dem Ziel der schrittweisen Reduzierung der Gesamtemissionen bis hin zu der für 2045 angestrebten Netto-Treibhausgasneutralität und der 2050 angestrebten negativen Treibhausgasemissionen, in Relation zu setzen. Das KSG verfolgt dahingehend einen sektorübergreifenden Ansatz im Sinne einer Gesamtbilanzierung. Klimarelevant sind neben den nach § 4 KSG i. V. m. Anl. 2 zu § 4 KSG festgelegten sektorspezifischen Zielen, alle in Anl. 1 zu § 4 KSG genannten Sektoren, namentlich auch der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft. (vgl. BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – Az.: 9 A 7.21, BMDV, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung)

Für den Sektor Industrie, welchem nach Anl. 1 Nr. 2 zu den §§ 4 und 5 KSG die THG-Lebenszyklusemissionen zuzurechnen sind, ist zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele des § 3 KSG eine Rückführung der Jahresemissionsmenge von 186 Mio. t. CO₂-eq im Jahr 2020 auf 118 Mio. t. CO₂-eq im Jahr 2030 in Anl. 2 zu § 4 KSG gesetzlich festgelegt. Zur Einhaltung dieser Klimaschutzziele sind seitens der Bundesregierung Klimaschutz- und Sofortprogramme vorgesehen, welche u. a. die Dekarbonisierung der Industrie mit Fokus auf der künftigen Verwendung von grünem Wasserstoff, ergänzt durch Sofortprogramme für einzelne Industriesektoren, die Steigerung der Energieeffizienz in der Wirtschaft sowie die Förderung von Wasserstofftechnologie und der Ansiedlung von Batteriefabriken umfassen. Im Fokus der vorgesehenen Maßnahmen stehen mit-hin insbesondere die produzierenden Wirtschaftszweige mit einem hohen Energiebedarf. Der Um- und Ausbau von Straßen und Neben ist hingegen nicht (unmittelbar) Inhalt der Klimaschutz- und Sofortprogramme.

Setzt man die für das Jahr 2024 festgesetzte Jahresemissionsmenge von 165 Mio. t. CO₂-eq in Relation zu den vorliegend vorhabenbedingt zusätzlich zu erwartenden Lebenszyklusemissionen in Höhe von rund 86.800 kg CO₂-eq pro Jahr wird deutlich, dass dem plangegenständlichen Vorhaben eine weitestgehend untergeordnete Rolle im Verhältnis zu den gesamten THG-Emissionen des Industriesektors zukommt und das Vorhaben daher nicht geeignet ist, die Zielerreichung für diesen Sektor als solche zu gefährden.

Für den Sektor Verkehr, welchem nach Anl. 1 Nr. 4 zu den §§ 4 und 5 KSG die verkehrsbedingten THG-Emissionen zuzurechnen sind, besteht zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele des § 3 KSG eine Verpflichtung die Jahresemissionsmenge von 150 Mio. t. CO₂-eq im Jahr 2020 auf 85 Mio. t. CO₂-eq im Jahr 2030 zurückzuführen, wobei für das Jahr 2024 eine Jahresemissionsmenge von 128 Mio. t. CO₂-eq gesetzlich festgelegt ist. Zur Einhaltung der vorgenannten Klimaschutzziele sind seitens der Bundesregierung Klimaschutz- und Sofortprogramme vorgesehen, namentlich die Förderung von Elektromobilität, der Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- sowie des Schienenverkehrs.

Bei dem plangegenständlichen Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel handelt es sich um ein punktuell Straßenbauvorhaben für eine Nebenanlage, mit welchem – wie bereits mehrfach erwähnt – keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens einhergeht. Durch die Erweiterung der Stellplatzkapazitäten soll dem bestehenden Fehlbedarf an Rast- und Stellplätzen für den

Schwerlastverkehr Rechnung getragen werden, wobei durch die damit einhergehende Verringerung des Parksuchverkehrs sowie von Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen verursacht durch widerrechtlich abgestellte Lkw sogar ein emissionsmindernder Effekt erwartet wird. Das plangegegenständliche Verfahren hat mithin keine negativen Auswirkungen auf die Erreichung der o.g. Sektorenziele.

Die landnutzungsbedingten THG-Emissionen sind dem Sektor Landnutzung zuzuordnen, für welchen keine festen Sektorenziele in Anl. 2 zu § 4 KSG festgeschrieben sind. Vielmehr hat der Gesetzgeber in § 3a Abs. 1 KSG Verbesserungsziele aufgenommen, wonach der Mittelwert der jährlichen Emissionsbilanzen des jeweiligen Zieljahres und der drei vorhergehenden Kalenderjahre dieses Sektors bis zum Jahre 2030 auf mindestens minus 25 Mio. t. CO₂-eq verbessert und mithin der Beitrag dieses Sektors zum Klimaschutz gestärkt werden soll. Auch für den Sektor Landnutzung sind seitens der Bundesregierung Klimaschutzprogramme vorgesehen, welche schwerpunktmäßig auf die Steigerung von natürlichen Kohlenstoffsinken und den Schutz von Biodiversität abstellen, namentlich den Humusaufbau und -erhalt, den Moorbodenschutz sowie klimaresiliente Wälder.

Im vorliegenden Fall sind Moore oder moorähnliche Böden von dem plangegegenständlichen Vorhaben nicht betroffen. Bau- und anlagenbedingt wird es jedoch zu einer Inanspruchnahme von Wäldern, sonstigen Gehölzbiotopen, Dauergrünland und Ruderalfluren mit Klimaschutzfunktion in einem Umfang von 3.064 m² kommen. Dieser unvermeidbare Verlust von Vegetationsstrukturen mit Klimaschutzfunktion soll durch die Anpflanzung von Gehölzen auf dem Rastanlagengelände in einem Umfang von 4.828 m² unter ausschließlicher Verwendung von bodenständigen Baum- und Straucharten ausgeglichen werden. Eine darüberhinausgehende Inanspruchnahme von Vegetationsstrukturen mit Klimaschutzfunktion kann durch einen geeigneten Vegetationsschutz in angrenzenden Bereichen sowie die Ausweisung von Bautabuzonen vermieden werden. Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel ist daher nicht geeignet einen positiven Beitrag zu den in § 3a Abs. 1 KSG niedergelegten Verbesserungsziele zu tätigen, jedoch ist er ebenso wenig geeignet diese Ziele im Hinblick auf seine Klimaneutralität zu konterkarieren.

2.2.3.3.9.3 Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung zu den Planungszielen

Die mit dem Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel einhergehenden nachteiligen Auswirkungen auf die globale THG-Bilanz treten hinter den weiteren abwägungserheblichen Belangen, namentlich der Verkehrssicherheit und den wirtschaftlichen Belangen, zurück.

Für die Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägungsentscheidung gilt, dass § 13 Abs. 1 S. 1 KSG eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtungspflicht formuliert und diese nicht im Sinne eines Optimierungsgebotes zu verstehen ist (BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – Az.: 9 A 7.21).

Der Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel wird sich – wie oben dargestellt – tendenziell leicht emissionserhöhend und mithin grundsätzlich negativ auf die globale THG-Bilanz auswirken. Während sich das gegenständliche Vorhaben hinsichtlich dem Teilbereich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen als klimaneutral und hinsichtlich dem Teilbereich der verkehrsbedingten THG-Emissionen als voraussichtlich klimapositiv darstellt, so ist im Bereich der THG-Lebenszyklusemissionen bau- und anlagenbedingt eine begrenzte Steigerung der THG-Emissionen

gegenüber dem Bestand zu erwarten. Diesen als gering zu qualifizierenden nachteiligen Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens sind aber insbesondere dessen positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gegenüberzustellen. Durch die Schaffung von neuen Lkw-Stellplätzen soll dem bestehenden erheblichen Fehlbedarf entgegengewirkt und mithin einer Missachtung der gesetzlich vorgegebenen Lenk- und Ruhezeiten bzw. dem widerrechtlichen Abstellen von Lkws auf Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen sowie im nachgelagerten Verkehrsnetz vorgebeugt werden. Unfälle aufgrund von Übermüdung von Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern sowie von widerrechtlich abgestellten Lkw können so vermieden bzw. verringert und die Verkehrssicherheit dadurch erhöht werden. Weiterhin ist in die Abwägung einzustellen, dass der gegenständliche Streckenabschnitt Teil der BAB 3 ist, welche als wesentliche West-Ost-Verbindung die Niederlande, Deutschland und Österreich miteinander verbindet und essentiell für den wirtschaftlichen Austausch mittels Schwerlastverkehr im europäischen Binnenmarkt ist und damit neben Beschäftigung und Wohlstand auch die Chancengleichheit im Wirtschaftsverkehr sichert.

Die Planungsziele des gegenständlichen Vorhabens, namentlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland überwiegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis vorliegend die Belange des Klimaschutzes. Dahingehend ist nicht zuletzt zu berücksichtigen, dass die projektbedingten THG-Emissionen in Relation zu nationalen Klimazielen geringfügig und nicht geeignet sind, diese zu konterkarieren. Deutlich wird dieser Umstand auch, wenn man den Umkehrschluss betrachtet, wonach eine Nichtrealisierung des gegenständlichen Vorhabens lediglich marginale Vorteile für die Einhaltung der nationalen Klimaziele mit sich bringen würde, während den bestehenden Gefahren für die Verkehrssicherheit nicht gleichermaßen angemessen begegnet werden könnte und auch die Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Belange nicht abzusehen wären.

2.2.3.3.10 Eigentum

Die Realisierung des Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel an der BAB 3 in dem Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Ratingen-Ost, bei Strecken-km 93 in Fahrtrichtung Oberhausen, setzt die Inanspruchnahme privaten Eigentums voraus.

Der Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses beschränkt sich auf die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht geändert und können mithin auch nicht Gegenstand des Verfahrens sein. Bei einer Inanspruchnahme von Grundstücken durch ein Vorhaben bedarfs es daher grundsätzlich der Zustimmung des Eigentümers. Ein Planfeststellungsbeschluss entfaltet zwar nach § 19 Abs. 2 FStrG eine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Über die Enteignung selbst inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern durch die zuständige Enteignungsbehörde in einem späteren gesonderten Verfahren gemäß EEG NRW zu entscheiden. Für die Inanspruchnahme von Grundfläche sowie für sonstige durch das Bauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile haben alle durch die Baumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer/innen gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Verkaufs- und Entschädigungsfragen sind nicht im Planfeststellungsverfahren zu klären, vielmehr hat die Vorhabenträgerin auf Basis der in diesem Planfeststellungsverfahren geregelten Inanspruchnahmen von Fremdeigentum entsprechende Entschädigungsverhandlungen zu führen.

Wird fremdes Grundeigentum durch hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Auswirkungen von dem beabsichtigten

Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen, es sei denn, die Betroffenheit ist objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig (vgl. BVerwG, Beschl. v. 09.11.1979 – Az.: 4 N 1/78, 4 N 2/79, 4 N 3/79, 4 N 4/79; BVerwG, Beschl. v. 07.12.1988 – Az.: 7 B 98/88 m. w. N.). Diese Grundsätze sind auch für Grundstücke in gemeindlichem Eigentum maßgebend ungeachtet des Umstandes, dass Gemeinden sich nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums durch Art. 14 GG berufen können (BVerfG, Beschl. v. 08.07.1982 – Az.: 2 BvR 1187/80; BVerwG, Urt. v. 27.03.1992 – Az.: 7 C 18/91; BVerwG, Urt. v. 15.12.2016 – Az.: 4 A 4/15).

Nach Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG ist das Eigentum in herausgehobener Weise geschützt. Das Eigentümerinteresse ist gemäß Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG nur dann überwindbar, wenn das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Lediglich ein besonders schwerwiegendes, dringendes öffentliches Interesse im Verhältnis zu anderen Interessen ist geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen (vgl. BVerfG, Urt. v. 24.03.1987 – Az.: 1 BvR 1046/85; BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – Az.: 4 A 1075/04).

Vorliegend ist die ohnehin als quantitativ und qualitativ gering zu bewertende Inanspruchnahme der entsprechenden Flächen gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, da die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Die genaue Aufstellung der betroffenen Grundstücke sowie ein mit den Angaben übereinstimmender Übersichtsplan befinden sich in Unterlage 10 der Planunterlagen. Der ausgewiesene Eingriff in das Privateigentum übersteigt dabei nicht den planerisch unvermeidbaren Umfang, d. h. die Flächeninanspruchnahme beschränkt sich auf das für die Umsetzung des Planvorhabens erforderliche Minimum.

Die Tank- und Rastanlage Hösel verfügt aktuell über 36 Pkw-Stellplätze und 39 Lkw-Stellplätze. Nach der Erweiterung wird die Kapazität zukünftig auf 103 Pkw- und 103 Lkw-Stellplätze erhöht. Der Ausbau trägt damit zu einer maßgeblichen Reduzierung des Fehlbestandes an Stellflächen im betrachteten Streckenabschnitt bei. Um besonders dem Defizit an Lkw-Parkständen entgegenzuwirken, ist der Ausbau der Anlage im beantragten Umfang angezeigt. Sofern ein Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel nicht erfolgt, ist zu befürchten, dass auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage Hösel verstärkt Parkstände anderer Verkehrsteilnehmer (Pkw-Stellplätze) genutzt werden sowie durch eine widerrechtliche Nutzung der Zufahrtsgassen als Lkw-Abstellfläche, insbesondere in den Nachtstunden, gefährliche Engpässe entstehen.

Das öffentliche Interesse an Verkehrssicherheit durch Reduzierung des Fehlbestandes an Lkw-Stellflächen im betrachteten Streckenabschnitt überwiegt demgemäß das Interesse an der Beibehaltung der Eigentumsverhältnisse und der damit einhergehenden Nutzungen.

Andere Varianten zur Ausgestaltung der Rastanlage mit anderweitiger Inanspruchnahme von Grundflächen erweisen sich gegenüber der festgestellten Planung als nachteilig. Auf die diesbezüglichen eingehenden Ausführungen in diesem Beschluss wird ergänzend verwiesen.

Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme für die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im maßgeblichen Bereich nicht erforderlich. Nähere Informationen zur örtlichen Lage sowie der inhaltlichen Ausgestaltung dieser Maßnahmen sind den Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.4.6.3](#) dieses Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen.

Für das Bauvorhaben müssen zusätzlich temporär Grundstückflächen der Betreiberin der Tank- und Rastanlage sowie des öffentlichen Raums in Anspruch genommen werden.

2.2.3.3.11 Weitere Belange

2.2.3.3.11.1 Kampfmittelbeseitigung

Belange der Kampfmittelbeseitigung stehen dem gegenständlichen Vorhaben nach Maßgabe der Nebenbestimmung unter [Kapitel 1.1.3.9.1](#) nicht entgegen.

Demnach ist spätestens sechs Monate vor dem Baubeginn oder jeglichen Bodeneingriffen einen Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der entsprechenden örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die Bescheinigung über die erfolgreich durchgeführte Kampfmittelüberprüfung muss der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vor dem tatsächlichen Baubeginn vorgelegt werden. Dies wird durch die vorgenannte Nebenbestimmung sichergestellt.

2.2.3.3.11.2 Ver- und Entsorgungsanlagen

Weiterhin stehen die Belange der Ver- und Entsorgungsanlagen dem gegenständlichen Vorhaben nicht entgegen.

Im Rahmen des Rastanlagenausbaus ist die Implementierung einer zusätzlichen Sanitäranlage vorgesehen. Diese wird in der südöstlichen Grünfläche des Lkw-Moduls platziert, mit der primär vorgesehenen Nutzung durch Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer. Die Nähe der Stellplätze zur Rastanlage wird dazu führen, dass Pkw- und Bus-Insassen hauptsächlich die Sanitäranlagen im Raststättengebäude frequentieren. Die Dimensionierung der Sanitäranlage wurde durch Bundesvorgaben festgelegt und befindet sich derzeit in Abstimmung zwischen dem BMDV und dem Bundesrechnungshof. Ver- und Entsorgungsleitungen werden im Ausbaubereich entlang der Hauptfahrgasse des Lkw-Moduls verlegt. Der Anschluss an das öffentliche Netz erfolgt über definierte Anschlusspunkte in der Straße „Allscheidt“ bzw. in der Zufahrtsstraße zum Motel. Weitere technische Anschlüsse werden durch einen Fachplaner im Detail festgelegt. Durch die diesbezüglich in diesen Beschluss eingefügten Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass dabei auch den Belangen der Stadt Ratingen Rechnung getragen wird.

2.2.3.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen von Privaten sind von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden. Den Forderungen, Anmerkungen, Anregungen oder Hinweisen wurde u. a. durch entsprechende Zusagen der Vorhabenträgerin unter [Kapitel 1.1.4](#) und Nebenbestimmungen unter [Kapitel 1.1.3](#) so weit wie möglich Rechnung getragen. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen erfolgte daher insbesondere bereits oben unter dem [Kapitel 2.2.3](#).

Darüber hinaus ist im Einzelnen noch auf Folgendes einzugehen:

Die nachstehenden Stellungnahmen und Einwendungen gehen auf thematisch gleichgelagerte Aspekte ein, welche daher vorliegend auch gemeinsam thematisiert werden sollen.

2.2.3.4.1 Immissionsschutz

Ermittlung der Beurteilungspegel

Im Kontext der Ermittlung der Beurteilungspegel wurden folgende Einwendungen und Stellungnahmen vorgetragen:

Die Einwendenden E0003, E0004, E0005, E0007, E0011, E0012, E0013, E0014, E0015, E0016, E0017, E0018, E0019, E0021, E0022, E0023, E0024 und Stellungnehmenden SN0001, S0011 erwarten durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel **Lärmerhöhungen** für die angrenzende Wohnbebauung.

Diese Einwände bzw. Anmerkungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Ermittlung der Beurteilungspegel ist nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Nach den schalltechnischen Untersuchungen der Vorhabenträgerin treten bei Vergleich des Prognoseplanfalls mit dem Prognose Nullfall an den betrachteten, maßgebenden Immissionsorten Pegelminderungen zwischen 0,0 dB(A) bis -0,2 dB(A) auf.

Die Vorhabenträgerin weist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar darauf hin, dass die Geräuschbelastung ausgehend von der Tank- und Rastanlage Hösel lediglich eine untergeordnete Rolle einnimmt. Am Beispiel der nächstgelegenen Wohnbebauung (Allscheidt 15) lässt sich herleiten, dass die Geräuschbelastung ausgehend von der BAB 3 im Prognose Nullfall um ca. 24 dB(A) tagsüber und 13 dB(A) nachts lauter ist als die durch die Rastanlage verursachte Geräuschbelastung. Auch im Prognoseplanfall bleibt die Geräuschbelastung ausgehend von der BAB 3 ca. 15 dB(A) tagsüber und 13 dB(A) nachts höher als die Geräuschbelastung, welche von der Rastanlage ausgeht. An den übrigen Immissionsorten sind die Pegelunterschiede noch höher. Dies hängt damit zusammen, dass durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel mehr Kfz mit reduzierter Geschwindigkeit von der BAB 3 auf die Rastanlage abfahren als in der Bestandssituation. Dadurch reduziert sich der Geräuschanteil der BAB 3 in Fahrtrichtung Oberhausen um 0,3 dB(A) tagsüber und 0,6 dB(A) nachts gegenüber dem Bestand. Hieraus resultiert, dass Kfz mit hoher Geschwindigkeit auf der BAB 3 an den Immissionspunkten lauter sind als Kfz mit reduzierter Geschwindigkeit auf der Tank- und Rastanlage Hösel. Insofern wird ergänzend auf die eingehenden Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.2.2](#) verwiesen.

Die Einwendenden E0001, E0006 und E0010 bemängeln, dass in der Berechnung der **Schallausbreitung** keine wetter- und windbedingten Einflüsse berücksichtigt worden seien.

Diese Einwände sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde zutreffend das verbindlich vorgegebene Berechnungsverfahren der RLS-19 angewendet. Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Quelle zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und bei langen Ausbreitungswegen niedrigere Pegel auftreten. Sowohl der pegelerhöhende Einfluss von Straßennässe als auch der pegelmindernde Einfluss von Schnee werden in diesen Richtlinien nicht berücksichtigt.

Weiterhin wurde seitens des Einwendenden E0010 vorgetragen, dass in den immissionstechnischen Untersuchungen überholte **Gebäudedaten** mit Berücksichtigung des mittlerweile rückgebauten alten Motelgebäudes einschließlich Nebengebäuden verwendet worden seien.

Der Forderung auf Anpassung der Gebäudedaten in den Berechnungen wurde durch Änderung der immissionstechnischen Untersuchungen mittels Deckblattes vom 06.09.2024 entsprochen. Wie im Erörterungstermin durch die Vorhabenträgerin zugesagt, wurden die Immissionsberechnungen unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen aktualisiert. Bei der Berechnung wurde im Sinne einer konservativen Betrachtung die bauliche Situation von 2021 (Abriss altes Motelgebäude, kein Neubau des Motels) durch die Vorhabenträgerin zugrunde gelegt. Diese Betrachtung ergibt für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar auf die angrenzende Wohnbebauung die höchsten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

Seitens der Einwendenden E0003, E0004, E0005, E0006, E0007, E0008, E0009, E0010, E0015, E0016, E0020, E0021, E0022, E0023 und Stellungnehmenden SN0001, S0011, S0015 wird die Ermittlung der **Schallemissionen ausgehend von der Rastanlage** bemängelt. Diese würden die Emissionen durch das An-/Abfahren, das Rangieren, den Parksuchverkehr, das Türenschiagen, die Klima-/Kühlaggregate und den sonstigen Anlagenlärm einschließlich der geplanten WC-Anlage nicht adäquat berücksichtigen. In der Ermittlung der Schallemissionen werden im Rahmen der Stellungnahme S0011 sowie der Einwendung E0015 kritisiert, dass keine projektbezogenen Daten zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens auf der Rastanlage herangezogen worden seien. Der Einwendende E0008 fordert zudem, einen „Gesamtschadensleistungspegel entsprechend Nr. 7.4 der TA Lärm aus anlagenbezogenem Lärm und sonstigem Anlagenlärm zu bilden“. Die Einwendenden E0003, E0004, E0005, E0007 und E0016 führen außerdem an, dass durch fehlende Messungen die Lärmauswirkungen der Kühlaggregate nicht ordnungsgemäß bewertet worden seien. Nach dem Stellungnahme S0011 sowie der Einwendung E0015 sei zudem eine Parkplatzlärmstudie nach den „Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen“ des Bayerischen Landesumweltamtes für die Ermittlung der Schallemissionen zu erstellen.

Diese Einwände und Anmerkungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Sowohl die flächenbezogenen Schalleleistungspegel der Parkstände als auch die linienbezogenen Schalleleistungspegel in den Bereichen der Ein-/Ausfahrt und der Fahrgassen wurden nach der Prüfung der Planfeststellungsbehörde korrekt gemäß dem Berechnungsverfahren der RLS-19 ermittelt. Dabei wurden in den schalltechnischen Untersuchungen alle diffusen, typischen Geräusche von Lkw- und Omnibusplätzen wie z. B. Türenschiagen, Motor laufen lassen und Kühlaggregate ausreichend berücksichtigt. Zur weiteren Lärmvermeidung sagte die Vorhabenträgerin außerdem ausdrücklich zu, den Lkw mit Kühlaggregaten durch geeignete verkehrsrechtliche Anordnungen Parkständen im nördlichen, von der Wohnbebauung abgewandten Teil der Rastanlage zuzuweisen. Dahingehend wird auf die eingehenden Ausführungen in diesem Beschluss unter Kapitel 1.1.4.3 verwiesen.

Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel für den Bereich der Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen ist in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen und somit auch bei Rastanlagen als straßenrechtlicher Bestandteil von Bundesautobahnen nach Abschnitt 3 i. V. m. Abschnitt 1 der RLS-19 zu erfolgen. Für die Berechnung von Lärmemissionen an Parkplätzen enthält die RLS-19 ein eigenes Kapitel (s. Kapitel 3.4). Diese Berechnung wurde seitens der Vorhabenträgerin im Rahmen der Erstellung des schalltechnischen Gutachtens angewandt. Die Vorhabenträgerin führt in ihren Erwidern richtigerweise aus, dass in dieses Berechnungsverfahren alle relevanten Größen, die Einfluss auf die Lärmentwicklung haben können, eingehen. Dazu werden bei der Berechnung der vom Parkplatz ausgehenden Schallemissionen die Emissionswerte der Lkw- und Omnibusparkplätze mit 10 dB(A) beaufschlagt. Die Frequentierungen der Parkplatzbereiche wurden in den schalltechnischen Untersuchungen zutreffend nach den Standardwerten der RLS-19 ermittelt, da für die Fahrzeugbewegungen auf der Rastanlagenfläche nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin

keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorlagen. Durch das Berechnungsverfahren der RLS-19 soll erreicht werden, dass bei der Berechnung von Beurteilungspegeln des Straßenverkehrs bundesweit einheitlich verfahren wird und eine Gleichbehandlung aller Lärmbetroffenen gewährleistet wird. Messungen unterliegen zahlreichen Einflussfaktoren, stellen lediglich Momentaufnahmen dar und können keine zukünftigen Verkehrsbelastungen abbilden. Daher sind Messungen hinsichtlich des ausgehenden Lärms von Kühlaggregaten nicht erforderlich. Eine Notwendigkeit für eine Parkplatzlärmstudie oder alternative Berechnungsverfahren nach der TA Lärm besteht nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht. Insofern wird auf die eingehenden Ausführungen in diesem Beschluss unter [Kapitel 2.2.3.3.3.2.2](#) verwiesen.

Im Rahmen der Einwendungen E0008, E0009, E0010, E0020, E0022, E0023 und der Stellungnahme S0007 wird bemängelt, dass in den schalltechnischen Untersuchungen keine **Lkw-Fahrten zum ausschließlichen Tanken** berücksichtigt worden seien.

Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass im Sinne einer konservativen Betrachtung diese Fahrten auf den Fahrgassen der Rastanlage in der Prüfung des Anwendungsbereiches der 16. BImSchV und Prüfung der Überschreitung der Auslösewerte für eine freiwillige Lärmsanierung nicht berücksichtigt worden sind. Zugunsten der Anwohnenden wurden diese Fahrten der Hauptfahrbahn der BAB 3 zugerechnet, da die Fahrzeuge dort aufgrund der höheren Geschwindigkeiten lauter sind. Rechtsbeeinträchtigungen für die Einwender sind mit dieser Betrachtung nicht verbunden.

Im Rahmen der Stellungnahme S0011 sowie der Einwendung E0015 wird vorgetragen, dass die **Schallemissionen der BAB 3** ohne aktuelle und belastbare Grundlagendaten fehlerhaft ermittelt worden seien. Mit Hinweis auf die verfügbaren Ergebnisse der Dauerzählstelle AK Breitscheid (S), BASt-Nr. 5065, in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme seien die Daten der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 veraltet. Das Hochrechnen der Verkehrswerte mittels allgemeiner Steigerungsraten aus der Bundesverkehrsprognose 2030 sei nicht zulässig. Es wird ein projektbezogenes Verkehrsnachfragemodell für das Prognosejahr 2030 gefordert.

Dieser Einwand bzw. diese Anmerkung ist letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die erstellte Verkehrsprognose ist nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf eine etwaige Betroffenheit durch Lärm oder Luftschadstoffe nicht zu beanstanden. Für Nebenbetriebe wie die Rastanlage im gegenständlichen Zulassungsvorhaben, welche kein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Bundesautobahnen verursachen, ist die Bildung einer Trendprognose anhand vorhandener Zählraten geeignet, aussagekräftige Ergebnisse durch Hochrechnung mittels differenzierter Veränderungsdaten aus der bundesweiten Modellprognose der Bundesverkehrswegeplanung zu erhalten. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist ein Rückgriff auf die Verkehrsdaten für das Jahr 2015 als Berechnungsgrundlage sachgerecht, da für den vorliegenden Streckenabschnitt die geringfügig niedrigeren Verkehrswerte der Straßenverkehrszählung 2019 keine geänderte Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen erwarten lassen. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 und Auswertungen der genannten Dauerzählstelle aus dem Jahr 2022 bilden dagegen von den Corona-Maßnahmen sowie deren Auswirkungen auf den Grenzverkehr und der Hochwasserkatastrophe in weiten Teilen von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz bzw. von der Vollsperrung auf der BAB 45 bei Lüdenscheid beeinflusste Verkehre ab. Dahingehend wird auf die eingehenden Ausführungen in diesem Beschluss unter [Kapitel 2.2.3.3.3.2.1](#) verwiesen.

Im Rahmen der Stellungnahme S0011 sowie der Einwendung E0015 wird weiterhin vorgetragen, dass für die Ermittlung der **Schallemissionen der BAB 3** der geplante 8-streifigen Ausbau der BAB 3 zwischen dem AK Ratingen-Ost und dem AK Breitscheid für den Prognoseplanfall 2030 nicht berücksichtigt worden sei. Nach einer Abschätzung des Stellungnehmenden auf Grundlage der „BVWP-Prognose“ zur Bedarfsplanmaßnahme seien die ermittelten Verkehrswerte zu niedrig.

Dieser Einwand bzw. diese Anmerkung ist letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Nach der Aussage der Autobahn GmbH des Bundes als Vorhabenträgerin für den im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung befindlichen 8-streifigen Ausbau der BAB 3 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ist entsprechend der aktuellen Zeitplanung mit einem Baubeginn erst nach 2030 zu rechnen. Die Bauzeit wird zurzeit mit vier bis fünf Jahren angegeben. Die Vorhabenträgerin des gegenständlichen Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel ist für die Planfeststellungsbehörde richtigerweise im Prognosejahr 2030 vom bestehenden 6-streifigen Querschnitt der BAB 3 ausgegangen. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung plausibel darlegt, würden die genannten höheren Verkehrszahlen auf der BAB 3 zu einem ca. 0,4 dB(A) höheren Schallleistungspegel der Hauptfahrbahn und damit zu einem – relativ gesehen – noch geringeren akustischen Beitrag der Rastanlage führen. Danach sinkt die Wahrscheinlichkeit zur Auslösung einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zunehmend.

Lärmvorsorge

Die Einwendenden E0001, E0002, E0003, E0004, E0005, E0006, E0007, E0008, E0009, E0010, E0016, E0017, E0018, E0020, E0023 und Stellungnehmenden S0007, S0015 bemängeln **fehlenden Lärmschutz** für die Anwohnenden. Die Einwendenden E0009, E0010 führen weiter aus, dass im Zusammenhang mit der „wesentlichen Änderung“ der Tank- und Rastanlage Hösel durch die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ein Anspruch auf Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche entsprechend dem Stand der Technik gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG bestände. Dieser Anspruch fände lediglich dort eine Grenze, wo die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Diese Einwände und Anmerkungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde in dem von den Einwendern geltend gemachten Sinne zurückzuweisen. Das plangegenständliche Vorhaben stellt nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde keine wesentliche Änderung dar. Der geplante Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel entspricht einem erheblichen baulichen Eingriff. Dieser bedingt jedoch keine Erhöhung des Beurteilungspegels des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms. Im Stadtteil Hösel betragen die Beurteilungspegel am nächstgelegenen Wohngebäude Allscheidt 15 im Prognosezustand maximal 71 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts. Durch die Baumaßnahme vermindert sich der Beurteilungspegel an den maßgebenden, direkt angrenzenden Immissionsorten im Vergleich zum baulichen Ausgangszustand um 0,0 dB(A) bis -0,2 dB(A). Die Kriterien einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV werden für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar im Ergebnis der immissionstechnischen Untersuchung weder im Ausbauabschnitt noch außerhalb dessen erfüllt.

Im Rahmen der Stellungnahme S0015 wird weiterhin die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen durch das „bereits heute praktizierte Verfahren der temporären Seitenstreifenfreigabe im Abschnitt AK Breitscheid bis AS Mettmann“ vorgetragen. Diese Seitenstreifenfreigabe sei gemäß der 16. BImSchV als **wesentliche Änderung** zu werten.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde besteht lediglich auf der BAB 3 in dem Abschnitt vom AK Ratingen-Ost bis AK Hilden eine temporäre Seitenstreifenfreigabe. Für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen sind nach dem ARS 17/2021

die prognostizierten Emissionen der BAB in dem Bereich der Rastanlage (Anfang Verzögerungstreifen bis Ende Beschleunigungstreifen), einschließlich der Rastanlage maßgebend, welche ohne Einflüsse temporärer Seitenstreifenfreigaben sind.

Lärmsanierung

Die Einwendenden E0001, E0002, E0003, E0004, E0005, E0007, E0008, E0015, E0018, E0020 und E0022 und Stellungnehmenden SN0001, S0011 und S0015 fordern bereits mit Umsetzung der plangegenständlichen Baumaßnahme **freiwilligen Lärmschutz für die Anwohnenden** im Rahmen der Lärmsanierung.

Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin ausdrücklich zugesichert, die Durchführbarkeit und Dringlichkeit freiwilliger Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in der Nachbarschaft des Vorhabens im Rahmen der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel weitergehend zu prüfen. Es wird insofern auf die eingehenden Ausführungen unter Kapitel 1.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Seitens der Vorhabenträgerin wurde ermittelt, dass im Prognoseplanfall die Auslösewerte von den prognostizierten Beurteilungspegeln an insgesamt 639 Gebäuden überschritten werden. Für die Planfeststellungsbehörde wurde durch die Vorhabenträgerin eine plausible Prüfmethode zur Bestimmung eines verhältnismäßigen und technisch umsetzbaren Lärmschutzkonzept zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV gewählt. Nach der schalltechnischen Untersuchung ergeben sich vorliegend für die betrachteten Stadtteile Hösel und Eggerscheidt bei ausschließlich passiven Lärmschutzmaßnahmen die geringsten Gesamtkosten. Ein formeller rechtlicher Anspruch Dritter wird hierdurch jedoch nicht ausgelöst, da es sich bei der Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich von Rastanlagen um eine freiwillige Maßnahme der Vorhabenträgerin handelt. Es wird ergänzend auf die eingehenden Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.2.3](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Im Rahmen der Stellungnahme S0011 sowie der Einwendung E0015 wird die Festsetzung einer lediglich 4 m hohen Lärmschutzwand als **freiwilliger Lärmschutz für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer** im Rahmen der Lärmsanierung bemängelt. Diese Festsetzung sei rechtlich unzureichend, da dadurch die Gesundheitsgefährdung bei Überschreitung der nächtlichen Gesundheitsschwellenwerte von 60 dB(A) nachts bzw. der Sanierungswerte nach Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 für allgemeine Wohngebiete von 57 dB(A) an den Lkw-Parkständen nicht beseitigt werde. Für eine Abwägung sei es zudem erforderlich gewesen, die Anzahl der gelösten Schutzfälle, in diesem Fall der Lkw-Parkstände an denen der Grenzwert eingehalten wird, zu ermitteln. Anschließend sei außerdem die durchschnittliche Anzahl von Nutzungen der Parkstände für den Nachtzeitraum anzugeben gewesen. Nur auf dieser Grundlage sei die Anzahl der gelösten Schutzfälle zu den Kosten ins Verhältnis zu setzen gewesen. Die Anwendung des Urteils des BVerwG (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – Az.: 9 A 72/07) sei hierbei zwingend erforderlich. Da die Datengrundlage für eine belastbare „Abwägung“ fehlen würde, sei unter Berücksichtigung des ARS 17/2021 eine Lärmschutzwand von mindestens 6 m Höhe zu fordern.

Diese Einwände bzw. Forderungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zum Verkehrslärm, die bei etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts beginnt (z. B. BVerwG, Urt. v. 7.3.2007 – Az.: 9 C 2/06), bezieht sich wie die abgesenkten Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes auf den Schutz der Nachbarschaft. Für freiwillige Maßnahmen zum Schutz der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer vor Verkehrslärm während der Ruhezeiten an bestehenden Bundesfernstraßen im Rahmen der Lärmsanierung gilt nach Maßgabe des ARS 17/2021 ein Auslösewert von 65 dB(A) nachts.

Die Prüfung der Vorhabenträgerin ergibt in nachvollziehbarer Weise, dass zum ausreichenden Schutz der größten Teile der Lkw-Parkstände eine Wandhöhe von 4,0 m mit den verfügbaren Mitteln im Rahmen der Lärmsanierung gerechtfertigt erscheint. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer schalltechnischen Untersuchung für die Planfeststellungsbehörde plausibel darlegt, erreicht aufgrund des seitlichen Schalleinfalls im Bereich Lkw-Parkstände auch eine Lärmschutzwandhöhe von 6,0 m keine vollständige Einhaltung des Beurteilungspegels von 65 dB(A) in der Nacht. Die durchgeführte Verhältnismäßigkeitsprüfung der Vorhabenträgerin zur Ermittlung einer wirtschaftlich vertretbaren Lösung ist dabei methodisch nicht zu beanstanden. Es wurden Lärmschutzvarianten mit Lärmschutzwänden in gleicher Lage auf einer Länge von 215 m mit Wandhöhen von 3,0 m, 3,5 m, 4,0 m, 4,5 m, 5,0 m, 5,5 m und 6,0 m untersucht. Ein Abweichen von der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG zur Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen, die in den Geltungsbereich der 16. BImSchV fallen, ist vorliegend möglich. Auch die im Rahmen der Lärmvorsorge verbindlich vom BMDV für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes festgelegte sog. „Schutzfallmethode“ mit Betrachtung der Kosten je gelöstem Schutzfall wird bei der Lärmsanierung lediglich empfohlen. Mit der genannten Methode werden keine allgemeingültige Grenze für die Verhältnismäßigkeitsprüfung für Lärmschutzmaßnahmen festgelegt, da einzelfallbezogen unterschiedliche Randbedingungen zu bewerten sind. Es wird ergänzend auf die Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.2.3](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Baubedingter Verkehrslärm

Seitens der Einwendenden E0010 und E0015 werden Lärmemissionen infolge von **Baustellenverkehr** erwartet. Bei Abwicklung in Teilen oder ausschließlich über die Straße Allscheidt seien wesentliche Auswirkungen auf die Anliegenden anzunehmen. Weitergehend fordert der Einwendende E0015 eine Prognosebildung zum Baustellenverkehr, dessen Abwicklung und Lärmauswirkungen.

Diese Einwände bzw. Forderungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Bei der Baudurchführung der gegenständlichen Planmaßnahme ist nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde kein erheblicher baubedingter Verkehrslärm zu erwarten. Vorliegend stehen keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen im Ursachenzusammenhang mit dem Bauvorhaben. Baustellenverkehre über die rückwärtige Anbindung sind nach der Planung der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen und sollen grundsätzlich vermieden werden, was zudem unter Kapitel 1.1.3.1.4.5 verbindlich festgelegt wird. Nach den Angaben der Vorhabenträgerin zur Durchführung der Baumaßnahme erfolgt die Andienung der Baustelle über die Autobahn unter Nutzung der vorhandenen Ein- und Ausfahrten der Rastanlage. Es wird ergänzend auf die eingehenden Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.4](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Baulärm

Im Rahmen der Einwendung E0006 wird vorgetragen, dass durch den **Baulärm** während der Errichtung die Lärmpegel im Siedlungsgebiet deutlich zunehmen werden. Auch der Stellungnehmende SN0001 führt aus, dass sich die Lärmimmissionen im Umfeld während der Bauzeit verschlechtern werden.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt diese Bedenken sehr ernst und behält sich daher vorliegend unter [Kapitel 1.1.3.2.2](#) eine abschließende Entscheidung über Schutzvorkehrungen gegen baubedingte Beeinträchtigungen und über etwaige Entschädigungsansprüche vor und gibt der Vorhabenträgerin ausdrücklich auf, ein Baulärmgutachten rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die voraussichtlich zu erwartenden maßgeblichen Baulärmauswirkungen insbesondere infolge der Errichtung der Lärmschutzwand im Zuge der Konfliktbewältigung, ggf. unter Aufnahme entsprechender Schutzvorkehrungen, lösbar. Es wird ergänzend auf die eingehenden Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.5](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Luftschadstoffe

Seitens der Einwendenden E0006, E0009, E0010, E0017, E0018, E0019, E0020, E0021, E0022 und E0024 sowie im Rahmen der Stellungnahme SN0001 wird vorgetragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch **erhöhte Luftschadstoffe** zu besorgen seien. Darüber hinaus erwarten die Einwendenden E0009 und E0020 durch das Bauvorhaben Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe. Im Rahmen der Einwendung E0024 wird eine gutachterliche Prüfung gefordert, ob die festgelegten Grenzwerte der europäischen Kommission für die Konzentration von Feinstaub eingehalten werden.

Die Einwände bzw. Forderungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat mit ihrer durchgeführten Luftschadstoffuntersuchung für die Planfeststellungsbehörde plausibel nachgewiesen, dass das plangegegenständliche Vorhaben mit den Belangen der Luftreinhalteplanung vereinbar ist. Die durch das Vorhaben bewirkte Zusatzbelastung kann weder für sich noch zusammen mit der bestehenden Vorbelastung zu Überschreitungen der zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierten Grenzwerte der 39. BImSchV, welche der nationalen Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie dient, führen. Die Grenzwerte für die Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel (PM₁₀ und PM_{2,5}) sowie für die Kurzzeitbelastungen von PM₁₀ und NO₂, welche die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten in Deutschland darstellen, können an den beurteilungsrelevanten Immissionsorten der nächstgelegenen Bebauung sowohl im Prognose Nullfall als auch im Prognosefall deutlich eingehalten werden. Es wird ergänzend auf die diesbezüglichen Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.6](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Im Rahmen der Stellungnahme SN0001 wird weiterhin die Notwendigkeit einer **Plausibilisierung des Luftschadstoffgutachtens hinsichtlich der Windverteilung** auf Datenbasis der DWD-Messstation am Flughafen Düsseldorf gesehen.

Der Forderung auf Plausibilisierung wurde durch die Erstellung eines zusätzlichen Luftschadstoffgutachtens im Zuge des Deckblatts vom 06.09.2024 entsprochen. Wie im Erörterungstermin durch die Vorhabenträgerin zugesagt, wurden in den ergänzenden Immissionsberechnungen anstatt des verwendeten synthetischen Wetterdatensatzes die Messdaten der etwa 9 km südwestlich des Plangebiets gelegenen DWD-Station Düsseldorf-Flughafen als meteorologische Eingangsdaten verwendet. Die Ergebnisse der Luftschadstoffberechnungen zeigen weiterhin eine deutliche Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV. Es wird insofern ergänzend auf die eingehenden Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.6](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Im Rahmen der Stellungnahme SN0001 wird zudem ausgeführt, dass die **bauzeitlichen Staub- und Abgasimmissionen** die lufthygienische Situation im Umfeld verschlechtern werden. Dies würde eine spürbare Mehrbelastung der Bewohner in Hösel der Wohnstraßen Allscheidt, Am Teckenberg, Im Tal bis hin zur Bellscheider Weg bedeuten.

Diese Anmerkung wurde im Verfahren aufgegriffen und sie hat sich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht als zutreffend erwiesen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die bauzeitlichen Staub- und Abgasimmissionen, unter Berücksichtigung der bereits bestehenden lufthygienischen Situation im Raum, als nicht erheblich zu werten sind. Vorübergehende Verschlechterungen sind zudem nach der vorläufigen Bauablaufplanung der Vorhabenträgerin auf voraussichtlich 1,5 bis 2 Jahre begrenzt.

Lichtimmissionen

Seitens der Einwendenden E0008, E0009, E0020, E0022 und E0023 sowie der Stellungnehmenden S0007 und S0015 wird vorgetragen, dass betriebsbedingte visuelle Störeffekte/ Beeinträchtigungen durch **Lichtimmissionen** vom Betrieb der Tank und Rastanlage zu besorgen seien. Zudem seien die Auswirkungen durch die Beleuchtung der Rastanlage und das nächtliche Verkehrsaufkommen auf die Nachbarschaft durch die Aufhöhung des Geländeneiveaus zusätzlich verstärkt. Im Rahmen der Stellungnahme S0015 wird gefordert, diesen Auswirkungen durch möglichst niedrige Beleuchtungsmasten und eine geeignete Ausrichtung der Lichtkegel entgegenzuwirken. Um negative Beeinträchtigungen von Lichtimmissionen insbesondere für das unmittelbar benachbarte Wohngrundstück Allscheidt 15 bestmöglich zu minimieren, wird empfohlen, bereits bei der Planung der Beleuchtung der Parkplatzanlage hilfsweise den Runderlass "Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz" heranzuziehen und entsprechend erforderliche Maßnahmen umzusetzen.

Diesen auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wichtigen Einwänden bzw. Anmerkungen wird durch die Nebenbestimmungen unter [Kapitel 1.1.3.2.3](#) umfassend Rechnung getragen. Um negative Auswirkung, namentlich visuelle Störeffekte, ausgehend von der Beleuchtung auf der geplanten Erweiterungsfläche auf die umliegende Wohnbebauung zu vermeiden, wird im Rahmen der Ausführungsplanung ein detailliertes Beleuchtungskonzept erarbeitet und erforderliche Maßnahmen bestimmt. Hinsichtlich weitergehender Prüfungen von zusätzlichem Sicht- und Blendschutz für das Wohngrundstück Allscheidt 15 wird zudem auf die Zusage der Vorhabenträgerin unter Kapitel 1.1.4.5 verwiesen.

2.2.3.4.2 Dimensionierung

Seitens der Einwendenden E0009, E0010, E0020, E0021 und E0022 wurden Bedenken dahingehend geäußert, dass die Ausbauplanung der Tank- und Rastanlage Hösel überdimensioniert sei, da ein tatsächlicher Bedarf in dieser Größe nicht vorliege.

Maßgeblich für den Ausbau von Rastanlagen und deren Dimensionierung, einschließlich der Tank- und Rastanlage Hösel, ist das Netzkonzept des BMDV, basierend auf den Vorgaben der ERS. Die Bedarfsplanung orientiert sich somit an den erforderlichen Abständen zwischen Rastanlagen und der Anzahl der benötigten Parkstände, insbesondere für Lkw, deren Mangel unstrittig ist. Eine Bedarfsprognose, gestützt auf Erhebungen der BASt, identifizierte 2018 bundesweit einen gravierenden Fehlbestand von 23.300 regulären Lkw-Stellplätzen. Für den Netzabschnitt zwischen dem AK Breitscheid und dem AK Hilden wurde ein erhebliches Defizit von 106 Stellplätzen festgestellt, welches prognostisch bis 2030 sogar noch auf 109 anwachsen soll. Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel sowie der unbewirtschafteten Rastanlage Stinderhof soll diesem Bedarf begegnen. Ein Neubau einer zusätzlichen Rastanlage ist aufgrund der bereits bestehenden und den Vorgaben der ERS entsprechenden Abstände nicht erforderlich. Die geplanten Maßnahmen stellen eine angemessene und rechtlich zulässige Lösung dar, um den festgestellten Defiziten entgegenzuwirken. Ferner wird an dieser Stelle auf die eingehenden Ausführungen in [Kapitel 2.2.3.1.2](#) dieses Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird seitens der Einwendenden E0009, E0010, E0015, E0020 und E0022 sowie der Stellungnehmenden S0011 und SN0001 die Dimensionierung der Pkw-Parkflächen bemängelt.

Diese Einwände und Anmerkungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Netzkonzeption der Rastanlage, welche im Rahmen der

Bedarfsplanung durch das BMVI in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin erfolgt ist, ist nicht anzuzweifeln. Dem in den ERS festgelegten Prozess zur Abstimmung der Planungsschritte bei der Planung von Rastanlagen an Autobahnen folgend, wurde für die mit der Netzkonzeption einhergehende Vorplanung, bestehend aus der Standortuntersuchung, Standortfestlegung und Standortkonzept, der Rastanlagen an Bundesautobahnen mit Schreiben des BMVI, Az.: StB12/7436.6/003-Hösel/3185271, vom 03.09.2019 die erforderliche Zustimmung zu der Variante 1 als Vorzugslösung (vgl. [Kapitel 2.2.3.2.3](#)) seitens der Vorhabenträgerin eingeholt. Der Bund legt hierdurch die Dimensionierung der Verkehrsanlage fest. Nach dem Anhang 1 der ERS hält der Bund hierzu die Ergebnisse gutachterlicher Bedarfsbestimmungen für Pkw im Bundesfernstraßennetz vor.

2.2.3.4.3 Standortalternativen

Seitens der Einwendenden E0003, E0004, E0007, E0008, E0010, E0016, E0019, E0021 und E0022 wird vorgetragen, dass andere Standorte geeigneter bzw. die Auseinandersetzung, mit aus Ihrer Sicht möglichen Standortalternativen, unzureichend sei. Die Stellungnahme S0011 vertritt ebenfalls diesen Standpunkt.

Die Einwendungen und Anmerkungen sind letztlich entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Für den Streckenabschnitt der BAB 3 vom AK Breitscheid bis zum AK Langenfeld wurde im Jahre 2010 eine Standortuntersuchung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass dem bestehenden erheblichen Fehlbestand durch einen Ausbau der vorhandenen Standorte in diesem Streckenabschnitt begegnet werden soll. Der Um- und Ausbau der bestehenden Tank- und Rastanlage Hösel stellt sich danach als der geeignetste Ansatz zur Behebung des erheblichen Defizits an Lkw-Stellplätzen dar. Die Vorhabenträgerin legt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel dar, dass keine erkennbaren Alternativen zum beantragten Standort bestehen und die gewählte Ausgestaltung des Vorhabens, angesichts der Zwangspunkte im betreffenden Abschnitt, die vorteilhafteste ist.

Der Neubau einer Rastanlage ist vorliegend nicht angezeigt, da die Regelabstände zwischen bewirtschafteten bzw. unbewirtschafteten Rastanlagen in dem plangegegenständlichen Streckenabschnitt bereits eingehalten werden. Hinzu kommt das ein Neubau einer Rastanlage zwischen dem AK Ratingen-Ost und der Tank- und Rastanlage Hösel aufgrund der kurvigen Linienführung und besonderer topografischer Gegebenheiten, insbesondere Steigungs- und Gefällestrrecken, sowie vorhandene Tunnel- und Brückenbauwerke, ungeeignet ist bzw. diesen ausschließen. Darüber hinaus stellt sich ein Ausbau einer bereits bestehenden Rastanlage aufgrund der bereits vorhandenen Infrastruktur als wirtschaftlicher gegenüber dem Neubau einer kleineren Rastanlage dar, da bestimmte Komponenten unabhängig von der Anzahl der Stellplätze proportional angelegt werden müssen. Dies betrifft auch einen etwaigen Ausbau einer reinen Rastanlage in eine Tank- und Rastanlage mit der dafür nötigen Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund kommt auch der Umbau der Rastanlage Stinderhof, zu einer vollwertigen Tank- und Rastanlage nicht Betracht. Besonders aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe zum Standort Hösel wäre die Schaffung einer weiteren Tank- und Rastanlage nicht vertretbar. Weiterhin zeigt die Umweltverträglichkeitsstudie für die Ausbauszenarien, dass die Erweiterungen der Standorte Hösel, Stinderhof und Ohligser Heide West die geringsten Umweltrisiken mit sich bringen. Auf die diesbezüglichen eingehenden Ausführungen in diesem Beschluss wird ergänzend verwiesen.

2.2.3.4.4 Umweltbelange

Im Kontext Eingriffsregelung wurden folgende Einwendungen bzw. Stellungnahmen vorgetragen:

Ortsnahe Kompensation

Die Einwendenden E0022, E0023 und die Stellungnehmenden S0010, S0011, SN0001 forderten, dass die Kompensationsmaßnahmen eingriffsnah erfolgen sollten und nicht auf weiter entfernt gelegenen (Ökokonten-)Flächen.

Bereits im Rahmen der Planung hat sich die Vorhabenträgerin – wie sie im Erörterungstermin darlegte – bemüht, näher am Eingriffsort gelegene Flächen für die Kompensation zu erhalten. Mangels ausreichender Verfügbarkeit wurde jedoch zunächst eine Kompensation des mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffes mittels des im selben Naturraum liegenden Ökokontos Mönchengladbach Rheindalen gewählt. Da dieses jedoch inzwischen nicht mehr zur Verfügung steht, hat die Vorhabenträgerin mittlerweile eine ortsnahe Lösung im Kreis Mettmann finden können (Ökokonto der Gräflich von Spee'schen Forstbetriebe). Diese ortsnahe Lösung wurde im Rahmen des Deckblattverfahrens von den Beteiligten begrüßt. Der Forderung der Einwendenden wurde damit Rechnung getragen

Im Rahmen der Einwendung E0023 wird vorgebracht, dass die Berechnung der Kompensationsflächen grundsätzlich nicht korrekt erfolgt sei, da die entnommenen Gehölze nicht durch die Anpflanzung von 40 Einzelbäumen zu kompensieren seien.

Diese Einwendung ist nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Berechnung der Kompensationsleistung ist konform nach den Vorgaben der BKompV vorgenommen worden. Die anzupflanzenden Einzelbäume stellen in diesem Kontext nur eine Einzelmaßnahme dar; insgesamt wurde der zu erreichende biotopwertbezogene Kompensationsbedarf im Gegenteil überkompensiert.

Im Rahmen der Stellungnahme S0015 wird die Berechnung des Kompensationsbedarfs für einzelne Flächen bemängelt, die bereits als Ausgleichsfläche in anderen Vorhaben gedient haben. So würden durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel u. a. bestehende Ausgleichsflächen versiegelt, die bereits ökologische Aufwertungen erfahren hätten. Diese Ausgleichsflächen A1 und A2 seien einem Eingriff zugeordnet, der mit dem vor einigen Jahren erfolgten Neubau der Regenrückhalteanlage an der Tankstelle des Parkplatzes Hösel verbunden war. Gemäß der Handlungsanleitung „Methodik der Eingriffsregelung“, Teil III (LANA 1996) seien bei einer Wiederinanspruchnahme von Kompensationsflächen zur Erfüllung der bisherigen und künftigen Kompensationsforderung „[...] die Kompensationsmaßnahmen im ursprünglich vorgesehenen Umfang und der bisher erreichten Qualität zu verlagern“ sowie für die neue Planung „zusätzliche Kompensationsmaßnahmen für das neue Vorhaben vorzusehen.“ Das bedeute, dass es zu einer anderen Berechnung und somit letztlich einer anderen Kompensationsleistung hätte kommen müssen; konkret wird bemängelt, dass der aktuell vorhandene Biotopwert und nicht der Ausgangsbiotopwert als Berechnungsgrundlage herangezogen werde, sodass letztlich zu wenig kompensiert werde. Darüber hinaus sei im Kompensationsflächenkataster eine weitere Kompensationsfläche als Ausgleich für den bereits durchgeführten Neubau der Regenrückhalteanlage an der Tankstelle Parkplatz Hösel vermerkt (Gemarkung Hösel, Flur 2, Flurstück 7900). Auf dieser Fläche seien bislang noch keine Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt worden. In den aktuell eingereichten Unterlagen sei auch hinsichtlich dieser Fläche nur der aktuell vorhandene Biotoptypenwert beachtet bzw. in der Kompensationsberechnung berücksichtigt worden. Für die Kompensation des Eingriffs in diese Fläche sei deshalb ebenfalls wie in der LANA-Handlungsanleitung beschrieben vorzugehen und eine entsprechend korrigierte Berechnung vorzulegen.

Dieses Vorbringen ist nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde aus den folgenden Gründen zurückzuweisen:

Die der Kompensationsberechnung zugrunde zu legende Rechts- und Berechnungsgrundlage ist die BKompV. Diese wurde fachgerecht angewendet, sodass die berechnete Kompensationsleistung nicht zu beanstanden ist.

Zur Berechnung des Kompensationsbedarfs hat die Vorhabenträgerin eine eigene – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare – Berechnungsgrundlage für die Kompensation der in Rede stehenden erstellt, da weder aus der BKompV noch aus der Handreichung zur BKompV Rückschlüsse auf die Kompensation der Wiederinanspruchnahme von Kompensationsmaßnahmenflächen abzuleiten sind. Um die Inanspruchnahme der betreffenden Ausgleichsflächen A1 und A2 adäquat im Zuge der Eingriffsermittlung zu berücksichtigen, wurden daher – in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann – die für diese Flächen festgeschriebenen Zielbiotop in ihrer optimalen Ausprägung als Bestand angenommen und der Ermittlung des Kompensationsbedarfs zu Grunde gelegt. Im Übrigen wurden die Ausgleichsflächen A1 und A2 bisher nur in Teilen in Richtung ihrer Zielbiotop entwickelt. Anstelle einer „artenreichen, frischen Mähwiese“ (Biotoptyp 34.07a.01) mit einer hohen Wertigkeit (18 Wertpunkte) befindet sich aktuell auf der Maßnahmenfläche A2 eine Ruderalflur (Biotoptyp 39.06.03) mittlerer Wertigkeit (10 Wertpunkte), die darüber hinaus in Teilen als Holzlagerplatz (Biotoptyp 52.03.03a) mit geringer Wertigkeit (6 Wertpunkte) genutzt wird. Somit ist der Kompensationsberechnung der höhere Wert zugrundegelegt worden, obwohl dieser in der Realität noch gar nicht erreicht wurde. Durch die Ermittlung des Kompensationsbedarfs unter Berücksichtigung der festgeschriebenen Zielbiotop wird die Kompensation der Wiederinanspruchnahme der Ausgleichsflächen somit mindestens vollumfänglich gewährleistet, da der angenommene Zielwert sogar höher liegt als der tatsächlich vorhandene. Die Vorhabenträgerin führte im Erörterungstermin ergänzend dazu aus, dass bei der Zugrundelegung anderer gängiger Bewertungsverfahren (z. B. nach LANA) nur unwesentlich andere – allerdings insgesamt niedrigere – Punktwerte herausgekommen wären. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nach entsprechender Prüfung nachvollziehbar.

Für die angrenzende Ackerfläche, die ebenfalls in Teilen beansprucht wird, fehlen im Kompensationsflächenkataster des Kreises Mettmann insbesondere Angaben zum Zielbiotop. Im Erörterungstermin wurde vereinbart, dass die Untere Naturschutzbehörde diesbezüglich etwaige doch vorhandene Informationen recherchiert und dann der Planfeststellungsbehörde bzw. der Vorhabenträgerin zur Verfügung stellt. Da das nicht der Fall ist bzw. nicht erfolgte, kann der Annahme der Vorhabenträgerin gefolgt werden, den Bestandstyp als Berechnungsgrundlage zu nutzen. Eine erneute Berechnung des Kompensationsbedarfs hat für die betreffende Fläche also nicht zu erfolgen und die Stellungnahme wird daher letztlich zurückgewiesen.

Weiterhin wurde in der Stellungnahme S0011 sowie der Einwendung E0015 vorgetragen, dass am Dickelsbach ein Eingriff in den Biotoptyp 43.07 Eichenwald feuchter bis frischer Standorte (mittlere Ausprägung) erfolge und die erforderliche Prüfung, ob eine Grundwasserbeeinflussung vorliege, unterbleibe.

Dieser Vortrag ist letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin führte hierzu für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar aus, dass ein Eingriff in den Bestand des Eichenwaldes am Dickelsbach (Biotoptyp 43.07.03M) nicht erfolgt, sondern lediglich der äußerste Unterwuchs (Biotoptyp 42.01) im Übergang zum Waldsaum

(Biotoyp 43.07.03M) entlang des angrenzenden Wirtschaftsweges baubedingt in einem Umfang von 24 m² beansprucht wird. Ein Verlust von älteren Bäumen ist hiermit nicht verbunden. Eine mit der Inanspruchnahme des Saumstreifens verbundene Grundwasserbeeinflussung ist ebenfalls nicht erkennbar.

Eine weitere Stellungnahme S0008 stellte eine vermeintliche Diskrepanz in der Unterlage 19-01_02 (Bestands- und Konfliktplan) mit der Örtlichkeit fest. So sei der der Bestand im Bereich eines bestimmten Flurstückes nicht korrekt erhoben wurde. Die fehlerhafte Erfassung (Code 52.03.03a) führe zu einer entsprechend fehlerhaften Bewertung des Eingriffs in Natur und Landschaft.

Diese Anmerkung ist nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ebenfalls zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin entgegnet für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dazu, dass während der Aktualisierung der Biotoypenkartierung im Jahr 2021 im Bereich des Flurstücks ein unbefestigter Holzlagerplatz (Biotoyp HT5,me4/me6,stb3 gemäß "Numerischer Bewertung von Biotoypen für die Eingriffsregelung in NRW" des LANUV 2021) erfasst worden sei, der aus den umfangreichen Fällarbeiten im Dickelsbachtal resultiere. Da aus dem Biotoypenschlüssel der BKompV kein adäquater Code für unbefestigte Lagerplätze hervorgehe, wurde hilfsweise der Code 52.03.03a (Platz mit geschottertem Belag oder wassergebundener Decke) hinzugezogen, der jedoch wegen der nicht vorhandenen Versiegelung/Teilversiegelung um 2 Wertpunkte aufgewertet wurde.

2.2.3.4.5 Gewässerschutz

Im Rahmen der Stellungnahme S0011 wurde der Fachbeitrag zur WRRL bemängelt und dieser um ein beigefügtes diesbezügliches Gutachten ergänzt. Ebenso wurde im Rahmen der Einwendung E0015 entsprechende Kritik an dem Fachbeitrag zur WRRL geäußert. Diese moniert insbesondere, dass aufgrund unzureichender Daten und methodischer Mängel nicht beurteilt werden könne, ob sich der Zustand der biologischen Qualitätskomponenten von Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper verschlechtere. Die Argumentation im Fachbeitrag zur WRRL, dass eine Verschlechterung des ökologischen Zustands nicht zu erwarten sei, sei fachlich nicht nachvollziehbar und nicht belastbar, da hierzu die Datengrundlage fehle, die Auswirkungen nicht quantifiziert werden und die naturschutzfachliche Bewertung nicht erfolgt sei.

Den Anmerkungen wird vorliegend nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt. Bei der fachlichen Beurteilung, ob bestimmte Qualitätskomponenten beeinflusst werden können, ist zunächst ein entsprechender Wirkpfad herzustellen. Erst, wenn Auswirkungen zu besorgen sind, müssen bestimmte Daten überprüft werden. So wird im Fachbeitrag zur WRRL in Kapitel 4.1.2 „Auswirkungen auf biologische Qualitätskomponenten“ zunächst richtigerweise überprüft, ob und welche bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkbeziehungen vorhanden sind. Der Fachbeitrag zur WRRL kommt für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Entfernung zum Vorhaben – dieses liegt außerhalb des Oberflächenwasserkörpers und greift nicht in diesen ein – baubedingte Sediment- und Schadstoffeinträge aufgrund der Entfernung zum Vorhaben und zudem unter Zuhilfenahme einfacher Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden können. Im Bereich des Oberflächenwasserkörpers erfolgen weder bau- noch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen. Es finden somit keinerlei Veränderungen an dem Gewässer statt, sodass diesbezügliche Wirkbeziehungen ausgeschlossen sind. Ebenso sind keine betriebsbedingten Auswirkungen insbesondere durch eine etwaige Einleitung von Straßenabwässern zu erwarten. Im Rahmen der gegenständlichen Planung werden die Verkehrs- und Grünflächen neu aufgeteilt und die angeschlossenen Fahrbahnflächen und damit die Einleitmengen in die vorhandene Beckenanlage im

Vergleich zur Bestandssituation reduziert. Dadurch ist grundsätzlich von einer Verringerung der stofflichen Belastung für den Oberflächenwasserkörper Dickelsbach auszugehen. Im Ergebnis können somit sowohl eine Verschlechterung des ökologischen Zustands durch eine Verschlechterung der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten als auch eine Verschlechterung des chemischen Zustands für den Oberflächenwasserkörper Dickelsbach ausgeschlossen werden. Ebenso sind keine negativen Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten des Gewässers zu prognostizieren, da keinerlei Wirkpfade existieren, die eine der biologischen Komponenten beeinflussen könnten.

Andere in dem der Stellungnahme S0011 beigefügten Gutachten angeführte Punkte – wie z. B. die Forderung nach der Betrachtung eines zukünftigen 8-streifigen Ausbaus – sind zurückzuweisen, da diese nicht Gegenstand des beantragten Vorhabens sind.

Seitens der Einwendenden E0009, E0017, E0020 und E0022 wurde weiterhin hinterfragt, welche Schutzvorkehrungen für einen Havariefall bzw. das Auslaufen von Flüssigkeiten in den nahegelegenen Dickelsbach getroffen wurden. So besteht die Sorge, dass durch vorhabenbedingten Schadstoffeintrag insbesondere die Trinkwassergewinnung, die landwirtschaftliche Bewässerung und auch die benachbarten Fischteiche gefährdet sein können.

Die Vorhabenträgerin legt dahingehend aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dar, dass das Vorhaben zum einen nicht in einem Trinkwassergewinnungsgebiet liegt und zum anderen Vorkehrungen vorgesehen werden, die selbst im Havariefall eine Verschmutzung des Grundwassers, des Dickelsbachs oder der Fischteiche verhindern. So wird mit Gefälle von den Fischteichen weg entwässert, weiterhin verhindert die Bauausführung von Stellplätzen und Fahrgassen in geschlossener Betonbauweise zudem, dass Schadflüssigkeiten in das Grundwasser, die Fischteiche oder den Dickelsbach gelangen können. Den Bedenken der Einwendenden wird damit letztlich Rechnung getragen.

2.2.3.4.6 Entwässerung

In diesem Kontext wurden folgende Einwendungen und Stellungnahmen vorgetragen:

Berechnungsgrundlagen

Seitens der Einwendenden E0015 und E0022 sowie im Rahmen der Stellungnahme S0011 wird vorgetragen, dass in den wassertechnischen Untersuchungen keine geeigneten **Regenspenden** nach KOSTRA-DWD-2010R verwendet worden seien. Ab dem 01.01.2023 gelte nun der neue Datensatz KOSTRA-DWD-2020 mit dem Bezugszeitraum 1951 – 2020. Insbesondere in den kürzeren Dauerstufen hätten sich die Regenspenden nach dem überarbeiteten Datensatz vergrößert. In der vorgelegten Planung und Dimensionierung seien insbesondere die kurzen Dauerstufen relevant. Die Dimensionierung sei daher mit den aktuellen Niederschlagsspenden zu überprüfen.

Diese Einwände bzw. Anmerkungen sind nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde plausibel dargelegt, dass gemäß dem neuesten Datensatz nach KOSTRA-DWD-2020 im Rasterfeld 132100 (Zeile 132, Spalte 100) im Vergleich zu den der Planung zugrunde liegenden Daten nach den zuletzt im Jahr 2017 revidierten KOSTRA-DWD-2010R im Rasterfeld 50009 (Zeile 50, Spalte 9) für die im vorliegenden Vorhaben maßgebenden Dauerstufen und Wiederkehrzeiten leicht niedrigere Regenspenden und Bemessungsniederschlagswerte ausgegeben werden. Die Vorhabenträgerin bewertet die Differenzen im Bereich der Toleranz und verzichtet für die Planfeststellungsbehörde

nachvollziehbar auf eine Aktualisierung der Dimensionierung, da in der Folgeabschätzung keine größeren Entwässerungssysteme und Versickerungsanlagen erforderlich werden können.

Versickerungsbecken

Im Rahmen der Einwendung E0022 wird die **Bemessung des Versickerungsbeckens** für ein 10-jährliches Regenereignis als unzureichend bemängelt.

Dieser Einwand ist nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass sich für die Bemessung von zentralen Versickerungsanlagen gemäß dem DWA-A 138-1 eine Häufigkeit von 1-mal in 5 Jahren ($n = 0,2$) allgemein durchgesetzt hat. Die Vorhabenträgerin hat für die Bemessung des vorliegenden Versickerungsbeckens ein Regenereignis angesetzt, das alle 10 Jahre auftritt ($n = 0,1$). Das Versickerungsbecken wird demzufolge großzügiger ausgelegt, als es die Mindestvorgaben des Regelwerks erfordern. Bei der Wahl der Bemessungshäufigkeit wurde das Schadenspotential und die resultierende Beeinträchtigung durch mögliche Überflutungen im Versagensfall der Versickerungsanlage ausreichend berücksichtigt. Größere Zuflüsse über den Bemessungsfall hinaus werden über den vorgesehenen Notüberlauf am Becken schadlos reguliert.

Im Rahmen der Einwendung E0022 wird vorgetragen, der **Abstand zwischen der geplanten Versickerungsanlage und dem Dickelsbach** sei zu gering.

Dieser Einwand ist nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass es durch das Vorhaben zu keinerlei Eingriffen in die oberirdischen Gewässer kommt. Projektbedingte Retentionsraumverluste können mit der vorliegenden Planung ebenfalls ausgeschlossen werden. Das Vorhabengebiet liegt außerhalb eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes sowie außerhalb von Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikogebieten. Auch sind in der Starkregenkarte für das Vorhabengebiet keine nennenswerten Einstautiefen verzeichnet. Dementsprechend ist auch nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde das Risiko von Hochwasserereignissen innerhalb des Vorhabengebietes oder seines näheren Umfelds bislang als sehr gering zu bewerten. Im Zuge des Klimawandels ist jedoch nach den Überlegungen der Vorhabenträgerin eine Zunahme und eine Intensivierung von Starkregenereignissen zu erwarten, die Einstautiefen und Überschwemmungsflächen nach sich ziehen, die über die aktuell in der Starkregenkarte Dargestellten hinausgehen. Die durch die Erweiterung der Rastanlage entstehenden zusätzlichen abflusswirksamen Flächen von rd. 1,73 ha werden autark von der Bestandsanlage betrachtet und an ein neues Versickerungsbecken angeschlossen. Dies ist ausreichend bemessen, um sicherzustellen, dass keine Verringerung der Wasserrückhaltekapazitäten auftreten wird. Demzufolge ist zutreffend eine Ausweitung der Überschwemmungsgebiete des Dickelsbachs nicht zu besorgen. Insgesamt wird aus den vorstehenden Ausführungen der Vorhabenträgerin deutlich, dass durch die geplante Anlagenerweiterung keine erheblichen Auswirkungen durch Hochwasser zu erwarten sind.

Im Rahmen der Einwendung E0015 sowie der Stellungnahme S0011 wird vorgetragen, dass im Überlastungsfall der geplanten Versickerungsanlage alle 10 Jahre **größere Zuflüsse in die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage** zu erwarten seien. Sollte die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage nicht auf die zusätzlichen Wassermengen ausgelegt sein, sei ein Überflutungsnachweis für diese Anlage zu erbringen. Außerdem wird zusammen mit dem Stellungnehmenden S0013 eine Überprüfung der Auswirkungen auf die Hochwasserabflüsse des Dickelsbachs aufgrund der zusätzlichen Flächenversiegelung bzw. aufgrund größerer Einleitmengen in

den Dickelsbach an der bestehenden Einleitstelle im Überlastungsfall der geplanten Versickerungsanlage gefordert.

Diese Einwände bzw. Forderungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die Einleitmenge aus der bestehenden Regenwasserbehandlungsanlage in den Dickelsbach durch die Planung sowohl im Drosselabfluss als auch im Überlastungsfall unberührt bleibt und mit keiner relevanten Erhöhung des Hochwasserabflusses zu rechnen ist. Besondere Vorgaben zum Hochwasserschutz sind aufgrund fehlender Hochwasserschutzkonzepte des Landes im Plangebiet nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin nicht zu berücksichtigen. Zudem wird der maximal mögliche Zufluss in die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage nicht verändert. Sollte bedingt durch das Notüberlaufwasser des Versickerungsbeckens der Zufluss zur bestehenden Regenwasserbehandlungsanlage die Leistungsfähigkeit des Zuleitungssystems übersteigen, werden die Haltungen des Ablaufkanals ausgehend vom geplanten Versickerungsbecken überstauen. Entsprechend den REwS sind die Bemessungsabläufe für den Kanal im Anschluss von Notüberläufen grundsätzlich unter Berücksichtigung des tolerierbaren Überflutungsrisikos festzulegen. Hinsichtlich des schadlosen temporären Verbleibs des Niederschlagswassers auf den Flächen der Verkehrsanlage, welches aus dem Kanal austritt, wird auf die Ausführungen zur Kanalisation in diesem Kapitel verwiesen. Wie die Vorhabenträgerin außerdem für die Planfeststellungsbehörde plausibel ergänzt, wirkt die Reduzierung der an die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage angeschlossenen Fläche von rd. 8 % grundsätzlich einer Erhöhung der Zuflüsse entgegen.

Im Rahmen der Einwendung E0015 sowie der Stellungnahme S0011 wird die Bemessung des **Notüberlaufs** bemängelt. Eine Auslegung des Notüberlaufs für ein 1-jährliches Regenereignis sei für eine Versickerungsanlage mit einer Überschreitungshäufigkeit alle 10 Jahre nicht plausibel. Für die Notentlastung sollte der Überflutungsschutz sichergestellt werden. Insofern wäre eine Wiederkehrzeit alle 20 bis 30 Jahre je nach Risikoeinschätzung angebracht.

Diese Einwände bzw. Forderungen werden letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde plausibel, dass der Notüberlauf ausreichend dimensioniert wurde und das Becken im Überlastungsfall vor Schäden hinreichend bewahrt. Der Notüberlauf kann gemäß den REwS für den maximal möglichen Zufluss ausgelegt werden, der dem Becken unter Beachtung der Leistungsfähigkeit des Zuleitungssystems zugeführt werden kann. Es ist hierbei von einem bis zum Stauziel gefüllten Becken (hier: maximale Einstauhöhe von 1,2 m) auszugehen. Entsprechend der Entwässerungsplanung der Vorhabenträgerin beträgt der maximal mögliche Zufluss in das Versickerungsbecken 410,81 l/s. Die Leistungsfähigkeit des Kanals im Anschluss an den Notüberlauf kann mit 288,29 l/s beschrieben werden. Zusätzlich ist die vorhandene maximale Versickerungsrate des Beckens von 15 l/s zu berücksichtigen. Dieser Worst-Case-Betrachtung folgend ist nach den für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin das Versickerungsbecken in der Lage, weitere Zuflüsse (maximal 107,52 l/s) über die Leistungsfähigkeit des Notüberlaufs hinaus ausreichend zu puffern.

Im Rahmen der Einwendung E0015 sowie der Stellungnahme S0011 wird der gewählte **Zuschlagfaktors** f_z (Ansatz von $f_z = 1,0$) in der Bemessung des Versickerungsbeckens nach DWA-A 138 bemängelt. Je nach Risikomaß gemäß Arbeitsblatt DWA-A 117 seien Zuschlagfaktoren zwischen 1,1 und 1,2 empfohlen. Aufgrund der vorhandenen Notentlastung des Beckens sei hier zwar ein niedriges Risiko zu unterstellen, dennoch wäre auch für ein geringeres Risiko ein Zuschlagfaktor von 1,1 zu

berücksichtigen gewesen, was zu einer Erhöhung des erforderlichen Rückhaltevolumens um 10 % führen würde.

Dieser Einwand ist nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass im Rahmen der Bemessung des Versickerungsbeckens der Zuschlagsfaktor f_z für außerörtliche Straßen gemäß den Vorgaben der REwS mit 1,0 angesetzt wurde. Nach Kapitel 8.7.2.4 der REwS ist bei Anwendung des einfachen Verfahrens gemäß dem DWA-A 117 eine Erhöhung der errechneten Maximalwerte des erforderlichen Speicherraums durch Zuschlagsfaktoren für das Risikomaß in der Regel nicht erforderlich ($f_z = 1,0$). Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass das ermittelte erforderliche Speichervolumen von 538 m³ durch vorhandene Rückhaltevolumen im geplanten Versickerungsbeckens mit 594 m³ übertroffen wird. Dies entspricht einer Erhöhung von 10,4 % gegenüber dem Rechenwert.

Im Rahmen der Einwendung E0022 wird die fehlende **Abscheidung von Schwermetallen** bemängelt. In diesem Zusammenhang wird vorgetragen, dass das 1998er Aarhus Protokoll über Schwermetalle unter dem CLRTAP Ende 2003 in Kraft getreten sei. Es sei im Dezember 2012 revidiert und an den Stand der Technik angepasst worden. Es würde auf drei besonders schädliche Metalle abzielen: Cadmium, Blei und Quecksilber. Nach einer der grundlegenden Verpflichtungen sei Deutschland verpflichtet, seine Emissionen für diese drei Metalle unter das Niveau von 1990 zu reduzieren. Das Protokoll betrachte die Emissionen aus industriellen Quellen (zum Beispiel Eisen- und Stahlindustrie, NE-Metall-Industrie), Verbrennungsprozessen (Stromerzeugung, Straßenverkehr) und aus Müllverbrennungsanlagen.

Dieser Einwand ist letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin verweist in ihrer Erwiderng zutreffend darauf hin, dass von den drei aufgeführten Schwermetallen nur das Blei als straßenbürtiger Schadstoff einzustufen ist. Für diesen Schadstoff hat der Vergleich der mittleren spezifischen Stofffrachten zwischen Ausgangs- und Prognosezustand im Fachbeitrag WRRL (Unterlage 18-09) ergeben, dass sich diese mit dem Bauvorhaben um 68 g/(ha · a) verringern werden. Dies liegt nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar an der Verringerung der Einleitmenge aufgrund der Versickerung des Oberflächenwassers der Teilfläche A3 im neu vorgesehenen Versickerungsbecken. Dort werden solche straßenbürtige Schadstoffe durch Sorption fixiert. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Grundwassers kann auch nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

Sedimentationsanlage mit Leichtstoffrückhaltung

Im Rahmen der Einwendung E0015 sowie der Stellungnahme S0011 wird die Planung der Sedimentationsanlage mit Leichtstoffrückhaltung hinsichtlich der Anforderungen gemäß der REwS und dem DWA-A 166 für ein Regenklärbecken bemängelt.

Diese Einwände bzw. Anmerkungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die in der wassertechnischen Untersuchung als Regenklärbecken ausgewiesene Sedimentationsanlage dient ausschließlich dem Schutz der Versickerungsanlage vor dem Eintrag von Grobstoffen sowie Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen. Entsprechend wird es nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin analog zu einem Geschiebeschacht in Vollstrombehandlung betrieben. Die Dimensionierung der Sedimentationsanlage erfüllt auch nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde als Vorstufe vor dem Versickerungsbecken alle vorgegebenen Mindestabmessungen für Geschiebeschächte nach der REwS. Eine über diese Mindestabmessungen hinausgehende hydraulische Bemessung ist nicht erforderlich.

Kanalisation

Seitens der Einwendenden E0006 und E0010 besteht die Sorge vor Überschwemmungen aufgrund zunehmend auftretender Starkregenereignisse. Darüber hinaus wird seitens des Einwendenden E0015 sowie des Stellungnehmenden S0011 vorgetragen, dass ein rechnerischer **Überflutungsnachweis** für das geplante Kanalnetz zu erbringen sei. Es sei baulich sicherzustellen, dass bei seltenen Regenereignissen austretendes Regenwasser nicht in benachbarte Fläche übertritt. Ein Nachweis könnte nach DIN 1986 Teil 100 durchgeführt werden.

Diese Einwände bzw. Forderungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin erwidert für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass im Plangebiet kein Schadens- und Gefährdungspotential für Dritte infolge kanalindizierter Überflutungen besteht und die Bemessungskriterien zur Dimensionierung der Regenwasserkanäle unter Blockregenbelastung für eine Regenhäufigkeit ($n = 1,0$) gemäß REwS ausreichend ist. Schäden durch Überflutungen und Vernässung infolge von Niederschlagsabflüssen sind auch nach der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht zu besorgen. Die gewählten Regenwasserkanäle erfüllen in Bezug auf den 1-jährlichen Bemessungsabfluss mit einer maximal 78,79 %-igen Auslastung des Abflussvermögens der Rohrleitungen die Anforderung von höchstens 90 % nach den REwS und weisen insofern bereits ohne Überlastung des Entwässerungssystems zusätzliche Kapazitäten auf. Sollte bei Starkregenereignissen oberhalb des Bemessungsfalls Niederschlagswasser aus dem Kanal austreten, verbleibt dieses nach der Überprüfung der Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der Fließwege und des Einflusses der Oberflächeneigenschaften (Bordsteine, Gefälle) schadlos auf den Flächen der Verkehrsanlage. Im Fall eines Überstaus sind aufgrund der geringen Längsneigungen der Lkw-Fahrgassen zwischen 0,55 % und 1,39 % keine Gefahren durch schnellfließendes Wasser auf der Verkehrsfläche zu besorgen. Im Hinblick auf die Gefährdungslage durch Extremniederschläge und unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, dass die nächstgelegene Wohnbebauung zur Rastanlage vom Tiefpunkt der Erweiterungsflächen abgewandt liegt, sind keine weiteren Überprüfungen des Entwässerungssystems auf Überflutung bzw. Überstau erforderlich.

Breitflächige Versickerung

Im Rahmen der Einwendung E0015 und der Stellungnahmen S0011 und S0013 wird der fehlende **Nachweis zur schadlosen Regenwasserentsorgung** für die nicht an das Kanalsystem angeschlossenen Verkehrsflächen bemängelt.

Der Forderung wurde seitens der Vorhabenträgerin durch Fortschreibung der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 18-01) im Zuge des Deckblatts vom 06.09.2024 entsprochen. Die Vorhabenträgerin hat damit für die Planfeststellungsbehörde plausibel den rechnerischen Nachweis entsprechend der REwS erbracht, dass sich für die breitflächige Ableitung und Versickerung auf Straßenböschungen, Mulden und Gräben kein abzuleitender Oberflächenabfluss für die kritische Regenspende r_{krit} von 15 l/(s · ha) ergibt. Ein zusätzliches Behandlungserfordernis ergibt sich gemäß den REwS nicht.

2.2.3.4.7 Hitzeentwicklung

Weiterhin wird seitens der Einwendenden E0006, E0010 und E0022 die Sorge geäußert, dass sich aufgrund der vorhabenbedingt zusätzlichen Versiegelung im Sommer Hitze stauen und es so zu Veränderungen des Mikroklimas kommen könne. Aufgrund der Neuversiegelung der einstigen Ackerfläche ist vorliegend zwar tatsächlich mit einer – gegenüber dem Bestand höheren – Aufheizung der Flächen zu rechnen. Die Vorhabenträgerin konnte jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar darlegen, dass zwar die Kaltluftbildung auf der künftigen Ausbaufäche (heutigen

Ackerfläche) stark eingeschränkt werden wird, dies aber insgesamt nicht zu einer erheblichen nachteiligen Reduzierung der Kalt- und Frischluftversorgung der angrenzenden Siedlung führen wird, da die Klimaschutzfunktion des angrenzenden Hösel Waldes (Stadtwald Ratingen Nord-Ost) als Kaltluftentstehungsgebiet uneingeschränkt bestehen bleibt.

2.2.3.4.8 WC-Anlage

Hinsichtlich der plangegegenständlichen neuen WC-Anlage wurden folgende Einwendungen vorgetragen:

Anordnung der WC-Anlage

Seitens der Einwendenden E0009 und E0020 wurde gefordert, die Anordnung der WC-Anlage zu ändern, da dahingehend eine erhebliche Geruchsbelästigung zu erwarten sei.

Diese Einwendungen sind nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel dargelegt, dass die plangegegenständliche Variante sich als die Vorteilhafteste darstellt. Im Rahmen der Planung wurden von Seiten der Vorhabenträgerin mehrere Varianten zur Anordnung der WC-Anlage betrachtet. So wurde insbesondere untersucht, ob die WC-Anlage im Trennstreifen zwischen den Lkw-Stellplätzen oder in der nördlichen Grünfläche unterhalb der Fahrgasse verortet werden kann. Die gegenständliche Variante bietet dahingehend jedoch – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – den Vorteil, dass die WC-Anlage aufgrund ihrer Lage an der Hauptfahrgasse und mithin vor der Einfahrt in das Lkw-Parkmodul gut erkennbar ist. Darüber hinaus bietet der plangegegenständliche Standort den Vorteil, dass die WC-Anlage einfacher und damit kostengünstiger an das städtische Kanalnetz angebunden werden kann. Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante ist damit weder willkürlich noch stellt sie sich als rechtswidrig dar.

Anzahl und Entfernung der WC-Anlage(n)

Weiterhin wurde im Rahmen der Einwendungen E0003, E0004, E0007, E0010, E0016, E0022 sowie im Rahmen der Stellungnahme S0007 vorgetragen, dass zu wenig sanitäre Anlagen berücksichtigt worden seien um den erforderlichen Bedarf zu decken und der Weg zu der einen geplanten WC-Anlage zu weit sei, um eine tatsächliche Nutzung zu gewährleisten.

Diese Einwendungen sind nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückzuweisen. Seitens der Vorhabenträgerin wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass keine weiteren WC-Anlagen erforderlich sind, um eine Erreichbarkeit von sanitären Einrichtungen in einer angemessenen Entfernung für die Benutzer der Parkflächen sicherzustellen und mithin der Verunreinigungen der umliegenden Bereiche vorzubeugen. Bei der gegenständlichen Tank- und Rastanlage Hösel handelt es sich um eine bewirtschaftete Rastanlage, weswegen von deren Betreiberin, der Autobahn Tank & Rast GmbH, neben der plangegegenständlichen WC-Anlage weitere sanitäre Anlagen zur Verfügung gestellt werden, wodurch den bestehenden Anforderungen Rechnung getragen wird.

2.2.3.4.9 Wertminderung/Wertverluste

Seitens der Einwendenden E0006, E0009, E0011, E0012, E0013, E0014, E0017, E0018, E0019 und E0021 wurde vorgetragen, dass mit dem Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Hösel ein Wertverlust ihrer Immobilien einhergehe und forderten eine entsprechende Kompensation.

Die Einwendungen sind letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen.

Es ist zum einen keine konkrete faktische Beeinträchtigung der Grundstücke mit der Folge einer Wertminderung erkennbar.

Zum anderen gilt es folgendes zu beachten:

Bei der straßenrechtlichen Planfeststellung sind zwar nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung einzustellen, die unmittelbar von der Umsetzung des Vorhabens betroffen sind (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme mittelbar auswirkt (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.04.1977 – Az.: 4 C 100/74). Die Wertminderung eines Grundstücks und der Wertverlust eines Hauses stellen jedoch für sich genommen keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Die alleinige Rechtsgrundlage für einen derartigen Anspruch ist § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Danach hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, sofern weitere Schutzvorkehrungen nicht durchführbar sind. Der Entschädigungsanspruch dient als Ersatz für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen. Soweit § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, nicht einschlägig ist, besteht auch kein Raum für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Die Beurteilung der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke richtet sich daher grundsätzlich nicht nach dem Ausmaß einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert eines Grundstücks dient lediglich als Indikator für die bestehenden und zu erwartenden Nutzungsmöglichkeiten. Er ist von vielen Faktoren abhängig, wobei die Nutzung der umliegenden Grundstücke einen wesentlichen Einfluss hat. Eine mögliche Wertminderung, die letztlich auf subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer zurückzuführen ist und nicht Folge einer förmlichen Enteignung darstellt, wird von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.01.1991 – Az.: 4 C 51/89; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 – Az.: 4 A 39/95; BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – Az.: 4 A 5/04). Der Gesetzgeber ist nicht verpflichtet, jede durch staatliches Handeln ausgelöste Wertminderung auszugleichen. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Ausnahme gilt nur, wenn die Beeinträchtigung des Grundstücks faktisch ein derartiges Gewicht hat, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – Az.: 4 C 9/95; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 – Az.: 4 A 39/95).

Solche tatsächlichen Einschränkungen oder Auswirkungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall nicht erkennbar.

Die Nutzbarkeit der betroffenen Grundstücke sowie deren Bewohnbarkeit bleibt durch das Vorhaben unangetastet. Auch treten Beeinträchtigungen durch Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffe nicht in einem unzumutbaren oder gesundheitsgefährdenden Maße im Sinne des Art. 14 GG auf. Soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen, ist sichergestellt, dass die entsprechenden Grenzwerte eingehalten oder ausgeglichen werden.

Auch ergeben sich keine konkreten Auswirkungen oder Beeinträchtigungen der entsprechenden Grundstücke oder eine Einschränkung ihrer Nutzbarkeit durch etwaige von parkenden Lkws und Pkws ausgehende Geräuschimmissionen. So gibt es keinen konkreten Anhaltspunkt für die behauptete Verkehrswertminderung. Die tatsächlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden

umfassend ermittelt und berücksichtigt. Bezüglich der verkehrslärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter [Kapitel 2.2.3.3.3.2.2](#) verwiesen.

Gleiches gilt für die behaupteten Veränderungen bestehender Sichtbeziehungen und die Annahme, dass der geplante Ausbau zu einer stärkeren Belastung mit Müll im Umland führen könnte. Der beantragte Ausbau der Tank- und Rastanlage stellt ein modernes und unter Berücksichtigung der Gegebenheiten verträgliches Gesamtkonzept dar. Es besteht kein Recht auf Beibehaltung einer bestehenden Aussicht. Der öffentlich-rechtliche Schutz einer bestehenden Aussicht ist im Baurecht auf Ausnahmefälle begrenzt, die durch eine „Situationsberechtigung“ des betreffenden Grundstücks gekennzeichnet sind. Es muss sich um eine besonders wertvolle, den Grundstückswert erheblich mitbestimmende Aussicht handeln, und es muss eine wesentliche Beeinträchtigung dieser Aussicht drohen. Es gibt keinen Anspruch auf Erhaltung eines bislang nicht durch Bebauung eingeschränkten Ausblicks. Jedoch sind bislang ungehinderte Sichtbeziehungen zumindest ein Faktor, der die Wohnqualität beeinflusst und in der Abwägung nicht völlig vernachlässigt werden darf. Angesichts der bereits vorhandenen erheblichen Vorbelastungen und der getroffenen Gegenmaßnahmen, insbesondere der Errichtung des geplanten Sichtschutzes und der Schaffung von ausreichenden Entsorgungsmöglichkeiten, sind die Veränderungen jedoch als im Ergebnis hinnehmbar einzustufen.

2.2.3.4.10 Kriminalität

Die Einwendenden E0002, E0005, E0006, E0009, E0018, E0020 und E0021 befürchten aufgrund der Erweiterung der Tank- und Rastanlage eine erhöhte Kriminalität in der umliegenden Wohnbebauung.

Die Einwendungen werden nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückgewiesen. Es liegen der Planfeststellungsbehörde auch nach Rücksprache mit den zuständigen Polizeidienststellen keine Anhaltspunkte vor, die eine entsprechende Entwicklung als Folge des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Hösel erwarten lassen. In vergleichbaren Fällen wurden im Rahmen der Planfeststellungsverfahren betreffend die Erweiterung anderer Tank- und Rastanlagen ähnliche Befürchtungen geäußert. Die jeweils zuständige Polizeiinspektion konnte in diesen Fällen keine Auswirkungen der auf den Tank- und Rastanlagen auftretenden Kriminalitätsformen auf die umliegenden Ortschaften beobachten. Vorliegend kommt hinzu, dass rund um die Tank- und Rastanlage Hösel die Errichtung von Zäunen geplant ist, welche es Reisenden erheblich erschweren werden, die Rastanlage in Richtung der benachbarten Wohnbebauung zu verlassen.

Ferner haben die Einwendenden E0002, E0005, E0006, E0009, E0018, E0020 und E0021 die Befürchtung geäußert, dass die Kriminalität auf der Tank- und Rastanlage Hösel zunehmen und hierdurch eine Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität eintreten könnte.

Auch diese Einwendung wird letztlich nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Eine Anfrage zur Erfassung der derzeitigen Situation bei der zuständigen Polizeidirektion hat ergeben, dass im Zeitraum vom 01.01.2022 bis zum 31.01.2023 insgesamt 64 Strafanzeigen mit Bezug zur Tank- und Rastanlage Hösel gestellt wurden. Bei 55 dieser Strafanzeigen handelte es sich um Tankbetrug. Bei den übrigen 9 Delikten handelte es sich um sieben Diebstähle in verschiedener Schwere, eine Sachbeschädigung und einen Missbrauch von Notrufen und Beeinträchtigung von Unfallverhütungs- und Nothilfemitteln. Es ist somit festzustellen, dass die bisherige Situation keine besondere Häufung von Straftaten auf der Fläche erkennen lässt. Eine

Zunahme ist ebenfalls nicht zu erwarten. Bei den bisherigen Straftaten handelt es sich vorwiegend um Heimlichkeitsdelikte. Eine große und stark frequentierte sowie beleuchtete moderne Tank- und Rastanlage Hösel entsprechend der gegenständlichen Planung könnte für vermeintliche Täter sogar abschreckend wirken.

2.2.3.4.11 Verschmutzung, Verunreinigung

Seitens der Einwendenden E0005, E0006, E0009, E0010 und E0020 wird befürchtet, dass es durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel zu einer stärkeren Verschmutzung von sowohl der Rastanlage selber, als auch der umliegenden Grundstücke kommen könnte. Von den Einwendenden wird vorgetragen, dass bereits bei der jetzigen Dimensionierung der Tank- und Rastanlage Hösel, eine starke Verunreinigung mit Müll und Fäkalien vorliege.

Die Einwendung wird nach entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde letztlich zurückgewiesen. Zwar ist durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel mit einer erhöhten Besucherzahl und mithin durch das Mehr an Menschen auch mit einem Mehr an Abfall auf dem Gebiet der Rastanlage zu rechnen. Im Rahmen der Planung ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch angemessen berücksichtigt worden. So sieht die Planung die Schaffung von Entsorgungsmöglichkeiten vor, welche regelmäßig gelehrt und von überall auf der Rastanlagenfläche gut erreichbar sein sollen, um somit ein Wohlverhalten der Besuchenden und eine ordnungsgemäße Entsorgung anfallender Abfälle zu fördern. Ferner sieht die Planung die Errichtung einer zusätzlichen WC-Anlage vor. Diese wird in der südöstlichen Grünfläche des Lkw-Moduls positioniert. Dadurch können kurze Wege der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer zu den sanitären Einrichtungen gewährleistet werden. Die Reisenden, welche mit Pkw und Bus den Rastplatz nutzen, werden aufgrund der räumlichen Nähe die WC-Anlage in dem Raststättengebäude aufsuchen. Aufgrund der Dimensionierung der Rastanlage ist die Nutzung des vorhandenen Sanitärangebots mit geringerem Aufwand möglich als die Erreichung von abgelegenen Teilen der Rastanlage. Es ist daher davon auszugehen, dass es nicht zu einer erheblichen Zunahme der Verunreinigung auf dem Gebiet der Tank- und Rastanlage Hösel kommen wird. Zudem ist die Errichtung von Zäunen rund um die Tank- und Rastanlage Hösel geplant, welche es Reisenden erheblich erschweren werden, die Tank- und Rastanlage in Richtung der benachbarten Wohnbebauung zu verlassen, was ebenfalls dazu beitragen wird, dass Abfälle der Reisenden nicht auf den umliegenden Wohngrundstücken entsorgt werden.

2.2.3.5 Gesamtabwägung

Die Prüfung des vorliegenden Antrags auf Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel entlang der BAB 3 ergab unter Berücksichtigung sämtlicher öffentlicher und privater Interessen, dass das Bauvorhaben einschließlich der Folge- und Ausgleichsmaßnahmen den verkehrlichen und straßenbautechnischen Anforderungen, den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes, des Artenschutzes sowie den privaten Interessen gerecht wird und daher genehmigt werden kann.

Die Planrechtfertigung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Beseitigung des dargestellten Stellplatzbedarfs gegeben.

Bei der Planung und Planfeststellung wurden sowohl die rechtlichen Anforderungen als auch die Optimierungsgebote beachtet. Die umfassende Abwägung aller relevanten Belange hat gezeigt, dass die vorgelegte Planung sinnvoll und zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele geeignet

ist. Insbesondere kann durch die Umsetzung der Planung eine verbesserte und verkehrssichere Tank- und Rastanlage im Verlauf der BAB 3 sowie eine ausreichende Anzahl an Lkw-Stellplätzen und Pkw-Stellplätzen geschaffen werden.

Es werden keine naturschutzrechtlich geschützten Gebiete beeinträchtigt. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen und geeignet, um die durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume auszugleichen. Der Flächenbedarf für diese Maßnahmen wurde auf das notwendige Mindestmaß beschränkt.

Die Beeinträchtigungen des Grundeigentums wurden auf das absolut notwendige Maß begrenzt. Etwaige Nachteile für betroffene Grundstückseigentümer, über deren Ausgleich nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden wird, sind im Entschädigungsverfahren zu regeln.

Das Bauvorhaben zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hösel im Zuge der BAB 3 erfüllt alle erforderlichen rechtlichen und fachlichen Anforderungen. Die Abwägung aller Belange hat gezeigt, dass das Vorhaben geeignet ist, die verfolgten Ziele zu erreichen und die verkehrliche Infrastruktur zu verbessern, ohne dabei die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der privaten Interessen unangemessen zu beeinträchtigen.

2.2.4 Wasserrechtliche Erlaubnis

Die gehobene Erlaubnis für das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser konnte vorliegend mit den unter [Kapitel 1.2.2](#) aufgenommenen Bedingungen und Auflagen erteilt werden.

Die wasserrechtliche Erlaubnis ergeht im Benehmen mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann sowie der Oberen Wasserbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf. Nach § 19 Abs. 3 WHG ist vor Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis das Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Vorliegend wurden sowohl die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann als auch die Bezirksregierung Düsseldorf als Höhere Naturschutzbehörde angehört, welche die gegenständlichen Unterlagen geprüft und grundsätzlich keine Bedenken gegenüber der gegenständlichen Planung sowie der Erteilung der entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis geäußert haben.

Das zielgerichtete Versickern des auf den geplanten Erweiterungsflächen mit Lkw-Parkständen anfallenden Niederschlagswassers über das neue Versickerungsbecken – vorbehandelt in der geplanten Sedimentationsanlage mit Leichtstoffrückhaltung – stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, welche nach § 8 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtig ist. Weiterhin sollen Teile der Fahrbahn ohne angrenzende Lkw-Parkstände breitflächig über die Bankette und Böschungen und mithin gem. Nr. 4.4 des RdErl. Niederschlagswasserbeseitigung erlaubnisfrei über die bewachsene Bodenzone entwässern. Für die im Bestand bereits vorhandenen Verkehrsflächen, welche künftig dem Pkw-Parken dienen sollen, sind bereits entsprechende Entwässerungseinrichtungen gegeben, welche im Zuge des Um- und Ausbaus nicht angepasst werden. Sie sind daher nicht Teil der gegenständlichen Planung und liegen außerhalb des Plangebietes.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gewährt nach § 10 Abs. 1 Alt. 1 WHG die Befugnis ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen. Sie kann gemäß § 15 Abs. 1 S. 1 WHG als gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers besteht. Dies ist vorliegend der Fall. Ein öffentliches Interesse an der Erteilung der gehobenen Erlaubnis ist insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den geplanten Verkehrsflächen gegeben. Die Einleitung des auf den neuen Lkw-Parkständen anfallenden Niederschlagswassers über die geplanten Entwässerungseinrichtungen dient der verkehrssicheren Nutzung der neuen Anlage sowie der schadlosen Ableitung des anfallenden und ggf. belasteten Niederschlagswassers und damit dem Schutz der vorhandenen Gewässer bzw. des Grundwassers vor Verunreinigungen. Darüber hinaus besteht für die Vorhabenträgerin ein Interesse sowohl aus planerischer wie auch wirtschaftlicher Sicht Klarheit über die erteilte Rechtsposition zu erlangen.

Die Erteilung der (gehobenen) Erlaubnis steht gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde, sofern nicht schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden, § 12 Abs. 1 WHG.

Vorliegend sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Schädliche Gewässerveränderungen sind nach § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit insbesondere die öffentliche Wasserversorgung beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHGs erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohles der Allgemeinheit wird nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG weit verstanden. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt. (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – Az.: 4 A 1075/04)

Etwaigen nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften durch das Ableiten des auf den neuen Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers wird durch die natürliche Reinigungs- und Schutzfunktion des Bodens im neuen Versickerungsbecken nach vorherigem Rückhalt von mineralischen Grobstoffen und Leichtflüssigkeiten in der vorgeschalteten Sedimentationsanlage mit integrierter Tauchwand vorgebeugt. Ein dauerhafter Schutz des Grundwassers ist gegeben durch die physikalische Filtration als Barriere für Partikel und Mikroorganismen sowie mikrobiologische Tätigkeit hinsichtlich biologisch abbaubarer Substanzen. Eine weitere Schutzfunktion der bewachsenen Bodenzone ergibt sich durch chemische Bindung, Adsorption und Ionenaustausch, insbesondere beim Rückhalt von Metallionen. Nutzungsbeschränkungen oder Regelungen zur besonderen Berücksichtigung der öffentlichen Trinkwasserversorgung zum Wohl der Allgemeinheit gelten im Planungsraum aufgrund fehlender festgesetzter Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiete nicht.

Darüber hinaus werden die sich aus öffentlich-rechtlichen Vorschriften ergebenden Anforderungen eingehalten. So darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer nach § 57 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1

und 2 sicherzustellen. Nach § 60 Abs. 1 S. 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Im Übrigen müssen Abwasserbehandlungsanlagen gemäß § 60 Abs. 1 S. 2 Alt. 2 WHG nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden.

Dies ist vorliegend der Fall. Bei den auf den neuen Verkehrsflächen anfallenden Niederschlägen handelt es sich um Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WHG. Entsprechend den Vorgaben der REwS sowie des DWA-A 138-1 ist das auf den neuen Lkw-Stellplätzen anfallende Niederschlagswasser in Bezug auf den Referenzparameter AFS63 als stark belastetes Niederschlagswasser in der Belastungskategorie III einzugruppiert und muss gemäß den emissionsorientierten Behandlungszielen vor Einleitung in ein Gewässer behandelt werden. So ist vorgesehen das auf den neuen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser gesammelt über Rinnen und Straßenabläufe zu fassen und über Regenwasserkanäle einem offenen Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Sedimentationsbecken und einer Leichtstoffrückhaltung im nord-westlichen Bereich der Erweiterungsflächen zuzuführen. Die Versickerung über die bewachsene Bodenzone gilt als Behandlungsmaßnahme. Zur Sicherstellung der Reinigungs- und Versickerungsleistung wird die Anforderung an die Mindestmächtigkeit der bewachsenen Bodenzone von 30 cm für das Verhältnis zwischen angeschlossener undurchlässiger Fläche und mittlerer Versickerungsfläche $A_{s,m}$ von ≤ 30 gemäß dem DWA-A 138-1 eingehalten. Zusammen mit dem bei Versickerungsanlagen festgestellten Wirkungsgrad von $> 95 \%$ in Bezug auf den Rückhalt von AFS63 gemäß den REwS und einem erforderlichen Wirkungsgrad von 50% für die Belastungskategorie III wird vorliegend ein ausreichender, vorsorgender Grundwasserschutz im Allgemeinen sichergestellt. Zusätzlich behandelt das geplante Sedimentationsbecken im Dauerstau als Vorstufe den gesamten Zulauf aus dem Einzugsgebiet, welches neben dem Sedimentieren von Feststoffen der Vermeidung der Weiterleitung von Leichtflüssigkeiten in einem etwaigen Havariefall dient und zu diesem Zwecke mit einer integrierten Tauchwand ausgestattet wird. Durch Absperrschieber kann zudem bei Unfällen der Beckenablauf unterbrochen werden.

Die geplanten Entwässerungseinrichtungen entsprechen in ihrer Dimensionierung und Beschaffenheit dem aktuellen Stand der Abwassertechnik. Die Einleitmengen sind örtlich und mengenmäßig unter Kapitel 1.2 bestimmt worden. Das Versickerungsbecken wird entsprechend den Vorgaben des DWA-A 138 für ein 10-jährliches Regenereignis bemessen und soll mit einem Speichervolumen von rund 594m^3 bei einer Zulaufhöhe von $100,78\text{ m ü. NHN}$ und einer Einstauhöhe von rund $1,20\text{ m}$ realisiert werden. Die in der wassertechnischen Untersuchung als „Regenklärbecken“ ausgewiesene Sedimentationsanlage dient ausschließlich dem Schutz der Versickerungsanlage vor dem Eintrag von Grobstoffen sowie Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen. Entsprechend wird es analog zu einem Geschiebeschacht in Vollstrombehandlung betrieben. Die Dimensionierung der Sedimentationsanlage erfüllt als Vorstufe vor dem Versickerungsbecken alle vorgegebenen Mindestabmessungen für Geschiebeschächte der REwS. Die für das Vorhaben vorgesehenen Anlagen zur Wasserableitung werden entsprechend den Anforderungen der REwS und der DWA-A 110 bzw. DWA-A 118 bemessen. Die Menge des Abwassers bestimmt sich nach der Niederschlagsmenge und kann von der Vorhabenträgerin nicht beeinflusst werden. Zur Reduktion des Regenabflusses entwässert das Straßenoberflächenwasser in Teilabschnitten über Böschungen und versickert dort breitflächig über die bewachsene Bodenzone. Dies stellt die einfachste und umweltfreundlichste Möglichkeit dar, das Straßenoberflächenwasser ohne vorherige Sammlung abzuführen. Für das neu geplante Lkw-Modul und die neu errichtete zentrale Versickerungsanlage verbleibt eine reduzierte, abflusswirksame Einzugsfläche von $1,73\text{ ha}$, welche sich aus acht Teileinzugsgebieten (EW 1 bis EW 8) ergibt. Es wird auf die auf die detaillierten Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 18) verwiesen.

2.2.5 Straßenrechtliche Entscheidung

Die Widmung der einschlägigen Verkehrsflächen erfolgt vorliegend nach § 2 FStrG.

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße gemäß § 2 Abs. 1 FStrG durch Widmung. Voraussetzung für die Widmung ist gemäß § 2 Abs. 2 FStrG, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat.

Dies ist vorliegend der Fall. Die Vorhabenträgerin – die Bundesrepublik Deutschland –, welche gemäß § 5 FStrG Trägerin der Straßenbaulast ist, ist Eigentümerin der der Straße dienenden Grundstücke.

2.2.6 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Verwaltungskosten ergibt sich daraus, dass für Leistungen nach dem FStrG der Anwendungsbereich des BGebG nach dessen § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 7 BGebG nicht eröffnet ist (vgl. BT-Drs. 20/6879, S. 62, zu Nr. 10).

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Verwaltungsaktes Klage beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

Postanschrift: Postfach 6309, 48033 Münster

Hausanschrift: Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

Postanschrift: Postfach 6309, 48033 Münster

Hausanschrift: Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Bonn, den 19.12.2024

Im Auftrag

Stefan Hagenberg
Leiter des Referates P4
Fernstraßen-Bundesamt, Standort Bonn