

Bezirksregierung Düsseldorf



25.04.01.01-02/13

Planfeststellungsbeschluss

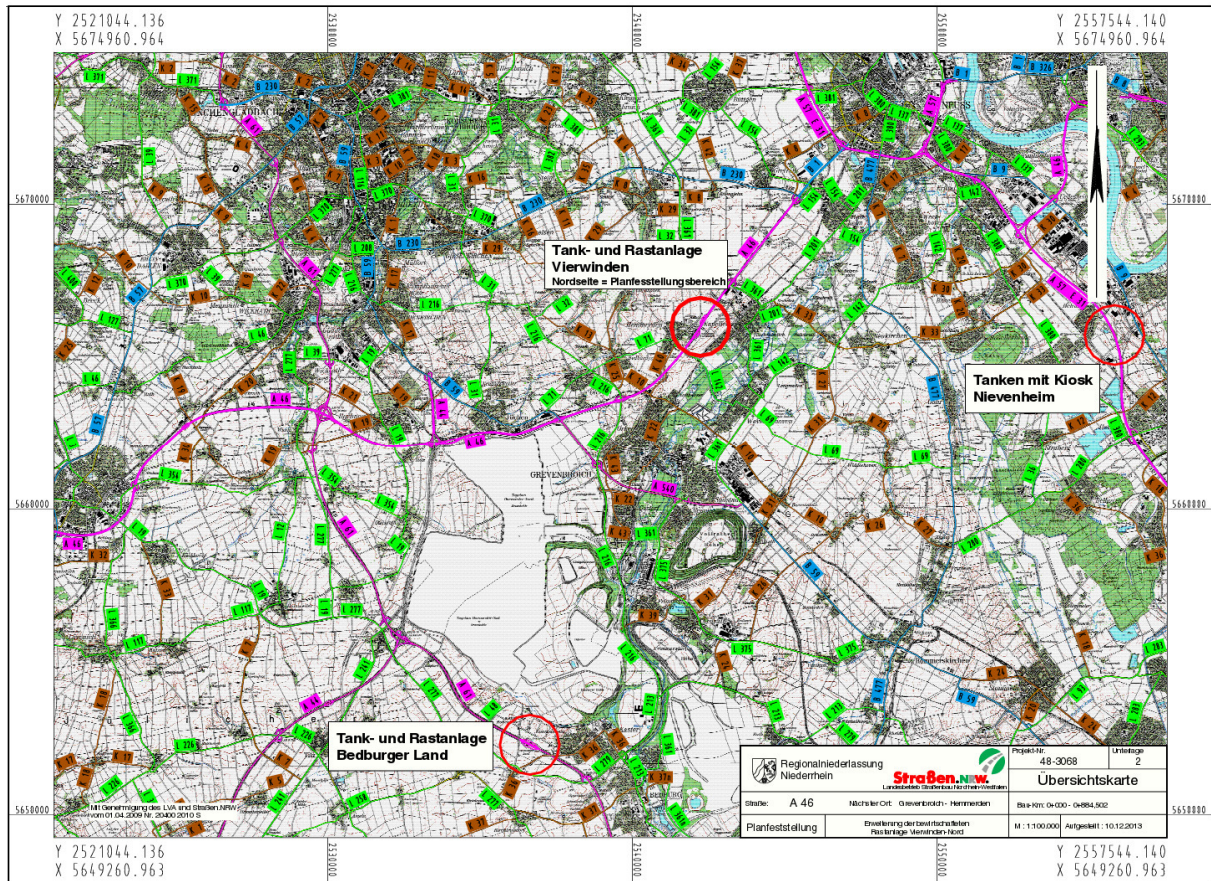
für die

**Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage „Vierwinden-Nord“ (A 46), von
Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+884,502**

**einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und
Anlagen Dritter sowie die Anlagen von auf dem Gebiet der Städte Grevenbroich
und Neuss**

Düsseldorf, den 24.10.2017

Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	10
A Entscheidung	13
1. Feststellung des Plans.....	13
2. Planunterlagen	13
2.1. Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben.....	13
2.2. Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegt wurden	15
2.3. Niederschriften	16
3. Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)	17
3.1. Entscheidung.....	17
3.2. Rechtsgrundlage der Erlaubnis	17
3.3. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis	17
3.4. Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis	18
4. Nebenbestimmungen.....	19
4.1. Allgemeines.....	19
4.2. Wasserwirtschaft	20
4.3. Kreislaufwirtschaft/ Abfälle	20
4.4. Bodenschutz.....	21
4.5. Bodendenkmalschutz	22
4.6. Lärmschutz.....	23
4.6.1. Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen	23
4.6.2. Aktive Lärmschutzmaßnahmen.....	23

4.6.3.	Passive Lärmschutzmaßnahmen.....	24
4.6.4.	Einschränkung des Baulärms	25
4.6.5.	Entschädigungsanspruch wegen verbleibender Beeinträchtigungen	25
4.7.	Natur- und Landschaftsschutz.....	26
4.8.	Kampfmittelfunde	27
4.9.	Landwirtschaft	28
4.9.1.	Zufahrten und Wirtschaftswege	28
4.9.2.	Restflächen	28
4.9.3.	Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke	29
4.9.4.	Drainagen	29
4.10.	Telekommunikationsanlagen und Ver- und Entsorgungsanlagen	29
4.11.	Nebenbestimmungen im privaten Interesse	29
4.11.1.	Inanspruchnahme von Grundstücken	29
4.11.2.	Ertragsminderungen	30
4.11.3.	Mehrwege	30
4.11.4.	Zufahrten	31
4.11.5.	Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken.....	31
4.11.6.	Beeinträchtigungen in der Bauphase	31
4.11.7.	Erschütterungsimmissionen in der Bauphase	31
4.11.8.	Vorbehalt zu Beeinträchtigungen in der Bauphase	32
4.12.	Sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise	32
5.	Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	34
5.1.	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	34
5.2.	Spezielle Einwendungen und Forderungen.....	34
5.3.	Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen.....	35
B	Begründung.....	36

1. Das Vorhaben	36
2. Vorgängige Verfahren	37
2.1 Landesplanung.....	38
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	39
3.1 Einleitung des Verfahrens	39
3.2 Auslegung der Planunterlagen	39
3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange	40
3.4 Planänderungen	41
3.4.1 Deckblatt 1	41
3.4.2 Deckblatt 2	43
3.5 Erörterungstermin.....	44
4. Verfahrensrechtliche Bewertung	44
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	45
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	45
4.3 Anhörungsverfahren	45
4.4 Umfang der Planfeststellung	46
4.4.1 Rechtswirkung des Planfeststellungsbeschlusses	47
4.4.2 Kostenregelung für Versorgungsleitungen	47
5. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	49
5.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	49
5.2 Beschreibung der Umwelt	50
5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	55
5.3.1 Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit.....	57
5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	58
5.3.3 Artenschutz	59
5.3.4 Schutzgut Boden.....	61

5.3.5	Schutzgut Wasser	62
5.3.6	Schutzgut Luft und Klima	63
5.3.7	Schutzgut Landschaft	65
5.3.8	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	65
5.3.9	Wechselwirkungen.....	66
5.3.10	Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete	67
5.3.10.1	Natura 2000-Gebiete.....	67
5.3.10.2	Weitere Schutzgebiete	67
5.4	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	68
5.4.1	Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit.....	68
5.4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	70
5.4.3	Schutzgut Boden.....	72
5.4.4	Schutzgut Wasser	74
5.4.5	Schutzgut Klima und Luft	75
5.4.6	Schutzgut Landschaft.....	77
5.4.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	77
5.5	Zusammenfassung.....	78
6.	Materiell-rechtliche Bewertung	79
6.1	Planrechtfertigung	79
6.2	Planungsleitsätze	81
6.3	Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung	81
6.4	Abwägung	82
6.4.1	Grundsätzliches zur Abwägung.....	82
6.4.2	Verkehrliche Belange	85
6.4.2.1	Funktionale Bedeutung der Raststätte im Planungsraum.....	85
6.4.2.2	Derzeitige verkehrliche Situation	85

6.4.2.3	Planungsziel	86
6.4.2.4	Ausbaustandard	86
6.4.2.4.1	Einwendungen zum Ausbaustandard	90
6.4.3	Planungsvarianten	94
6.4.3.1	Vorbemerkung	94
6.4.3.2	Beurteilung der Varianten	100
6.4.4	Immissionsschutz	101
6.4.4.1	Lärmschutz	101
6.4.4.1.1	Rechtsgrundlagen und Methodik	101
6.4.4.1.2	Verkehrsprognose	107
6.4.4.1.3	Lärmuntersuchung/ -berechnung	108
6.4.4.1.4	Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel	112
6.4.4.1.5	Lärmschutzkonzept allgemein	113
6.4.4.1.6	Das Lärmschutzkonzept	118
6.4.4.1.7	Einwendungen zum Lärmschutz	123
6.4.4.2	Luftschadstoffe	127
6.4.4.2.1	Rechtsgrundlagen	128
6.4.4.2.2	Verfahren	129
6.4.4.2.3	Ergebnisse und Bewertung	131
6.4.4.3	Erschütterungen	133
6.4.4.4	Bauimmissionen	133
6.4.5	Gewässer- und Grundwasserschutz	137
6.4.5.1	Allgemeines	137
6.4.5.2	Entwässerung des PKW-Parkplatzes	137
6.4.5.3	Entwässerung des LKW-Parkplatzes	138
6.4.5.4	Einwendungen zum Gewässer- und Grundwasserschutz	139
6.4.6	Bodenschutz	141

6.4.6.1	Einwendungen zum Bodenschutz	141
6.4.7	Überwachung der verwendeten Baustoffe	144
6.4.8	Naturschutz und Landschaftspflege	146
6.4.8.1	Rechtsgrundlagen	146
6.4.8.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen....	146
6.4.8.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	148
6.4.8.4	Gestaltungsmaßnahmen	150
6.4.8.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	151
6.4.8.6	Beschreibung der Beeinträchtigungen.....	153
6.4.8.7	Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich.....	154
6.4.8.8	Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	155
6.4.8.9	Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	155
6.4.8.10	Zusammenfassung	159
6.4.9	Artenschutz	160
6.4.9.1	Rechtsgrundlagen	160
6.4.9.2	Prüfmethodik/ Bestandserfassung.....	162
6.4.9.3	Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung.....	168
6.4.10	FFH-Richtlinie/ Vogelschutz-Richtlinie	171
6.4.11	Landschaftsschutzgebiete	172
6.4.12	Land- und Forstwirtschaft	172
6.4.12.1	Allgemeines	172
6.4.12.2	Grunderwerb.....	173
6.4.12.3	Existenzgefährdung als öffentlicher Belang.....	174
6.4.12.4	Einwendungen zur Land- und Fortwirtschaft	174
6.4.13	Kommunale Belange.....	174
6.4.14	Denkmalpflegerische Belange	175

6.4.14.1	Einwendungen zu denkmalpflegerischen Belangen	176
6.4.15	Störfallrechtliche Belange	177
6.4.16	Stellungnahmen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen.....	178
6.4.17	Private Belange.....	179
6.4.17.1	Gesundheit	180
6.4.17.2	Eigentum	180
6.4.17.3	Wertminderung	182
6.4.17.4	Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe	185
6.4.17.5	Vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücksflächen	192
6.4.17.6	Übernahme von Restflächen	193
6.4.17.7	Ersatzlandgestellung	193
6.4.17.8	Umwege	194
6.4.17.9	Zufahrten	195
6.4.17.10	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren.....	195
6.4.17.11	Einwendungen von durch Grundstücksinanspruchnahmen Betroffener	196
6.4.17.12	Sonstige Einwendungen	203
6.5	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten.....	208
7.	Abschließende Bewertung	209
C	Hinweise	210
1.	Hinweise zum Entschädigungsverfahren.....	210
2.	Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses	211
3.	Hinweis auf die Auslegung des Plans und die damit verbundene Rechtswirkung.....	211
D	Rechtsbehelfsbelehrung	212

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AbwV	Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer – Abwasserverordnung -
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGBGB	Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundesbodenschutzgesetz)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EAE 85/95	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen in der ergänzenden Fassung von 1995

EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2010
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
FIS	Fachinformationssystem des LANUV
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen
Gem.	Gemeinsamer Runderlass
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
KVP	Kreisverkehrsplatz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnatuschutzgesetz)
LÖBF	Ehemalige Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten, jetzt LANUV
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen – Landeswassergesetz
MBI. NRW	Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr
MLuS 02	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, in der geänderten Fassung 2005
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-EW	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RLBP	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau

ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
R-FGÜ	Richtlinien für Fußgängerüberwege
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SüwVKan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
StVO	Straßenverkehrsordnung
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVV	Unfallverhütungsvorschrift
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben
VG	Verwaltungsgericht
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchRL 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
VRL	Richtlinie des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) (Vogelschutzrichtlinie)
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WVU	Wasserversorgungsunternehmen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage „Vierwinden-Nord“ (A46), von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+884,502 wird einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie die Anlage von Kompensationsflächen auf dem Gebiet der Städte Grevenbroich und Neuss nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen - Betriebssitz Gelsenkirchen, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach – als Vorhabenträger und Träger der Straßenbaulast aufgestellten Planes erfolgt gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW).

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Abschnitt A. 3. dieses Beschlusses verwiesen.

2. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

2.1. Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben

Planunterlagen vom 10.12.2013, die in der Zeit vom 12.01.2015 bis zum 11.02.2015 in den Städten Grevenbroich und Neuss öffentlich ausgelegt haben.

Ifd. Nr.	Unterlagen Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt Nr.	Datum	Maßstab
1.	1	Erläuterungsbericht		10.12.2013	
2.	2	Übersichtskarte	ÜK	10.12.2013	1 : 100.000
3.	3	Übersichtslageplan	ÜL	13.03.2009	1 : 25.000
4.	5	Lageplan	L1	10.12.2013	1 : 1.000
5.	5	Lageplan	L2	10.12.2013	1 : 5.000
6.	6	Höhenplan	H1	10.12.2013	1 : 1.000/100
7.	6	Höhenplan	H2	10.12.2013	1 : 1.000/100
8.	8	Entwässerungsmaßnahmen – Lageplan	EL	10.12.2013	1 : 1.000
9.	8	Entwässerungsmaßnahmen – Querschnitt Sickerbecken	SQ	10.12.2013	1 : 250
10.	9	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Erläuterungsbericht		10.12.2013	
11.	9.1	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Bestands- und Konfliktplan	BK	10.12.2013	1 : 1.000
12.	9.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	LM1	10.12.2013	1 : 1.000
13.	9.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	LM2	10.12.2013	1 : 5.000
14.	10.1	Grunderwerbsverzeichnis		10.12.2013	
15.	10.2	Legende zum Grunderwerbsplan	GE0	10.12.2013	
16.	10.2	Grunderwerbsplan	GE1	10.12.2013	1 : 1.000
17.	10.2	Grunderwerbsplan	GE2	10.12.2013	1 : 5.000
18.	11	Regelungsverzeichnis		10.12.2013	
19.	14	Regelquerschnitt	A-A	10.12.2013	1 : 50
20.	14	Regelquerschnitt	B1-B1 B2-B2	10.12.2013	1 : 100
21.	14	Regelquerschnitt	C-C	10.12.2013	1 : 50
22.	14	Regelquerschnitt	D-D	10.12.2013	1 : 50
23.	14	Regelquerschnitt	E-E	10.12.2013	1 : 100
24.	17.1	Immissionstechnische Untersuchungen – Schall		10.12.2013	

25.	17.2	Immissionstechnische Untersuchungen – Luftschadstoffe		10.12.2013	
26.	18	Wassertechnische Untersuchungen		10.12.2013	

2.2. Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegt wurden

Deckblatt 1					
lfd. Nr.	Unterlagen Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt Nr.	Datum	Maßstab
27.		Erläuterungen zu den Deckblattunterlagen		31.08.2015	
28.	1 a	Erläuterungsbericht	Seite 41a	31.08.2015	
29.	5 a	Lageplan	L1 a	31.08.2015	1 : 1.000
30.	8 a	Entwässerungsmaßnahmen – Lageplan	EL1 a	31.08.2015	1 : 1.000
31.	8 a	Entwässerungsmaßnahmen – Querschnitt Sickerbecken	SQ a	31.08.2015	1 : 250
32.	9.0 a	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Erläuterungsbericht	Seiten 20a, 22a, 28a	31.08.2015	
33.	9.1 a	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Bestands- und Konfliktplan	BK a	31.08.2015	1 : 1.000
34.	9.2 a	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	LM1 a	31.08.2015	1 : 1.000
35.	10.1 a	Grunderwerbsverzeichnis	Seite 2a	31.08.2015	
36.	10.2 a	Grunderwerbsplan	GE1 a	31.08.2015	1 : 1.000
37.	11 a	Regelungsverzeichnis	Seiten 15a, 20a	31.08.2015	
38.	18 a	Wassertechnische Untersuchungen	Seiten 5a, 6a	31.08.2015	

Deckblatt 2					
Ifd. Nr.	Unterlagen Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt Nr.	Datum	Maßstab
39.		Erläuterungen zu den Deckblattunterlagen		11.01.2016	
40.	5 b	Lageplan	L1 b	11.01.2016	1 : 1.000
41.	8 b	Entwässerungsmaßnahmen Lageplan	EL1 b	11.01.2016	1 : 1.000
42.	8 b	Entwässerungsmaßnahmen Querschnitt Sickerbecken	SQ b	11.01.2016	1 : 250
43.	9.1 b	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Bestands- und Konfliktplan	BK b	11.01.2016	1 : 1.000
44.	9.2 b	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	LM1 b	11.01.2016	1 : 1.000
45.	11 b	Regelungsverzeichnis	Seite 15b	11.01.2016	
46.	18 b	Wassertechnische Untersuchungen	Seiten 5b – 7b	11.01.2016	

2.3. Niederschriften

Ifd. Nr.	Bezeichnung
47.	Anonymisierte Niederschrift der Bezirksregierung Düsseldorf als Planfeststellungsbehörde, A.z.: 25.04.01.01-02/13 über den Erörterungstermin am 07.06.2016, soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird.

3. Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)

3.1. Entscheidung

Dem Träger der Straßenbaulast wird erlaubt, das von den Parkflächen und Fahrgassen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen genannten Regenrückhaltebecken und Versicherungsbecken mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen. Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt unbefristet, steht jedoch gemäß § 18 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs sowie gemäß § 13 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen.

3.2. Rechtsgrundlage der Erlaubnis

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19 und 57 WHG in Verbindung mit den §§ 12 ff. des Wassergesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (LWG).

3.3. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.3.1. Das Versickerungsbecken sowie alle dazugehörigen Anlagen sind mindestens einmal im Monat auf ihren baulichen Zustand und ihre Betriebsfähigkeit zu überprüfen. Eine zusätzliche Überprüfung der Anlagen auf ihre Betriebsfähigkeit ist bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sowie bei Starkregenereignissen erforderlich. Aufgetretene Mängel sind unverzüglich zu beseitigen.

3.3.2. Auf den Verkehrsflächen, die an das Versickerungsbecken angeschlossen sind, ist das Waschen und Arbeiten an Kraftfahrzeugen sowie die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln verboten.

3.3.3. Im Regenklärbecken ist die Mindesttiefe von 2,00 m durchgehend für die rechnerisch erforderliche Fläche sicherzustellen. Die Einhaltung dieser Höhe ist

der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreises Neuss durch die Vorlage eines entsprechenden Vermessungsprotokolls vor Inbetriebnahme nachzuweisen.

3.3.4. Für die Überwachung, Reinigung und Wartung der Behandlungsanlage ist eine Betriebsanweisung zu erstellen und der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreises Neuss zur Abstimmung vorzulegen.

3.3.5. Es ist ein Betriebstagebuch zu führen, in dem alle Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungsdaten erfasst werden.

3.4. Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.4.1. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt, dass nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen festgesetzt und insbesondere zusätzliche Anforderungen an die Beschaffenheit einzubringender oder einzuleitender Stoffe gestellt werden können (§ 13 Abs. 1 und 2 WHG).

3.4.2. Wenn der Vorhabenträger Änderungen an der Versickerungsanlage beabsichtigt, sind diese 2 Monate vorher unter Beifügung der zur Beurteilung erforderlichen Zeichnungen, Nachweise und Beschreibungen der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreises Neuss anzuzeigen (§ 25 Abs. 3 LWG).

3.4.3. Ereignisse, die zum Eindringen von wassergefährdenden Stoffen in den Boden, in ein Gewässer oder in eine Kanalisation geführt haben oder führen können, sind unmittelbar und unverzüglich der Leitstelle für den Feuerschutz und Rettungsdienst des Rhein-Kreises Neuss unter der Telefon-Nr. 02131/ 1350 zu melden. Treten wassergefährdende Stoffe aus einer Anlage zum Lagern, Abfüllen, Herstellen, Behandeln, und Verwenden oder aus einer Rohrleitungsanlage zum Befördern dieser Stoffe aus, obliegt die Meldepflicht gemäß § 122 Abs. 3 LWG demjenigen, der die Anlage betreibt, instand hält, instand setzt, reinigt oder prüft.

Darüber hinaus ist meldepflichtig, wer einen Schaden mit wassergefährdenden Stoffen verursacht oder Kenntnis von einem entsprechenden Unfall hat.

4. Nebenbestimmungen

4.1. Allgemeines

4.1.1. Im Falle einer Änderung oder Abweichung des Vorhabens gegenüber den planfestgestellten Unterlagen hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Unterlagen zur Entscheidung vorzulegen.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde schriftlich mitzuteilen.

4.1.2. Alle vom Vorhabenträger im Zuge des Anhörungsverfahrens getätigten und in seinen Stellungnahmen sowie im Erörterungsprotokoll festgehaltenen Zusagen sind umzusetzen.

4.1.3. Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Maßnahme mit den betroffenen Trägern von Versorgungseinrichtungen und Leitungen, insbesondere hinsichtlich der Verlegung oder Sicherung von Leitungen, von anderen Einrichtungen oder wegen sonstiger Arbeiten hieran abzustimmen. Der Baubeginn ist den betroffenen Trägern rechtzeitig bekanntzugeben. Die in den vorgelegten Stellungnahmen der Versorgungs- und Leitungsträger genannten Anforderungen und Hinweise sind dabei zu beachten.

4.1.4. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen erforderliche Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; sie sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu treffen. Sofern in den Planunterlagen enthalten, haben sie nur deklaratorische Bedeutung.

4.1.5. Im Planfeststellungsverfahren werden ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen rechtsgestaltend geregelt. Über etwaige Entschädigungsansprüche ist in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, soweit eine freihändige

Übereinkunft zwischen dem Vorhabenträger und den Anspruchsberechtigten nicht zu erzielen ist.

4.2. Wasserwirtschaft

4.2.1. Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Es ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden. Im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) Vorsorge vor der Verunreinigung eines oberirdischen Gewässers oder des Grundwassers zu treffen. Ölbindemittel sind in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG, des LWG und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS) sind zu beachten.

4.2.2. Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind von dem Vorhabenträger zu beseitigen.

4.3. Kreislaufwirtschaft/ Abfälle

4.3.1. Bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub ist ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen (gemäß §§ 7, 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)). Aushubmaterial, das keiner Wiederverwertung zugeführt werden kann, ist einer hierfür zugelassenen Entsorgungsanlage zuzuführen. Auf die Pflichten des Abfallerzeugers nach § 8 Abs. 3 Deponieverordnung (DepVO) wird hingewiesen.

4.3.2. Die Abfallsatzung des Rhein-Kreises Neuss ist zu berücksichtigen.

4.3.3. Falls Deklarationsanalysen Schadstoffgehalte > Z2 zeigen, ist ein Wiedereinbau nicht zulässig. In Bereichen, in denen keine wasserundurchlässige Versiegelung erfolgt, dürfen ausschließlich Aushubmaterialien der Zuordnungsklasse Z 1 der

LAGA-Richtlinie TR Boden wiedereingebaut werden. Der Wiedereinbau von Aushubmassen ist vorab mit der zuständigen Bodenschutzbehörde abzustimmen.

4.3.4. Art und Menge sowie der Verbleib (Abfallschlüsselnummer, Angaben zur jeweiligen Entsorgungsanlage, Name des Betreiber, Standort der Anlage, Annahmebeschränkungen, ggf. Entsorgungsnachweis, soweit nach der Nachweisverordnung erforderlich) des Bodenaushubs ist zu dokumentieren. Die Angaben sind auf Verlangen der Bezirksregierung Düsseldorf vorzulegen (gemäß §§ 7, 47, 22 KrWG).

4.4. Bodenschutz

4.4.1. Die Baumaßnahme ist fachgutachtlich begleiten zu lassen.

4.4.2. Sämtliche Erdarbeiten bzw. Eingriffe in den Untergrund dürfen nur durchgeführt werden, wenn diese durch einen anerkannten und unabhängigen Sachverständigen für Bodenschutz und Altlasten (im folgenden Gutachter genannt) fachlich begleitet werden. Der Sachverständige muss über besondere Sachkunde gemäß Verordnung über Sachverständige für Bodenschutz und Altlasten (SU-BodAV NRW, Anhang 1, vorrangig Sachgebiet 2.5) in der derzeitig gültigen Fassung oder einen inhaltlich vergleichbaren Sachkundenachweis verfügen. Dem Gutachter kommt hierbei auch die Aufgabe zu, dafür zu sorgen, dass mit dem Bodenmaterial sachgerecht umgegangen wird.

4.4.3. Über seine Arbeiten –insbesondere über evtl. festgestellte Verunreinigungen, die Separierung des Bodenmaterials und eine evtl. Bodensanierung oder Sicherungsmaßnahmen- hat der Gutachter eine Dokumentation zu erstellen, die der zuständigen Bodenschutzbehörde nach Fertigstellung der Maßnahme schriftlich oder in digitaler Form vorzulegen ist.

4.4.4. Werden bei den Baumaßnahmen Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung im Sinne des Bodenschutzgesetzes über die bisher festgestellten Belastungen hinaus aufgefunden, so ist dies der zuständigen Bodenschutzbehörde und der Genehmigungsbehörde unverzüglich

mitzuteilen.

- 4.4.5. Bei der Errichtung von Lager- und Betriebsflächen ist durch geeignete Maßnahmen eine Verdichtung der Böden zu vermeiden. Es ist zu prüfen, ob es im Zuge der Nutzung zu Bodenverdichtungen gekommen ist. Die von der Baumaßnahme betroffene Fläche ist durch Aufstellen von Bauzäunen räumlich abzugrenzen und somit eine Beeinflussung von benachbarten Flächen zu unterlassen.
- 4.4.6. Die DIN 18915 (Bodenarbeiten) ist zu beachten.
- 4.4.7. Falls Boden im Rahmen der Baumaßnahmen umgelagert wird, ist § 12 Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) einschlägig. Auf die Ausnahmeregelungen bei Baumaßnahmen (§ 12 Abs. 2 BBodSchV) wird hingewiesen. Regelungen hierzu sind mit der zuständigen Bodenschutzbehörde abzustimmen und der Bezirksregierung Düsseldorf zur Kenntnis zu geben.
- 4.4.8. Die Baugrundeigenschaften sind objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten.
- 4.4.9. Bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten gemäß der Technischen Bauvorschriften des Landes NRW ist DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ zu berücksichtigen.

4.5. Bodendenkmalschutz

- 4.5.1. Die archäologische Begleitung sämtlicher Erdarbeiten ist durch eine archäologische Fachfirma nach Maßgabe einer Erlaubnis gemäß § 13 Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) im Zuge der Realisierung der Baumaßnahme auf Veranlassung und Kosten des Vorhabenträgers gemäß § 29 Abs. 1 DSchG NW zu gewährleisten.
- 4.5.2. Das Abziehen des Oberbodens ist mittels Bagger mit Böschungslöffel (glatte Schneide) nach Anweisung und unter Aufsicht der archäologischen Fachfirma durchzuführen.

- 4.5.3.** Die fachgerechte Untersuchung, Bergung und Dokumentation auftretender archäologischer Befunde und Funde ist nach Maßgabe einer Erlaubnis nach § 13 DSchG NW zu gewährleisten.
- 4.5.4.** Dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland ist das Recht einzuräumen, die Einhaltung dieser Bedingungen zu überprüfen und die Grundstücke zu betreten.
- 4.5.5.** Es ist sicherzustellen, dass der Erhalt bedeutender Bodendenkmalsubstanz möglich bleibt und im Falle ihres Antreffens das weitere Vorgehen zwischen dem Vorhabenträger und dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland einvernehmlich abgestimmt wird.

4.6. Lärmschutz

4.6.1. Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen

Vom Vorhabenträger ist für die vorliegende Baumaßnahme auf Basis einer Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025 und unter Berücksichtigung der Regelungen der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), der 24. BImSchV, der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 - RLS-90 sowie der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR 97) eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchungen und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Wall/Wand) sowie des passiven Lärmschutzes an den baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz, z. B. Lärmschutzfenster und/oder Lüftungseinrichtungen) angeordnet.

4.6.2. Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat folgende in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwand/-wall) zu errichten und

dauerhaft zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten.

- Im Bereich des geplanten PKW-Parkplatzes hat der Vorhabenträger eine 320 m lange Lärmschutzwand entlang der Autobahn mit einer Höhe von 5,00 m zur Einhaltung des Lärmvorsorgegrenzwertes am Tag von 64 dB(A) zu errichten.
- Entlang des LKW-Parkplatzes ist ein 255 m langer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,60 m zu errichten.
- Als Sichtschutz vor Scheinwerfern der LKW entlang der Zufahrt zum LKW-Parkplatz ist eine 4 m hohe Immissionswand zu errichten.

4.6.3. Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer und Anwohner der Straße „Am Lindenhof“ mit den Hausnummern 3, 5, 7 und 9 sind vom Vorhabenträger darauf hinzuweisen, dass sie, soweit sich der Beurteilungspegel infolge des durch die Erweiterung der Rastanlage ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht, gegen ihn einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen heranzuziehen. Erhöhen sich durch die Erweiterung der Rastanlage nur die Nachtwerte um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 60 dB(A), besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz lediglich, soweit Schlafräume betroffen sind.

4.6.4. Einschränkung des Baulärms

Während der Bauphase hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung eingehalten werden.

4.6.5. Entschädigungsanspruch wegen verbleibender Beeinträchtigungen

Können die Lärmimmissionen für die unter Abschnitt A. Nr. 4.6.3 bezeichneten Grundstücke auch durch passive Maßnahmen nicht ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen (VLärmSchR 97 Ziffer 23, 47 ff.). Soweit die verbleibenden Einwirkungen schwer und unerträglich, d.h. von enteignender Wirkung sind, bleiben die Ansprüche nach den Grundsätzen der Aufopferung unberührt.

Die Eigentümer der in Abschnitt A. Nr. 4.6.3 dieses Beschlusses genannten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Erweiterung der Rastanlage ausgehenden Lärm. Dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (§ 19a FStrG i.V.m. § 41 EEG NRW).

4.7. Natur- und Landschaftsschutz

- 4.7.1.** Der Vorhabenträger hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind unzulässig.
- 4.7.2.** Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und Deckblatt (LBP, Stand August 2015) sowie im Artenschutzfachbeitrag dargestellten Maßnahmen sind entsprechend durchzuführen. Die Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen sind während der Bauausführung einzuhalten.
- 4.7.3.** Der Vorhabenträger hat eine fachlich qualifizierte landschaftspflegerische Baubegleitung einzusetzen. Durch die landschaftspflegerische Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v.a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in den landschaftspflegerischen Begleitplänen und im Artenschutzfachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.
- 4.7.4.** Die Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahmen folgenden Pflanzenperiode (15.11. – 31.03.) umzusetzen.
- 4.7.5.** Die Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.
- 4.7.6.** Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit hat gemäß DIN 18920/RAS-LG4 zu erfolgen. Zudem sind bei Maßnahmenausführung die DIN 18915 - 19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.
- 4.7.7.** Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich Pflanzen entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation und für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ausschließlich von der LANUV empfohlene standortgerechte

Saatgutmischungen zu verwenden.

- 4.7.8.** Bei der Durchführung und der Pflege Landschaftspflegerischer Maßnahmen ist auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten.
- 4.7.9.** Während der Baumaßnahme anfallender, nicht zum Einbau im Eingriffsbereich bestimmter Bauaushub ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 4.7.10.** Zaunanlagen sind unmittelbar angrenzend an das zu schützende Objekt oder durch vorgelagerte Gehölzpflanzungen in das Landschaftsbild einzubinden bzw. in mehrreihige Gehölzpflanzungen zu integrieren. Es ist darauf zu achten, dass die Zaunanlage für Arten der offenen Feldflur passierbar ist.
- 4.7.11.** Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HNB sowie der UNB Kreis Neuss schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die Landschaftspflegerische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift, Telefon mitzuteilen.
- 4.7.12.** Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der Landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der HNB sowie der UNB Kreis Neuss umgehend schriftlich mitzuteilen.
- 4.7.13.** Die Umsetzungskontrolle der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HNB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die Landschaftspflegerische Baubegleitung zugegen ist.
- 4.7.14.** Die nach dem LPB sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.

4.8. Kampfmittelfunde

- 4.8.1.** Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu,

Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

- 4.8.2.** Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs-/Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25) vorzulegen.

4.9. Landwirtschaft

4.9.1. Zufahrten und Wirtschaftswege

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

Soweit in einem anderen Verfahren (z.B. Flurbereinigungsverfahren) für das nachgeordnete Wegenetz andere geeignete Lösungen gefunden werden, die eine ordnungsgemäße Erschließung der Grundstücke sicherstellen, kann der Vorhabenträger auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

4.9.2. Restflächen

Sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, hat sich der Träger der Straßenbaulast durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

Restflächen, die ohne Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz verbleiben, sind auf Wunsch des Eigentümers vom Straßenbaulastträger zu übernehmen und dem Eigentümer der benachbarten Betriebsflächen - ggf. als Ersatzland - anzubieten.

4.9.3. Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke

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

4.9.4. Drainagen

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind außerhalb der Planfeststellung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu regeln. Sollte keine Einigung erzielt werden können, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

4.10. Telekommunikationsanlagen und Ver- und Entsorgungsanlagen

Durch die Ausbaumaßnahme ist eine Wasserleitung der GWG Grevenbroich GmbH betroffen, welche im Vorfeld umzulegen ist. Des Weiteren ist der Standort, der im Bereich der LKW-Parkplätze befindlichen Ortsnetzstation zu sichern.

4.11. Nebenbestimmungen im privaten Interesse

4.11.1. Inanspruchnahme von Grundstücken

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen und sonstigem Eigentum (Gebäude, Anpflanzungen, Zäune, Drainagen) sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile. (Bewirtschaftungerschwernisse, Anschneidungs- und Durchschneidungsschäden o. ä., Ertragsminderung durch Schattenwurf,

Pachtaufhebung etc.).

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Vorhabenträger verlangen. Werden die Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind diese Flächen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung zu belasten.

Über die Höhe der Entschädigung ist – sofern es zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt C Nr. 1 dieses Beschlusses).

4.11.2. Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z.B. durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt C Nr. 1).

4.11.3. Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Land-/Forstwirte durch das Bauvorhaben erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land-/forstwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt C Nr. 1).

4.11.4. Zufahrten

Es ist sicherzustellen, dass alle von der Ausbaumaßnahme berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit, gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

4.11.5. Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken

Die im Rahmen der Baumaßnahmen vorübergehend als Arbeitsstreifen beanspruchten landwirtschaftlich genutzten Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

4.11.6. Beeinträchtigungen in der Bauphase

Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Er hat maßnahmenbedingte Schäden (z. B. durch die Benutzung von Baufahrzeugen) am Straßen- und Wegenetz nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.

Im Übrigen ist während der Bauphase die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen, z. B. durch Beseitigung von Verschmutzungen, sicherzustellen.

4.11.7. Erschütterungsimmissionen in der Bauphase

Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungsimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand NRW und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW vom 31.07.2000 (SMBl. NRW 7129), sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, zu beachten.

4.11.8. Vorbehalt zu Beeinträchtigungen in der Bauphase

Für den Fall, dass durch die Errichtung des Vorhabens unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter entstehen bzw. zu erwarten sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sollten entsprechende Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festzustellen. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Darüber hinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

4.12. Sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise

4.12.1. Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17 c Ziff. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

4.12.2. Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist nach § 202 Baugesetzbuch (BauGB) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

4.12.3. Beim Ausbau der Böden, bei Trennung des Ober- und Unterbodens sowie der Bodenschichten unterschiedlicher Eignungsgruppen sowie bei der Zwischenlagerung des Bodenmaterials ist DIN 19731 zu beachten.

4.12.4. Im Plangebiet werden laut Digitaler Bodenbelastungskarte des Rhein-Kreises Neuss sämtliche Vorsorgewerte nach BBodSchV eingehalten. Treten jedoch im Rahmen von Erdbauarbeiten Auffälligkeiten auf, wird der Vorhabenträger auf die gesetzlichen Anzeigepflichten hingewiesen, sodass unverzüglich die Untere Bodenschutzbehörde zu informieren ist. Der Ansprechpartner ist Herr Bruchertseifer, der unter der Tel. 02181/ 601-6821 zu erreichen ist. Auffälligkeiten können sein:

- geruchliche und/ oder farbliche Auffälligkeiten, die durch menschlichen Einfluss bewirkt wurden, z.B. durch die Versickerung von Treibstoffen oder Schmiermitteln
- strukturelle Veränderungen des Bodens, z.B. durch die Einlagerung von Abfällen.

5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

5.1. Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

Soweit von den Verfahrensbeteiligten Einwendungen und Forderungen grundsätzlicher Art gegen den Plan erhoben worden sind, insbesondere

- die Flächeninanspruchnahme für zu hoch und problematisch erachtet wird,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver) Lärmschutz gefordert wird
- die sanitären Anlagen für unzureichend erachten werden,

werden die diesbezüglichen Einwendungen aus den sich aus dem Abschnitt B des Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

5.2. Spezielle Einwendungen und Forderungen

Über die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den Vereinigungen (§ 73 Abs. 4 VwVfG NRW) erhobenen Forderungen und Einwendungen wird, soweit diese

- sich nicht grundsätzlich gegen den vorliegenden Plan richten und nicht grundsätzlich Einzelfragen betreffen (siehe Abschnitt A Nr. 5.1 dieses Beschlusses) oder
- bei der Planfeststellung keine Berücksichtigung gefunden haben

sondern spezielle Forderungen und Einwendungen betreffen, wie folgt entschieden:

Diese Einwendungen werden aus den in Abschnitt B, Nr. 6 dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

5.3. Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- Zusagen der Straßenbauverwaltung im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

Soweit vom Plan betroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an die Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, werden diesbezügliche Einwendungen der betroffenen Eigentümer, insbesondere hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme oder Flächendurchschneidung, als gegenstandslos angesehen.

B Begründung

1. Das Vorhaben

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage „Vierwinden-Nord“ (A 46), von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+884,502, einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter:

- Umbau des vorhandenen Parkplatzes mit Stellplätzen für PKW, Busse und Spezialtransporter;
- Erweiterung der vorhandenen Rastanlage für den Neubau von LKW Stellplätzen;
- Verlegung der Verzögerungsspur der Rastanlage;
- Neubau eines Regenrückhaltebeckens;
- Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz, Bau einer Lärmschutzwand / - wall
- notwendige Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter
- sowie die Anlage der Kompensationsflächen auf dem Gebiet in der Stadt Grevenbroich, Gemarkung Hemmerden und der Stadt Neuss, Gemarkung Holzheim; Rhein-Kreis- Neuss; Regierungsbezirk Düsseldorf.

Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden, die aus den Teilen Nord und Süd besteht, befindet sich im Bereich der Bundesautobahn A 46 zwischen den Anschlussstellen Grevenbroich und Grevenbroich-Kapellen bei Betr.-km 58+000. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die Anlage auf der Nordseite in Fahrtrichtung Heinsberg. Das Vorhaben sieht einen Ausbau der Rastanlage für eine Vervielfachung der LKW-Stellplatzkapazität vor. Der vorhandene Parkplatz mit Stellplätzen für PKW, Busse und Spezialtransporter wird umgebaut. Für den LKW-Verkehr ist der Neubau eines Parkplatzes im Bereich der vorhandenen Rastanlage vorgesehen.

2. Vorgängige Verfahren

Aufgrund der Verkehrsprognosen ist in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der Fahrleistungen im Straßengüterverkehr auszugehen. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2025 zeigt, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen auch weiter deutlich ausfällt und im Vergleich zu heute stark zunehmen wird. Von 2004 bis 2025 werden die Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr voraussichtlich um 84 % zunehmen. Engpässe an LWK-Parkständen in der Nacht und auch am Tag sind folglich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Diese Notwendigkeit wurde durch die Regelung der Lenk- und Ruhezeiten und die Dokumentationspflicht der LKW-Fahrer verschärft. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Straßenentwicklung sieht daher die beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots auf Rastanlagen der Bundesautobahnen“ als Maßnahme vor.

Aufgrund der allgemeinen Zunahme des Güterverkehrs auf den bundesdeutschen Autobahnen ist auch das Angebot der LKW-Stellplätze auf der Tank- und Rastanlage Vierwinden Nord nicht mehr ausreichend. Dies belegt auch die Bestandserhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über die Auslastung der Rastanlagen von 2008. Hieraus ist ersichtlich, dass die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord mit der Belegung der LKW-Parkplätze überlastet ist. Die Rastanlage weist zur Zeit 18 Parkmöglichkeiten für LKW, Busse oder PKW mit Anhänger aus. Tatsächlich abgestellt werden 75 LKW. Hieraus ergibt sich aktuell ein Fehlbestand von 57 Stellplätzen. Zur Deckung des Fehlbedarfs 2025 müssten auf den Rastanlagen Vierwinden-Nord und Vierwinden-Süd jeweils mindestens 84 LKW-Parkplätze geschaffen werden.

Bereits 2003 wurde daher mit der Aufstellung eines Standortkonzeptes für den Umbau der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord begonnen. In mehreren Planbesprechungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Ministerium für Bauen und Verkehr des

Landes Nordrhein-Westfalen (MBV) wurde das Konzept besprochen und es wurden Änderungen angeregt. Mit Erlass vom 06.12.2007 wurde durch das BMVBS der Planauftrag zur Erstellung des Vorentwurfes offiziell erteilt. Der Entwurf trägt den Gesehen-Vermerk des BMVBS vom 30.05.2012 Az.: StB 11/7436.3/046-Vierwinden/1663973 und den Gesehen-Vermerk des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 16.04.2012 Az.: VII.145-12/2. Die Planfeststellungsunterlagen stimmen mit den mit Sichtvermerk versehenen Entwurfsunterlagen überein.

2.1 Landesplanung

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99, rechtskräftig seit dem 15.12.1999) sind die an die Tank- und Rastanlage angrenzenden Flächen im Planungsgebiet wie folgt dargestellt:

- allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
- allgemeine Siedlungsbereiche
- Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (A 46)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Grevenbroich (wirksam seit 29.03.2007) weist im Planungsbereich folgende Nutzungen aus:

- Straßenverkehrsflächen der A 46 einschließlich Raststätte
- Verkehrsgrün
- Flächen für die Landwirtschaft
- Gewerbegebiete
- Fläche der zukünftigen Wasserschutzzone IIIB

Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord soll im Bereich der nördlich liegenden Ackerfläche durch einen LKW-Parkplatz erweitert werden.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Niederrhein hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 16.12.2013 der Bezirksregierung Düsseldorf zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens. gemäß § 17a FStrG i. V. m. Teil V Abschnitt 2 VwVfG NRW zugeleitet.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Der Plan hat gemäß § 17a FStrG und § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG NRW auf Veranlassung der Bezirksregierung Düsseldorf einen Monat in der Zeit vom 12.01.2015 bis einschließlich 11.02.2015 in den Städten Grevenbroich (Neues Rathaus, Ostwall 6, 41515 Grevenbroich) und Neuss (Rathaus, Michaelstr. 50, 41456 Neuss) und damit in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen voraussichtlich auswirkt, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zusätzlich wurden die gesamten Planunterlagen gemäß § 27a VwVfG NRW auf den Internetseiten der beiden Städte, sowie auf der Internetseite der Bezirksregierung Düsseldorf veröffentlicht.

Die Städte Grevenbroich und Neuss haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher nach den Regelungen ihrer Hauptsatzung ortsüblich bekannt gemacht (§ 17a FStrG und § 73 Abs. 5 VwVfG NRW). Die Stadt Grevenbroich hat die Offenlage der Planunterlagen in der Rathauszeitung, dem Erftkurier, vom 07.01.2015, Ausgabe 02/2015 ortsüblich bekanntgegeben. Die Stadt Neuss hat die Offenlage ebenfalls am 07.01.2015, in der Neuss-Grevenbroicher Zeitung ortsüblich bekannt gegeben. Die in § 73 Abs. 5 VwVfG NRW vorgesehenen Hinweise betreffend den Zeitraum der Auslegung, auf die Frist für Einwendungen, auf die Stellen, bei denen Einwendungen vorzubringen sind, und zum Erörterungstermin, sind im Text der ortsüblichen Bekanntmachung benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Frist, Einwendungen

ausgeschlossen sind, wurde hingewiesen. Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von den Städten Neuss und Grevenbroich über die Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Während der gesetzlichen Frist sind 7 Einwendungen eingegangen, darunter eine Unterschriftenliste. Alle Einwendungen wurden mit Schreiben vom 17.02.2015, 26.02.2015, 02.03.2015 bzw. 27.03.2015 dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme zugeleitet. Eine weitere Einwendung wurde dem Vorhabenträger erst nach der Einwendungsfrist zugeleitet, wurde aber dennoch nicht von dem Verwaltungsverfahren ausgeschlossen.

3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 01.12.2014 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange) die Planunterlagen zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet. Beteiligt wurden:

- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 35
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 52
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55
- Stadt Grevenbroich
- Stadt Neuss
- Rhein-Kreis Neuss
- Landwirtschaftskammer NRW

- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Landesbetrieb Wald und Holz
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
- LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
- Geologischer Dienst NRW
- Kreispolizeibehörde
- Rheinischer Landschaftsverband e.V.
- Erftverband
- GWG Grevenbroich GmbH
- T-Com Technische Infrastruktur
- RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- Polizeipräsidium Düsseldorf

Die insgesamt 19 abgegebenen Stellungnahmen wurden mit Schreiben vom 16.01.2015, 27.01.2015, 04.02.2015, 17.02.2015, 02.03.2015 und dem 03.03.2015 ebenfalls dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung übersandt.

3.4 Planänderungen

3.4.1 Deckblatt 1

Aufgrund der bis dahin vorliegenden Ergebnisse des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabenträger Änderungen vorgenommen, welche mit Schreiben vom 07.09.2015 in das Verfahren eingebracht (Deckblatt 1, vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2 dieses Beschlusses) wurden. Die Änderungen resultierten aus zwei Stellungnahmen Trägern öffentlicher Belange. Die Stellungnahme des Rhein-

Kreises Neuss (Untere Wasserbehörde) machte die Berichtigung der Berechnung der Versickerungsanlage erforderlich. Des Weiteren forderte das Dezernat 51 der Bezirksregierung Düsseldorf (Höhere Naturschutzbehörde), dass im Bereich der nördlichen Fahrgasse des LKW-Parkplatzes fehlende Gestaltungsmaßnahmen zum angrenzenden Landschaftsraum ergänzt werden sollten. Aufgrund dieser vorgenannten Einwendungen wurden die entsprechenden Planänderungen bzw. Ergänzungen im Deckblatt 1 berücksichtigt.

Aufgabenbereiche einer Behörde oder Belange Dritter sind davon insoweit betroffen, als sich die Änderungen auf wasserrechtliche Belange sowie die Betroffenheiten der Grundstückseigentümer auswirken könnten. Insoweit greifen die Änderungen erstmals bzw. anders als bisher in die entsprechenden öffentlichen und privaten Belange ein. Dementsprechend sind nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 VwVfG NRW im Rahmen des sog. Deckblattverfahrens

- die Stadt Grevenbroich
- den Rhein-Kreis Neuss
- die Landwirtschaftskammer
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Düsseldorf
- das Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf
- sowie die betroffenen Grundstückseigentümer

mit Schreiben vom 27.10.2015 unter Beifügung der Deckblattunterlagen über die Planänderungen informiert worden und haben Gelegenheit erhalten, innerhalb einer 2-Wochen-Frist Einwendungen bzw. Stellungnahmen zu den Planänderungen abzugeben. Darüber hinausgehende Beteiligungen weiterer Stellen, Behörden, Träger öffentlicher Belange, Grundstückseigentümer oder sonstiger Betroffener waren bezüglich des Deckblattes 1 nicht erforderlich, da entsprechende erstmalige oder stärkere Betroffenheiten infolge des Deckblattes 1 nicht erkennbar waren. Insbesondere führen die Planänderungen nicht zu

stärkeren Belastungen durch Immissionen wie Lärm oder Luftschadstoffen. Ein erneutes förmliches Anhörungsverfahren (öffentliche Auslegung des Deckblattes) nach den Regelungen des § 73 VwVfG NRW war daher nicht erforderlich. Eines erneuten förmlichen Anhörungsverfahrens hätte es nur bedurft, wenn mit den Planänderungen eine gewisse Erheblichkeit verbunden gewesen wäre, d. h. die Planänderungen insgesamt so weitreichend gewesen wären, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen. Nur geringfügige Veränderungen oder Zusatzbelastungen sind insoweit jedoch nicht verfahrenserheblich im Sinne von § 73 Abs. 3 und 8 VwVfG NRW. Die entsprechenden Voraussetzungen für ein neues Anhörungsverfahren sind nicht erfüllt, wenn – was hier der Fall ist – das Gesamtkonzept in seinen Grundzügen nicht berührt wird bzw. trotz der Änderungen die Identität des Vorhabens als solches gewahrt bleibt (so OVG Münster, Urteil vom 13.02.2006, 11 D 94/03 AK, mit Nachweisen zu ständiger Rechtsprechung des BVerwG).

Zu den Planänderungen des Deckblattes 1 sind zwei private Einwendungen von den betroffenen Grundstückseigentümern erhoben worden. Stellungnahmen seitens der Träger öffentlicher Belange wurden von der Stadt Grevenbroich, dem Rhein-Kreis Neuss, der Landwirtschaftskammer sowie von den Dezernaten 51 und 54 der Bezirksregierung Düsseldorf vorgelegt.

Auch diese Einwendungen und Stellungnahmen sind dem Vorhabenträger zugeleitet worden.

3.4.2 Deckblatt 2

Aufgrund weiterer Unstimmigkeiten bezüglich der wassertechnischen Unterlagen, wurden diese nochmals überarbeitet und im Rahmen des Deckblattes 2 mit Schreiben vom 07.01.2016 ins Verfahren eingebracht. Die wassertechnischen Unterlagen wurden nun in Abstimmung mit dem Rhein-Kreis Neuss erneut überarbeitet und abschließend im Deckblatt 2 dargestellt. Aufgabenbereiche einer Behörde oder Belange Dritter wurden dadurch weder erstmals noch stärker oder anders als bisher berührt. Dementsprechend war es nach § 73 Abs. 8 VwVfG NRW nicht erforderlich, Behörden oder Betroffenen die

Änderungen mitzuteilen oder die Planunterlagen erneut auszulegen.

3.5 Erörterungstermin

Während der gesetzlichen Frist sind Einwendungen gegen den Plan erhoben und Stellungnahmen abgegeben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligten daraufhin, unter Übersendung des ihre Einwendungen jeweils betreffenden Teils der Äußerung des Vorhabenträgers, zum Erörterungstermin in das Rathaus der Stadt Grevenbroich eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab in den Städten Grevenbroich (am 25.05.2016 im Erftkurier, Ausgabe 21/16) und Neuss (am 25.05.2016 in der Neuss-Grevenbroicher-Zeitung) ortsüblich bekannt gemacht worden.

Der Erörterungstermin fand für die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereine sowie für die privaten Einwender am 07.06.2016 um 09:30 Uhr im Rathaus der Stadt Grevenbroich statt.

In der Erörterungsverhandlung konnten die Einwendungen und Bedenken zum Teil ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die vom Vorhabenträger gegebenen und in die Niederschrift über den Erörterungstermin aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

Das Anhörungsverfahren ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung ist neben der Information der Allgemeinheit, die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte.

Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum

Anhörungsverfahren finden sich für die straßenrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des § 17a FStrG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+884,502 ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde nach §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 2 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht.

4.3 Anhörungsverfahren

Die sich im Wesentlichen aus § 17a FStrG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Abschnitt B. Ziffern 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans, nebst Zeichnungen und Erläuterungen, wassertechnischem Entwurf, lärmtechnischen Unterlagen und Luftschadstoffuntersuchungen, landschaftspflegerischem Begleitplan und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt. Der Erörterungstermin wurde durchgeführt und vorab ortsüblich bekanntgegeben.

Gemäß §§ 17a Nr. 1 FStrG, 73 Abs. 2 VwVfG NRW ist der Plan in den

Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden.

Immer und in erster Linie von den Auswirkungen eines Vorhabens berührt sind diejenigen, auf deren Grundstücksflächen das Vorhaben geplant wird. Dementsprechend muss die Auslegung der Planunterlagen in der oder den Gemeinden erfolgen, in deren Gebiet das Vorhaben verwirklicht werden soll. Dies sind hier die Städte Grevenbroich und Neuss, auf deren Gebiet der Ausbau der Tank- und Rastanlage und die damit in Zusammenhang stehenden Ausgleichsmaßnahmen flächenmäßig beschränkt sind. Dort ist dementsprechend auch die Auslegung erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche könnten sich ansonsten insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze hinweg erstrecken, nicht ausreichend.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes alle Unterlagen aus- bzw. offenzulegen, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen – erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang und auch im Hinblick auf die Betroffenheiten durch Immissionen gerecht geworden.

4.4 Umfang der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

4.4.1 Rechtswirkung des Planfeststellungsbeschlusses

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Befreiungen, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW).

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine "Notwendigkeit" im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur "Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind". Dabei dürfen die Folgemaßnahmen "über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben" (BVerwG, Urteil vom 12.2.1988 - 4 C 54.84 - DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere

- die Verlegung der Verzögerungsspur der Rastanlage;
- der Neubau eines Regenrückhaltebeckens;
- Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz, Bau einer Lärmschutzwand / - wall

notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Bauvorhaben besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Ausbaivorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese weiterhin ihren bisherigen Aufgaben dienen können.

4.4.2 Kostenregelung für Versorgungsleitungen

Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden

sind, haben sie ausschließlich deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln (vgl.: "Hinweise zur Behandlung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" - Hinweise 2001- Anlage zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 48/2001 vom 19.12.2001 -S 16/08.33.00/59 Va 01- in VkB1. 2002, S. 113 ff.).

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über diese Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

- 4.4.3** Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen (Deckblätter) ersetzen die ursprünglichen und hiermit gleichfalls festgestellten Planunterlagen nur insoweit, als sie davon abweichen.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung

5.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Zweck und Ziel des UVPG ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht:

Für das Bauvorhaben ist nach § 7 Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 des UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die nach § 16 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 18 und 19 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 bis 7 VwVfG NRW (§ 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG).

Aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen im Anhörungsverfahren hat der Vorhabenträger einige Entwurfsbestandteile geringfügig modifiziert (siehe Abschnitt B. Nr. 3.4 dieses Beschlusses), ohne jedoch die planerische Gesamtkonzeption des Straßenbauvorhabens in Frage zu stellen. Diese Änderungen enthalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen

Auswirkungen auf die Umwelt, so dass gemäß § 74 Abs. 10 Satz 2 UVPG von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte.

Auch den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG wird Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil v. 25.1.1996 -4 C 5.95-, DVBl. 1996, S. 677).

Hinsichtlich der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung geprüften Ausbauvarianten wird auf Abschnitt B Nr. 6.4.3 des Beschlusses hingewiesen.

5.2 Beschreibung der Umwelt

Die Rast- und Tankanlage liegt innerhalb des Gebietes des Rhein-Kreises Neuss. Die Bundesautobahn 46 stellt in Richtung Norden eine schnelle Verbindung zum Ballungsraum Düsseldorf dar. Der Planungsraum beidseitig der A 46 wird überwiegend landwirtschaftlich, zumeist ackerbaulich, genutzt. Südwestlich der Tank- und Rastanlage grenzt die Ortschaft Hemmerden mit einem kleinen Gewerbegebiet an den Planungsraum an. Hemmerden besitzt auch heute noch einen überwiegend dörflichen Charakter mit Siedlungsschwerpunkt. Die Erweiterung der Rast- und Tankanlage ist zum größten Teil auf angrenzenden, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes V „Korschenbroich/Jüchen“ (LP) des Rhein-Kreises Neuss. Für den Landschaftsraum westlich der Raststätte ist im LP das Entwicklungsziel 2 „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebten Elementen“ festgesetzt worden. Schutzgebiete werden von dem Vorhaben nicht berührt, aber es ist ein

nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) geschütztes Naturdenkmal im Bereich des Bauvorhabens betroffen. Das Bauvorhaben tangiert das im LP unter der Festsetzung 6.2.3.15 genannte „Naturdenkmal Lindenallee an der K 40 zwischen Hemmerden und Raststätte Vierwinden“, eine im Alleenkataster des Landes NRW enthaltene Allee mit dem Schutzstatus nach § 41 Abs. 4 LNatSchG. Die Festsetzung als Naturdenkmal erfolgte gemäß § 28 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgrund der landeskundlichen Bedeutung sowie der Eigenart und Schönheit der Lindenallee. Planungen Dritter sind im Bereich des Bauvorhabens nicht bekannt.

Naturräumliche Gliederung, Topographie, Geologie, Boden

Der Planungsraum wird naturräumlich der Haupteinheit Jülicher Börde (554) und innerhalb dieser der naturräumlichen Untereinheit Bedburdyker Lössplatte (554.22) zugeordnet.

Das Planungsgebiet liegt inmitten der Niederrheinischen Bucht. Nach dem Deutschen Planungsatlas Band I: Nordrhein-Westfalen ist die Lage erdgeschichtlich dem Quartär zugeordnet. Aus ehemaligen Küstenmooren entstanden große Braunkohlenlager. Die geologische Struktur wird durch Verwerfungen bestimmt, z. T. noch mit andauernder Bewegung. Die Oberflächenstruktur ist flach oder großflächig gewellt und wird durch Flusstäler, z. B. durch die Erft, gegliedert.

Der Planungsraum liegt nach der Bodenkarte von NRW (Blatt L 4904) inmitten der Lössbörde. Typisch ist hier die Parabraunerde, stellenweise sind durch Veränderungen auch Rendzina und Kolluvium anzutreffen. Die Böden sind i. d. R. sehr ertragreich und leicht zu bearbeiten. Die Deckschicht aus schluffigem Lehm erreicht eine Mächtigkeit stellenweise von über 2,00 m. Sie verfügen über eine hohe, zum Teil sehr hohe Sorptionsfähigkeit für Nährstoffe und einer mittleren bis sehr hohen nutzbaren Wasserkapazität bei mittlerer bzw. hoher Durchlässigkeit. Im Bereich des Kolluviums kann vereinzelt ein schwacher Staunäseeinfluss auftreten. Die Bodenwertzahl variiert zwischen 60 – 85. Die

unter der Deckschicht liegenden Schichten werden gebildet von lehmigen Schluff in unterschiedlichen Mächtigkeiten und darunter von Sanden und Kiesen.

Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind im Planungsraum nicht anzutreffen. Der Boden ist bereits durch den Einfluss des Menschen verändert worden. Durch die Überbauung wurden Flächen in großem Umfang versiegelt. Die von dem Bauvorhaben betroffenen nicht versiegelten Flächen sind stark durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Nähe zur A 46 vorbelastet.

Gewässer

Fließ- und Stillgewässer sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Das Gelände im Planungsbereich liegt zwischen 67 und 72 m ü. NN (Meter über Normalnull) und fällt im Osten zur Erftaue hin ab. Der Verlauf der Erft befindet sich ca. zwei Kilometer von der Tank- und Rastanlage Vierwinden entfernt.

Der natürliche Grundwasserstand auf Grundlage der Grundwasserhöhengleichen liegt im Planungsgebiet bei ca. 2 bis 3 m unter Flur. Gravierende Beeinträchtigungen auf den Wasserhaushalt sind durch das Bauvorhaben nicht zu erwarten, obwohl Versiegelungen sich grundsätzlich negativ auf die Grundwasserneubildung auswirken. Das zur Rastanlage gehörende Regenrückhaltebecken hat für den Naturhaushalt keine besondere Bedeutung. Das Bauvorhaben liegt in den zukünftigen Wasserschutzzonen IIIA und IIIB.

Klima/ Luft

Der Untersuchungsraum gehört zum Klimabezirk der niederrheinischen Bucht mit atlantischer Prägung und relativ ausgeglichenen Temperaturen (Jahresmittel ca. 9,5 10°C). Die mittlere jährliche Niederschlagshöhe liegt bei 700 mm/Jahr. Vorherrschende Windrichtung ist Südwest. Klimatische Ausprägungen mit besonderer Bedeutung liegen nicht vor.

Lebensraumfunktion

Nach der Vegetationskarte von Nordrhein-Westfalen entspricht die potentielle natürliche Vegetation im Planungsgebiet einem Maiglöckchen-Perlgras-Buchenwald. Die reale Vegetation weicht aufgrund des Einflusses durch den Menschen erheblich ab. Von der Planung betroffen sind Ackerflächen und Straßenbegleitgrün. In einer Kartierung wurden die Biotoptypen im Untersuchungsgebiet erfasst und im Bestands- und Konfliktplan dargestellt. Es wurde eine darüber hinausgehende Untersuchung von Feldhamstervorkommen im April/Mai des Jahres 2008 durchgeführt. Die Untersuchung ergab keinen Nachweis von Feldhamstern. Im unmittelbaren Bereich des Bauvorhabens sind folgende Biotoptypen kartiert worden:

Code	Biotoptyp
BF3 8	Baumreihe mit sehr starkem Baumholz (BHD > 100 cm)
BF3 7	Einzelbäume auf Parkplatzflächen (BHD > 50 cm)
BF3 6	Einzelbäume auf Parkplatzflächen (BHD 14 - 49 cm)
BF6	Baumgruppe (mittleres Baumholz)
HA0	Acker
HJ1	Zierrabatte mit überwiegend fremdländischen Gehölzen
HJ2	Garten mit überwiegend heimischen Gehölzen
VA1	Bankett, Mittelstreifen
VA3	Straßenbegleitgrün auf den Böschungsflächen mit Gehölzen
VF0	Versiegelte Flächen

Weitere Erläuterungen zu den Biotoptypen sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

Landschaftsbild

Die flachwellig reliefierte Terrassenlandschaft fällt zur Erft hin, von ca. 70 m ü. NN auf 50 m ü. NN, ab. In der einst walddreichen Gegend ist heute die Ackerflur mit nur wenigen strukturierenden und gliedernden Gehölzelementen vorherrschend. Die Gehölzbestände befinden sich vorwiegend entlang der

Straßen und Wege, in Hausgärten bzw. als Siedlungsgrün in den Ortschaften. Eine Baumreihe, bestehend aus alten Linden, tangiert die Rastanlage auf der Westseite. Das zur Rastanlage gehörige Entwässerungsbecken ist mit Laubgehölzen eingegrünt worden. Südwestlich der Rast- und Tankanlage grenzt der Ort Hemmerden mit einem Gewerbegebiet an. In unmittelbarer Nähe der Raststätte liegen einzelne landwirtschaftliche Betriebe mit ihren Hofanlagen.

In Richtung Süden sind die Standorte der Braunkohlekraftwerke gut sichtbar. Von dort kommend verlaufen Hochspannungstrassen parallel zur A 46.

Erholung, Kultur- und Sachgüter

Die Erholungseignung ist im nahen Umfeld der Baumaßnahme aufgrund der vorhandenen Verkehrsemissionen gering. Die Rastanlage wird lediglich für die kurzzeitige Erholung genutzt. Unweit der Raststätte, in ca. 2 km Entfernung, befindet sich die Erftaue, ein beliebtes Ziel für Erholungssuchende. Einige Rad- und Wanderwege entlang der Erft, verbinden die Städte Neuss und Grevenbroich. Eine hohe Bedeutung als Freizeitstätte hat die Erft mit zahlreichen Einrichtungen für den Kanu- und Rudersport.

Nach Angaben des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege stellt der Planungsraum aus bodendenkmalpflegerischer Sicht einen hoch bedeutsamen, bisher jedoch nicht systematisch untersuchten Bereich dar. Archäologische Funde belegen, dass bereits in der Jungsteinzeit eine Besiedlung des Hemmerden-Gebietes stattfand. Anhand von bereits zur Verfügung stehenden Daten zu Bodendenkmälern und einer hohen Dichte archäologischer Fundplätze im Gebiet der Erftaue kann davon ausgegangen werden, dass sich im Planungsraum Siedlungs-, Werk- und Bestattungsplätze der Vorgeschichte, der römischen Zeit, des Mittelalters und der Neuzeit befinden.

Bei der Hauptstraße durch Hemmerden, der heutigen K 40, handelt es sich um einen Abschnitt der ehemaligen napoleonischen „Route de Juliers-Dusseldorf“, mit einer als Naturdenkmal festgesetzten Lindenallee (vgl. Landschaftsplan V).

Vorbelastungen

Der Boden ist im Planungsgebiet bereits durch den Einfluss des Menschen verändert worden. Die von der Baumaßnahme betroffenen Ackerflächen sind stark durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Nähe zur A 46 vorbelastet. Das gleiche gilt auch für den Boden auf den Nebenflächen der Bundesautobahn bzw. Rastanlage.

Eine Vorbelastung des Landschaftsbildes ist im Nahbereich der Baumaßnahme gegeben durch vorhandene Straßen, insbesondere durch die A 46, des Weiteren durch die Bebauung (Siedlung, Gewerbeflächen, Raststätte usw.) und die Leitungstrassen der RWE Power AG. Durch den Verkehr auf der Bundesautobahn mit seinen Emissionen wird das Landschaftserleben stark negativ beeinflusst. Hoher Versiegelungsgrad durch Verkehrs- und Gewerbeflächen, Emissionen und visuelle Beeinträchtigungen wirken sich auf das Untersuchungsgebiet bereits negativ aus.

In südlicher und südwestlicher Richtung stellen in weiterer Entfernung die großen Kraftwerke eine visuelle Beeinträchtigung für das Landschaftsbild dar.

5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Aus den vom Vorhabenträger vorgelegten Gutachten und Entwurfsunterlagen (LBP, Erläuterungsbericht, Ergebnisse der Immissionsschutzuntersuchungen), den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen lassen sich die Auswirkungen der Straßenausbaumaßnahme in drei Bereiche gliedern. Folgende Wirkungen des Vorhabens ergeben sich auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter.

Baubedingte Auswirkungen:

Bei baubedingten Auswirkungen handelt es sich um vorübergehende Belastungen, die während der Bauphase auftreten können. Während der Bauphase ist mit Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen durch den Betrieb von

Baustellenfahrzeugen und -einrichtungen zu rechnen. In erster Linie handelt es sich hier um Störungen des Bodengefüges durch Erdarbeiten, mögliche Wassergefährdungen durch evtl. austretende Maschinenbetriebsstoffe sowie Lärm- und Schadstoffemissionen. Gleichzeitig stehen diese Flächen während der Bauphase für ihre ursprüngliche Nutzung, z. B. auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht zur Verfügung. Sie dienen je nach Bedarf, z. B. als Abstellfläche für Baugeräte und Baumaterialien oder der Lagerung von Erdmassen, die ggf. an anderer Stelle dauerhaft oder vorübergehend entnommen wurden. Diese Auswirkungen sind nicht vermeidbar, werden jedoch durch strenge Einhaltung der entsprechenden Bestimmungen zum technischen Umweltschutz und der DIN- Normen zum Schutz von Boden und Vegetationsbeständen gemindert.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Bei anlagenbedingten Auswirkungen handelt es sich allgemein um die Inanspruchnahme für versiegelte Flächen sowie die Anlage von Böschungen, Entwässerungsgräben, Trennstreifen und Bankette.

Die erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen durch den Umbau der Rastanlage beschränken sich im Wesentlichen auf die Versiegelung und Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen und Straßenbegleitgrün. Insgesamt umfasst die Neuversiegelung ca. 23.124 m². Außerdem müssen für die Anlage neuversiegelter Flächen insgesamt 63 Einzelbäume (1.500 m²) beseitigt werden. Auswirkungen der Versiegelung sind in erster Linie die Vernichtung von Bodenlebewesen, der Entzug von Boden als Standort für die Vegetation und Tierwelt, der Verlust der Filtereigenschaften des Bodens und die Verringerung der Grundwasserzufuhr bzw. der Versickerungsfähigkeit. Anlagebedingt wird sich eine Veränderung des Bestandsklimas durch Beseitigung der natürlichen Pflanzen- und Bodendecke ergeben. Die zusätzliche Versiegelung führt zu einer zunehmenden Aufheizung der bodennahen Luftschichten.

Die Anlage von Böschungen, Trennstreifen und Mulden (Straßennebenflächen)

wird hier allgemein nicht als Eingriff bewertet, da die Funktionen für den Naturhaushalt vor dem Eingriff und danach gleichwertig sind. Es treten daher keine nachhaltigen oder erheblichen Beeinträchtigungen auf. Lediglich die Flächenversiegelung und Inanspruchnahme von Gehölzen durch die Baumaßnahme wird in der Eingriffsermittlung berücksichtigt. Bezüglich des Landschaftsbildes findet aufgrund der visuellen Vorbelastung durch die vorhandenen Trassen der A 46 und Hochspannungsleitungen keine erhebliche Beeinträchtigung statt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Als betriebsbedingte Auswirkungen sind die durch Straßenverkehr und Unterhaltungsmaßnahmen hervorgerufenen negativen Auswirkungen, vor allem Lärm- und Schadstoffemissionen zu verstehen. Dabei ist nicht nur auf Luftschadstoffe abzustellen. Der Schadstoffeintrag durch die Entwässerung der Parkflächen, ist ebenso zu berücksichtigen. Auch Fahrzeugbewegungen und Lichtreflexe wirken sich auf die freie Landschaft aus. Betriebsbedingt kann die Verlärmung der angrenzenden Flächen zunehmen.

5.3.1 Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit

Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen oder sein Wohlbefinden zu mindern. Darunter fallen nicht nur Beeinträchtigungen in seinem unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld, sondern auch Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des betroffenen Raumes und nicht nur Beeinträchtigungen, die die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits solche unterhalb dieser Grenze.

Für den Bau der neuen LKW-Stellplätze werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Durch den Ausbau der Rastanlage rückt diese näher an einen bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb heran. Es werden Privatgrundstücke in Anspruch genommen. Während der Bauzeit kann es zu

Beeinträchtigungen der Anwohner durch baubedingte Immissionen im Bereich der Baumaßnahme kommen. Die Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie die visuelle Beeinträchtigung durch die Erweiterung der Rastanlage werden im Nahbereich der Wohnbebauung die Wohnqualität verschlechtern. Durch die Beseitigung von Straßenbegleitgrün wird in einem Abschnitt vorübergehend der freie Blick für die Anwohner auf den Straßenkörper bzw. die Tank- und Rastanlage ermöglicht.

Durch den Umbau der Rast- und Tankanlage wird das Angebot an Stellplätzen erweitert. Aufgrund der vorgeschriebenen Pausenzeiten für LKW-Fahrer in Verbindung mit der Erhöhung der Anzahl an LKW-Stellplätzen stellt dies insgesamt eine Verbesserung der jetzigen Rastplatzsituation dar. Die Baumaßnahme trägt zu einer Optimierung der Verkehrssicherheit bei und erhöht den Schutz des Menschen.

5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Maßgebendes Ziel für dieses Schutzgut ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wild wachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Maßgebende Indikatoren des Schutzgutes sind die im Planungsraum vorzufindenden Biotoptypen mit ihrer Flora und Fauna. Die möglichen Auswirkungen darauf lassen sich unterteilen in solche bau-, anlagen- und betriebsbedingter Art.

Baubedingte Auswirkungen sind dabei temporärer Art und entfallen in der Regel nach der Fertigstellung der Maßnahme.

Verschiedene Tierarten sind durch die Baumaßnahme potenziell gefährdet, wenn sich Habitate im Bereich des Baufeldes befinden. Der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Arten wurde geprüft und kann ausgeschlossen werden. Bei dem Verlust von Vegetationsflächen handelt es sich primär um Ackerland und Straßenbegleitgrün. Die straßenbegleitenden Gehölzbestände werden erfahrungsgemäß von wenigen und meist weitverbreiteten Vogelarten als Niststätten genutzt. Geeignete Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen beugen der Beeinträchtigung bzw. dem

Verlust weiterer Bestände vor.

Spezielle potenziell planungserhebliche faunistische Wechselwirkungen mit dem Umfeld sind nicht bekannt.

5.3.3 Artenschutz

Bei Eingriffen in Natur und Landschaft ist sicherzustellen, dass der Erhalt der lokalen Population sowie die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten artenschutzrechtlich relevanter Arten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet werden kann (vgl. § 44 Abs. 5 BNatSchG). Berücksichtigung finden dabei die „besonders geschützten“ und „streng geschützten“ Arten einschließlich der FFH RL-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten im Wirkraum des Vorhabens.

Für Nordrhein-Westfalen hat das LANUV anhand bestimmter naturschutzfachlicher Kriterien eine Auswahl von Arten vorgenommen, die als „planungsrelevante“ Arten bezeichnet werden. Im „Fachinformationssystem geschützte Arten in NRW“ (FIS) können messtischblattweise Informationen zu den planungsrelevanten Arten, bezogen auf unterschiedliche Lebensraumtypen, herangezogen werden. Im vorliegenden Fall wurde für die Bestimmung der relevanten Arten das Ergebnis der FIS-Abfrage für das Messtischblatt 4805 Korschenbroich (MTB) verwendet. Das Plangebiet stellt nur einen kleinen Bereich des MTB dar. Viele der in der Liste aufgeführten Arten können aufgrund der fehlenden Lebensraumbedingungen ausgeschlossen werden. Die artenschutzrechtliche Beurteilung beschränkt sich demnach auf die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. nicht sicher auszuschließenden planungsrelevanten Arten. Dabei ist zu prüfen, ob durch den Ausbau artenschutzrechtliche Belange gemäß BNatSchG betroffen sind bzw. ein entsprechender Verbotstatbestand vorliegt.

Arten, die im Vorhabengebiet vorkommen können, sind:

- Feldhamster
- Zwergfledermaus

- Rebhuhn
- Feldlerche
- Feldsperling
- Kiebitz
- Mäusebussard
- Turmfalke
- Turteltaube
- Mehlschwalbe

Im Auftrag des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein, wurde im Frühjahr des Jahres 2008 durch einen Gutachter eine Feldhamsterkartierung im Bereich der Tank- und Rastanlage Vierwinden durchgeführt. Trotz intensiver Nachsuche wurden keine Feldhamsterbaue gefunden. Obwohl nach dem letzten Kartierungsstand keine Hamsterfunde im Bereich des Bauvorhabens nachgewiesen werden konnten, ist nach Aussagen des Gutachters nicht auszuschließen, dass der Feldhamster im Umfeld weiterhin vorkommt und ins Gebiet einwandern kann (FEHR 2008).

Der Umweltschutzbeauftragte der Stadt Grevenbroich wies im Jahr 2010 darauf hin, dass sich in den Baumhöhlen der alten Lindenbäume der Lindenallee Quartiere der Zwergfledermaus befinden können. Der Erhalt der Bäume ist durch die Baumaßnahme nicht gefährdet, so dass ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der streng geschützten Art und somit der Verbotstatbestand ausgeschlossen werden kann. Auch bei den übrigen potenziell im Planungsbereich vorkommenden Tierarten sind projektbedingte Störungstatbestände des Artenschutzes auszuschließen. Von den planungsrelevanten Fledermaus- und Vogelarten wird das Gebiet lediglich zur Nahrungssuche und Rast aufgesucht.

Für alle vorkommenden Tierarten werden die allgemeinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände und die Vorgaben der Eingriffsregelung zur Schadensbegrenzung beachtet, z. B. das Roden von

Gehölzen außerhalb der Nistzeiten. Es wurde für die planungsrelevanten Arten ein artenschutzrechtliches Protokoll gemäß Anhang 4 des Planungsleitfadens erstellt, das als Anlage dem Landespflegerischen Begleitplan (Unterlage 9) beigefügt ist.

Im Rahmen der Überprüfung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG wurde festgestellt, dass unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargelegten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des vorgenannten Paragraphen greifen. Ausnahmegenehmigungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind nicht erforderlich.

5.3.4 Schutzgut Boden

Nr. 1.3.1 des Anhangs I zu Nr. 0.6.2.1 der UVP GwV beschreibt die natürlichen Funktionen des Bodens als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als Rohstofflager- und Lieferstätte, Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischwirtschaftliche Nutzungen, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. Dies entspricht inhaltlich der Funktionsbeschreibung in § 2 Abs. 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG).

Es ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens wegen einer Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens eine nachhaltige Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen zu besorgen ist, die unter Berücksichtigung der Nutzungsfunktionen und planerischen Festsetzungen mit den gesetzlichen Umweltauflagen nicht vereinbar ist.

Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der

Baumaßnahme nicht betroffen.

Auf der versiegelten Fläche ist die Versickerung von Niederschlagswasser nicht mehr möglich. Es kommt zu einem Funktionsverlust der natürlichen Bodeneigenschaften (Speicher- und Reglerfunktionen). Auch positive Wirkungen auf das Klima entfallen. Betroffen sind ca. 23.124 m² Fläche, die durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage neuversiegelt werden.

5.3.5 Schutzgut Wasser

Gewässer sind gemäß § 1 WHG als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Sie sind nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- nachteilige Veränderungen von Gewässereigenschaften zu vermeiden,
- Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,
- sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen und
- an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sowie insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen.

Dabei ist ein insgesamt hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu

berücksichtigen (§ 6 Abs. 1 WHG).

Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt.

Oberflächengewässer sind so zu bewirtschaften, dass nachteilige Veränderungen ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden werden bzw. dass ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht wird (§ 27 WHG, Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)).

Oberflächengewässer sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Das Vorhaben liegt teilweise in den zukünftigen Wasserschutzzonen IIIA und IIIB. Die Neuversiegelung führt zu einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate und zum Verlust der Filterwirkung des Bodens. Bei Unfällen während der Bauzeit können austretende Betriebsstoffe und Transportgüter in das Grundwasser gelangen. Wesentliche Veränderungen des Grundwassers sind aber infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten. Die Baumaßnahme ist daher als umweltverträglich zu bezeichnen.

5.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen entstehen im Wesentlichen abgasbedingt durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigen, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Fahrzeugmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten emittierten Substanzen, die in diesem Zusammenhang ermittelt werden, sind

- Kohlenmonoxid,
- unverbrannte Kohlenwasserstoffe
- Stickstoffmonoxid
- Stickstoffdioxid,

- Schwefeldioxid,
- Staub und Ruß.

Zusätzlich zu diesen "Auspuffimmissionen" werden von einer Straße Partikel emittiert durch Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb.

Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen. Wie sehr und wie stark sich Emissionen entwickeln und ausbreiten, hängt von zahlreichen Faktoren ab wie z. B. von

- den meteorologischen Bedingungen,
- fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen,
- der Topografie und den Anpflanzungen am Straßenrand,
- der Verkehrsmenge,
- dem Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehrsaufkommen,
- den Fahrgeschwindigkeiten und
- den spezifischen Abgasimmissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge und des Fahrzeugkollektivs.

Die Bodenversiegelung hat eine Veränderung des Kleinklimas im Bereich der Baumaßnahme zur Folge, da sich versiegelte Flächen wesentlich schneller aufheizen als begrünte Flächen. Baubedingt können Immissionen in unmittelbarer Trassennähe zur Anreicherung von Schadstoffen in der Luft führen. Die Gefahr von wesentlichen Schadstoffanreicherungen besteht nicht.

Eine Beeinträchtigung von lufthygienisch-klimatischen Ausgleichsfunktionen ist nicht zu erwarten. Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Bei der Ausbreitungsrechnung sind die Immissionsbeiträge durch Quellen außerhalb des Untersuchungsgebietes (sog. Hintergrundbelastung) jeweils berücksichtigt

worden. Belastungen der Luftqualität durch Kfz-Abgase und Ruß liegen bereits vor.

5.3.7 Schutzgut Landschaft

Der Schutzbegriff Landschaft soll an dieser Stelle im Sinne von Landschaftsbild verstanden werden, da die anderen Funktionen der Landschaft z. B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen oder als Erholungsraum für den Menschen unter diesen Schutzgütern erfasst sind.

Das Landschaftsbild ist das sinnlich wahrnehmbare Gefüge des natürlichen und bebauten Landschaftsraumes. Das Ausmaß seiner Beeinträchtigungen resultiert aus der Qualität des Landschaftsbildes und der Intensität der Auswirkungen auf den jeweiligen Landschaftsraum.

Der Eingriff stellt keine erhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild dar. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Baumaßnahme beschränkt sich auf die unmittelbare Umgebung der Tank- und Rastanlage. Der Verlust von Gehölzstrukturen wird das Landschaftsbild im Direktbereich der Baumaßnahme vorübergehend beeinträchtigen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden Gehölzpflanzungen auf der Böschung der A 46 und im Bereich der Rastanlage erfolgen. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann somit gemindert bzw. das Landschaftsbild wieder hergestellt werden. Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

5.3.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Schutzgut umfasst unter dem Begriff "kulturelles Erbe" im Wesentlichen geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, aber auch historisch gewachsene Strukturen oder Landschaftsteile mit besonderen charakteristischen Merkmalen.

Der Planungsraum stellt nach Angaben des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege aus bodendenkmalpflegerischer Sicht einen hoch

bedeutsamen, bisher jedoch nicht systematisch untersuchten Bereich dar. Archäologische Funde belegen, dass bereits in der Jungsteinzeit eine Besiedlung des Hemmerden-Gebietes stattfand. Anhand von bereits zur Verfügung stehenden Daten zu Bodendenkmälern und einer hohen Dichte archäologischer Fundplätze im Gebiet der Erftaue kann davon ausgegangen werden, dass sich im Planungsraum Siedlungs-, Werk- und Bestattungsplätze der Vorgeschichte, der römischen Zeit, des Mittelalters und der Neuzeit befinden könnten.

Bei der Hauptstraße durch Hemmerden, der heutigen K 40, handelt es sich um einen Abschnitt der ehemaligen napoleonischen „Route de Juliers-Dusseldorf“, mit einer als Naturdenkmal festgesetzten Lindenallee (vgl. Landschaftsplan V).

Bei der Planung zur Erweiterung der Rastanlage wurden die vorhandenen Kultur- und Sachgüter berücksichtigt bzw. ein Eingriff vermieden. Es wurde mit dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege vereinbart, sämtliche Erdarbeiten durch eine archäologische Fachfirma zu begleiten, damit eine fachgerechte Untersuchung, Bergung und Dokumentation von Bodendenkmälern gewährleistet wird.

Weitere Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Hinsichtlich der Standortentscheidung und der grundlegenden Zielsetzung ist die Planung als umweltverträglich zu bezeichnen.

5.3.9 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern - wie Verstärkung der Barrierewirkung, Verlust bzw. Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, Veränderung des Landschaftsbildes, Auswirkungen auf den Boden, den Wasserhaushalt und das Mikroklima - sind bereits vorstehend kurz, sowie im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) im Rahmen der Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktion und die abiotischen Funktionen ausführlich beschrieben.

Erhebliche negative Wechselwirkungen, die zu zusätzlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Anlass geben, werden durch die Baumaßnahme nicht verursacht.

5.3.10 Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete

5.3.10.1 Natura 2000-Gebiete

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne von § 7 Abs. 1 Nrn. 6-8 BNatSchG - so genannte Natura 2000-Gebiete - sind im vorliegenden Planungsraum nicht vorhanden.

5.3.10.2 Weitere Schutzgebiete

Zurzeit sind noch keine Wasserschutzgebiete im Planungsbereich festgesetzt. Allerdings sind nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf vom Juli 2010 im Ausbaubereich zwei Wasserschutzzonen geplant:

- Wasserschutzzone III B – Fürth und
- Wasserschutzzone III A – Hemmerden-Kapellen

Bei diesen Zonen handelt es sich um keine festgesetzten Schutzgebiete gemäß § 19 WHG. Die Einzugsgebiete sind jedoch im GEP 99 als „Bereich für den Grundwasser- und Gewässerschutz“ dargestellt, d.h. sind landesplanerisch gesichert und sollen vor Nutzungen geschützt werden, die die Grundwasserbeschaffenheit beeinträchtigen können. Die Grundsätze der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) 2002 werden beachtet.

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme ist ein nach dem BNatSchG geschütztes Naturdenkmal betroffen. Das Bauvorhaben tangiert das im LP unter der Festsetzung 6.2.3.15 genannte „Naturdenkmal Lindenallee an der K 40 zwischen Hemmerden und Raststätte Vierwinden“, eine im Alleenkataster des Landes NRW enthaltene Allee mit dem Schutzstatus nach § 41 Abs. 4 LNatSchG. Die Festsetzung als Naturdenkmal erfolgte gemäß § 28 Abs. 1 Nr. 2

BNatSchG aufgrund der landeskundlichen Bedeutung sowie der Eigenart und Schönheit der Lindenallee.

5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier somit der Vorbereitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrelevanten Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG – UVPGwV – vom 18.09.1995 – GMBI. 1995, S. 671). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Die vorstehend unter der Nr. 5.3 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach den Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

Im Einzelnen wird auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts und des landschaftspflegerischen Begleitplans (siehe Abschnitt A. Nr. 2.1, lfd. Nr. 1 und 10-13) verwiesen.

5.4.1 Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit

Die Vorteile durch die Erweiterung der Rastanlage sind höher zu bewerten, als die sich für die betroffenen Anwohner ergebende Erhöhung der Lärm- und

Schadstoffbelastung.

Im Bereich des geplanten PKW-Parkplatzes wird eine 320 m lange Lärmschutzwand entlang der Autobahn mit einer Höhe von 5 m zur Erhaltung des Lärmvorsorgegrenzwertes am Tag von 64 dB(A) benötigt. Ein aktiver Schutz zur Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht von 54 dB(A) kann auch mit einer 10 m hohen Wand nicht erreicht werden. Folglich ist im Bereich der Straße „Am Lindenhof“ eine 5 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 0+490 bis Bau-km 0+820 vorgesehen. Soweit trotz der Maßnahme die Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die Nacht mit 54 dB(A) teilweise überschreiten, liegen die Anspruchsvoraussetzungen zur Kostenerstattung für Lärmschutz an baulichen Anlagen – passiven Lärmschutz – vor.

Der einzuhaltende Grenzwert von 65 dB(A) in der Nacht im Bereich des LKW-Parkplatzes wird durch die Anlage eines Lärmschutzwalls mit einer Länge von 255 m und Höhe von 2,60 m eingehalten.

Als Sichtschutz vor Scheinwerfern der LKW entlang der Zufahrt zum LKW-Parkplatz ist eine 4 m hohe Immissionswand geplant.

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der Rastanlage ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Die Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt. Die Anhaltswerte für Erschütterungsmissionen gemäß Ziffer 5 des Gemeinsamen Runderlasses des MUNLV, des MWMEV und des MSWKS: „Messung, Beurteilung, Verminderung von Erschütterungsmissionen“ vom 31.07.2000 – MBl. NRW S. 945 – in der Fassung vom 04.11.2003 sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, insbesondere Teil 2: „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ werden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eingehalten.

5.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Straßenbegleitgrün als Lebensraum für Tiere und Pflanzen ist vergleichsweise gering, da sie dem Einfluss vorhandener Straßen unterliegen. Für alle vorkommenden Tierarten werden die allgemeinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände und die Vorgaben der Eingriffsregelung zur Schadenbegrenzung beachtet. Zur Minderung des Eingriffs werden die erforderlichen Gehölzrodungen entsprechend § 39 BNatSchG außerhalb der Brutzeit durchgeführt. Zulässig ist das Roden demnach von Anfang Oktober bis Ende Februar. Falls erforderlich sind die Rodungen im Vorlauf zur Baumaßnahme durchzuführen. Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 beugen während der Bauphase der Beeinträchtigung bzw. dem Verlust weiterer Bestände vor (Schutz gegen Bodenverdichtungen, Schutz von Stämmen und Kronen, Sicherung des Wurzelwerks im Bereich von Anschnitten und Anschüttungen). Außerdem werden Arbeitsflächen im Bereich von Gehölzbeständen vermieden. Bei den Schutzmaßnahmen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden Gehölzflächen sind Bauzäune während des Baubetriebes vorzusehen (256 m);
- Laubbäume sind, soweit wie möglich, zu erhalten und gemäß DIN 18920 sowie RAS-LP 4 vor Beschädigungen durch Stammschutz (Ummantelung, 7 Stck.) sowie vor Ablagerung von Baumaterialien im Wurzelbereich zu sichern. Auf Erdbewegungen (Abschieben des Oberbodens, Anfüllen von Boden) im Wurzelbereich ist bei der Neuprofilierung der Böschung zu verzichten.
- Eventuell auftretende Verletzungen der Wurzeln oder der Krone sind fachgerecht zu versorgen.

Im Hinblick auf potenzielle Baumhöhlen in den alten Lindenbäumen im Bereich der Rastanlage sind Quartiere der Zwergfledermaus nicht auszuschließen. Der Erhalt der Bäume ist durch die Baumaßnahme nicht gefährdet, so dass ein

Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der streng geschützten Art und somit der Verbotstatbestand ausgeschlossen werden kann. Auch bei den übrigen potentiell im Planungsbereich vorkommenden Tierarten sind projektbedingte Störungstatbestände des Artenschutzes auszuschließen. Von den planungsrelevanten Fledermaus- und Vogelarten wird das Gebiet vorrangig zur Nahrungssuche und Rast aufgesucht.

Die Versiegelung von Flächen führt zu einem dauerhaften Verlust der Biotopfunktionen, so dass ein nachhaltiger Eingriff gegeben ist, mit der Folge der Vernichtung von Bodenlebewesen und des Entzugs von Boden als Standort für die Vegetation und als Lebensraum für die Tierwelt. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich der Baumaßnahme dienen vorrangig der Entsiegelung sowie der Gestaltung der Rastanlage bzw. der Landwirtschaft. Mit der Ersatzmaßnahme werden Ackerflächen in artenreiche Krautflure umgewandelt und der Verlust von Gehölzbeständen durch Neupflanzung kompensiert. Die aufgrund der Planung nicht mehr benötigten befestigten Flächen werden entsiegelt und entsprechend ihrer Funktion (Bankett, Mulde, Gestaltungsfläche usw.) eingesät oder bepflanzt. Die Maßnahme dient dem Biotopverbund und der Schaffung neuer Lebensräume, sowie dem teilweisen Ausgleich der Neuversiegelung.

Im Hinblick auf das mögliche Vorkommen von Feldhamstern im Bereich des Baufeldes (Acker) wird bei Baubeginn in der Zeit von April bis Oktober die Ackerfläche vorab von einem Gutachter auf Baue abgesucht. Der Zeitraum der Untersuchung ist von April bis September, das heißt außerhalb der Winterruhe, möglich.

Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der Rastanlage in die Landschaft, nicht dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen ersetzen den Verlust von Straßenbegleitgrün und wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus.

- G 1: Einsatz von Landschaftsrasen (9.671 m²)

Die Bankette, Mittelstreifen und kleineren nicht versiegelten Flächen im

Bereich der Parkplätze werden mit einer Landschaftsrassenmischung eingesät. Die Pflege erfolgt durch eine ein- bis zweimalige Mahd im Jahr.

- G 2: Einsaat einer Landschaftsrassenmischung mit Kräutern (20.576 m²)

Die größeren nicht versiegelten Flächen im Bereich der Rastanlage werden mit einer kräuterreichen Rassenmischung eingesät. Die Pflege erfolgt möglichst extensiv. Es ist eine ein- bis zweimalige Mahd im Jahr vorzusehen. Das Mähgut ist von den Flächen zu beseitigen.

- G 3: Anpflanzung von Laubbäumen (97 Stück)

Der Verlust von Laubbäumen im Bereich der Rastanlage kann z.T. durch Neupflanzungen ersetzt werden. Gepflanzt werden hochstämmige Laubbäume der heutigen potenziellen natürlichen Vegetation (hpnV). Bei der Auswahl der Gehölze sind insbesondere die klimatischen Verhältnisse des Standortes (Parkplatz) zu berücksichtigen. Entlang von Grundstücksgrenzen sollten aufgrund des Schattenwurfs Kleinbäume (Bäume 3. Ordnung) verwendet werden.

- G 4: Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern (3.758 m²)

Der Verlust von Straßenbegleitgrün kann teilweise durch die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern der hpnV im Bereich der Baumaßnahme wiederhergestellt werden.

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus dem Bundes- bzw. Landesnaturschutzgesetz NRW ergeben, vereinbar. Spezielle potenziell planungserhebliche faunistische Wechselwirkungen mit dem Umfeld sind nicht bekannt.

5.4.3 Schutzgut Boden

Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Da es sich bei den in Anspruch zu nehmenden Böden überwiegend um solche mit massiver anthropogener Überformung

handelt, ist das Vorhaben unter dem Aspekt des Bodenschutzes prinzipiell als umweltverträglich einzustufen.

Durch die Erweiterung der Rastanlage werden 23.171 m² Fläche neuversiegelt. Auf der versiegelten Fläche ist die Versickerung von Niederschlagswasser nicht mehr möglich. Es kommt zu einem Funktionsverlust der natürlichen Bodeneigenschaften (Speicher- und Reglerfunktionen).

Die negativen Auswirkungen der Versiegelung werden durch die Entsiegelung befestigter Flächen ausgeglichen bzw. durch landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert. Die aufgrund der Planung nicht mehr benötigten befestigten Flächen werden entsiegelt und entsprechend ihrer Funktion (Bankett, Mulde, Gestaltungsfläche usw.) eingesät oder bepflanzt (A 1).

Durch die Maßnahme wird die Neuversiegelung teilweise ausgeglichen. Des Weiteren kann die Neuversiegelung durch die ökologische Aufwertung einer vergleichsweise geringwertigeren Fläche (z.B. intensiv genutzter Acker) kompensiert werden.

Im Zuge von Entsiegelungs-, Renaturierungs- und Umwandlungsflächen (E 1) können diese Flächen ihre natürlichen Funktionen für den Bodenhaushalt übernehmen. Die Ersatzmaßnahme E 1 sieht vor, eine intensiv genutzte Ackerfläche in Teilbereichen feldgehölzartig mit Bäumen und Sträuchern der heutigen hpnV zu bepflanzen. Innerhalb der Fläche bleiben Bereiche der natürlichen Entwicklung überlassen. Entwicklungsziel der Maßnahme ist eine extensive Wiese zur Förderung der Arten-, insbesondere Faunenvielfalt (z.B. Schmetterling, Heuschrecken). Die Bodenfunktionen innerhalb der ehemaligen Ackerfläche werden somit verbessert. Die Ersatzmaßnahme liegt in der Gemarkung Holzheim und ist aufgrund vorhandener benachbarter Gehölzflächen für den Biotopverbund gut geeignet. Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche

Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Der Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen für die Erweiterung der Rastanlage beträgt durch die Neuversiegelung 20.064 m² und für die Nebenanlagen 26.450 m², so dass insgesamt im Bereich der Baumaßnahme 46.514 m² Ackerfläche entfallen. Für eine Ersatzmaßnahme werden der Landwirtschaft zusätzlich 11.500 m² Fläche entzogen.

Baubedingt können Immissionen in unmittelbarer Nähe von Verkehrsflächen zur Anreicherung von Schadstoffen im Boden führen. Insgesamt sind die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge von Versiegelung und potenziellem Schadstoffeintrag unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen vertretbar.

5.4.4 Schutzgut Wasser

Das Bauvorhaben liegt in den zukünftigen Wasserschutzzonen IIIA - Fürth und IIIB – Hemmerden-Kapellen. Die Planung der Erweiterung der Rastanlage wird auf diese Schutzgebiete abgestimmt, um einer späteren Festsetzung der Schutzgebiete gerecht werden zu können. Die Vorgaben für Baumaßnahmen in Wasserschutzgebieten werden berücksichtigt.

Oberflächengewässer sowie Fließ- und Stillgewässer sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Der natürliche Grundwasserstand auf Grundlage der Grundwasserhöhengleichen liegt im Planungsgebiet bei ca. 2 bis 3 m unter Flur. Die Neuversiegelung führt zu einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate und zum Verlust der Filterwirkung des Bodens. Bei Unfällen während der Bauzeit können austretende Betriebsstoffe und Transportgüter in das Grundwasser gelangen. Wesentliche Veränderungen des Grundwassers sind aber infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten.

Das Schmutz- und Niederschlagswasser auf der Fläche der Rastanlage wird gesammelt und nach einer entsprechenden Behandlung schadlos in den

Untergrund eingeleitet, da das Niederschlagswasser zuvor einem Regenrückhaltebecken (RRB) mit Ölabscheider zugeführt wird. Das RRB hat für den Naturhaushalt keine besondere Bedeutung und wird im Bereich des LKW-Parkplatzes so geplant, dass es vollständig in der geplanten Wasserschutzzone III B liegt.

Zudem sind die Verkehrsflächen als wasserundurchlässige Asphalt- oder Betonflächen vorgesehen. Das Bankett im Bereich des LKW-Parkplatzes ist als standfester Schotterrasen geplant.

Die Planungsgrundsätze entsprechend den RiStWag – Ausgabe 2002 - werden beachtet.

Die bauausführenden Firmen werden durch entsprechende Regelungen in den Bauverträgen verpflichtet, bei Baustelleneinrichtungen und Baudurchführung die Vorschriften der RiStWag zu beachten.

Die Baumaßnahme ist daher als umweltverträglich zu bezeichnen. Gravierende Beeinträchtigungen auf den Wasserhaushalt sind durch das Bauvorhaben nicht zu erwarten, obwohl sich Versiegelungen grundsätzlich negativ auf die Grundwasserneubildung auswirken.

5.4.5 Schutzgut Klima und Luft

Klimatische Ausprägungen mit besonderer Bedeutung liegen nicht vor.

Die Bodenversiegelung hat eine Veränderung des Kleinklimas im Bereich der Baumaßnahme zur Folge, da sich versiegelte Flächen wesentlich schneller aufheizen als begrünte Flächen. Baubedingt können Immissionen in unmittelbarer Trassennähe zur Anreicherung von Schadstoffen in der Luft führen. Die Gefahr von wesentlichen Schadstoffanreicherungen besteht nicht. Die lufthygienisch-klimatischen Ausgleichsfunktionen werden sich durch die Baumaßnahme nicht verschlechtern. Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Erhebliche und nachhaltige negative Auswirkungen auf das Klima sind durch

den Ausbau der Rastanlage nicht zu erwarten.

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt auf Grundlage der nach § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassenen 39. BImSchV. In dieser Verordnung werden die Richtlinien des europäischen Parlaments und des Rates 2008/50/EG vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa, 2004/107/EG über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft sowie 2001/81/EG vom 23.10.2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe in deutsches Recht umgesetzt.

Im Rahmen der geplanten Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord wurde die aktuelle und zukünftige Luftschadstoffbelastung durch die A 46 im Bereich der Rastanlage an der vorhandenen Bebauung mit dem PC – Programm zur RLuS 2012 – ermittelt. Mit der Berechnung nach RLuS 2012 lassen sich Angaben über die Zusatz- und Gesamtbelastung der Luftschadstoffe Stickstoffoxid (NO₂), Feinstaub PM 10 und Feinstaub PM 2,5 machen.

Die Luftschadstoffbelastungsgrenzen werden, insbesondere in der Prognose deutlich unterschritten, daher kann davon ausgegangen werden, dass die relativ geringen zusätzlichen Emissionen des Parkplatzverkehrs auf der erweiterten Rastanlage zu keinen kritischen Belastungen oder gar Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV führen.

Einer Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung neuer Parkplatzflächen für LKW steht eine Verminderung der Schadstoffe im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung gegenüber. Die LKW-Parkstände liegen weiter von der Bebauung entfernt, der Verkehrsablauf wird flüssiger und die Wohnhäuser werden durch eine Sichtschutzmauer geschützt.

Die durch das Vorhaben während der Bauzeit zu erwartenden Staub- und Schmutzeinwirkungen sind nicht wesentlich und überschreiten nicht das ortsübliche Maß. Eine Überschreitung der in Gesetzen oder Rechtsvorschriften festgelegten Grenzwerte ist nicht zu erwarten.

Insgesamt wird daher die lufthygienische Situation durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert, wenn nicht durch eine Verringerung der Autoabgase sogar etwas verbessert.

5.4.6 Schutzgut Landschaft

Der Eingriff stellt keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar. Zum Schutz vor Beeinträchtigungen während der Bauphase sind Schutzmaßnahmen zu beachten, die vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen sind. Vorgesehen sind Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4, die vor Beeinträchtigungen bzw. dem Verlust weiterer Bestände vorbeugen.

Die Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der Rastanlage in die Landschaft, nicht dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen ersetzen den Verlust von Straßenbegleitgrün und wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus (siehe 5.4.2 dieses Beschlusses).

An den Rastplatz grenzen fünf Häuser der Straße „Lindenhof“ sowie eine Gärtnerei. Um den ungehinderten Blick dieser Häuser auf den zu erweiternden Parkplatz zu unterbinden, wird nordwestlich des LKW-Parkplatzes ein Sichtschutzwall mit einer Höhe von 2,00 m vorgesehen.

Die Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen der Böschungen, der Sicht- und Lärmschutzanlagen bewirken die Einbindung der Rastanlage in die Umgebung und die Wiederherstellung des Landschaftsbildes.

5.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet sind keine eingetragenen Bodendenkmäler vorhanden. Werden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u. ä.) entdeckt (so genannte Zufallsfunde), wird die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege

unverzüglich angezeigt.

Die Entdeckungsstätte wird in unverändertem Zustand mindestens drei Werktagen nach Zugang der Anzeige erhalten, falls diese nicht vorher von der Denkmalpflege freigegeben wird (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

Die Straßenbauverwaltung wird dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege den Beginn der Erdarbeiten so rechtzeitig mitteilen, dass mindestens 12 Wochen vor Beginn der Erdarbeiten eine archäologische Untersuchung durchgeführt werden kann.

Außerdem wurde mit dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege vereinbart, sämtliche Erdarbeiten durch eine archäologische Fachfirma zu begleiten, damit eine fachgerechte Untersuchung, Bergung und Dokumentation von Bodendenkmälern gewährleistet wird. Bei möglichen archäologischen Funden werden die geltenden Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes beachtet.

5.5 Zusammenfassung

Es ist somit im Ergebnis festzustellen, dass von dem Vorhaben zwar nachteilige Wirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ausgehen. Diese Auswirkungen stellen aber – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen – bei keinem Schutzgut eine mit den jeweiligen gesetzlichen Schutzanforderungen unvereinbare Beeinträchtigung dar.

6. Materiell-rechtliche Bewertung

6.1 Planrechtfertigung

Die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord ist generell gerechtfertigt. Der Ausbau der bestehenden Tank- und Rastanlage dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Fernstraßenrecht vorgibt. Die konkrete Ausbaumaßnahme beruht auf einem schlüssigen Konzept, das an einem Verkehrsbedarf orientiert ist, und somit vernünftigerweise geboten ist.

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind die Bundesfernstraßen nach der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dies gilt grundsätzlich auch für die Nebenanlagen und Nebenbetriebe - wie Tank- und Rastanlagen - an den Autobahnen, die gemäß § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5 FStrG Bestandteil der Bundesautobahnen sind. Aus § 15 Abs. 1 und 2 FStrG ist zu entnehmen, dass es dem Vorhabenträger auch obliegt, im Interesse der Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen Tankstellen und Raststätten als Nebenbetriebe zu bauen und zu betreiben bzw. von Dritten betreiben zu lassen. Dies dient vor allem auch der Verkehrssicherheit, indem einerseits die Versorgung mit Treibstoff gewährleistet und andererseits den Verkehrsteilnehmern auch die Möglichkeit der Entspannung und Erholung, Hygiene, Information und Versorgung geboten wird. Diesen Zielsetzungen wird der geplante Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord gerecht, denn es handelt sich um eine Maßnahme zur Deckung des Bedarfs an Rast- und Tankmöglichkeiten an der Bundesautobahn A 46 zwischen den Anschlussstellen Grevenbroich und Grevenbroich-Kapellen bei Betr.-km 58+000. Die festgestellte Überlastung der vorhandenen Parkplätze und Rastanlagen an der Bundesautobahn A 46 zeugt von einem erheblichen Stellplatzdefizit. Dies betrifft auch die PKW- und Busstellplätze, gilt aber in ganz besonderem Maße für LKW-Stellplätze. Hier stellt sich vor dem Hintergrund des rapide gewachsenen europaweiten

Schwerverkehrs die Problematik der obligatorischen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten nach den Sozialvorschriften für das Fahrpersonal (vgl. u.a. EG-Verordnung Nr. 561/2006 vom 11.04.2006, Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals, Fahrpersonalgesetz, Fahrpersonalverordnung). Die neuen LKW- und Busstellplätze werden dringend benötigt, um es den Fahrern zu ermöglichen, die Lenk- und Ruhezeiten in gesetzeskonformer Art und Weise einzuhalten. Die Kapazitätserweiterung am vorhandenen Standort erscheint zur Minderung des festgestellten Stellplatzdefizits gut geeignet, weil in diesem Bereich ein konkreter Bedarf besteht. Es handelt sich mithin bei dem geplanten Ausbau der bestehenden Tank- und Rastanlage um eine Verbesserungs- und Erweiterungsmaßnahme, die ein regelmäßiges Verkehrsbedürfnis befriedigt.

Das Land Nordrhein-Westfalen und somit der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßenbauverwaltung) handelt in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland, welche Vorhabenträger und Träger der Straßenbaulast ist.

Mit Erlass vom 06.12.2007 wurde durch das BMVBS der Planungsauftrag zur Erstellung des Vorentwurfes offiziell erteilt.

Dieses Vorhaben ist, gemessen an den Zielen des FStrG und im Übrigen auch aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, da die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts dient und die vorhandene Tank- und Rastanlage nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht.

Diese mit dem Vorhaben verfolgten Ziele sind geeignet, die Planung zu rechtfertigen. Dabei rechtfertigen die für das Vorhaben sprechenden Belange auch die Inanspruchnahme von Eigentum sowie die sonstigen Auswirkungen des Vorhabens. Dies ergibt sich im Einzelnen aus den weiteren Ausführungen zur Abwägung der einzelnen Belange.

Das Vorhaben ist damit im Ergebnis vernünftigerweise geboten und im Sinne der Zielvorgaben des FStrG planerisch gerechtfertigt.

6.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im FStrG und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Bei der Planung sind § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße), § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und § 4 FStrG (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Diese Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§§ 13 - 15 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl eines anderen Standortes oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

6.3 Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99, rechtskräftig seit dem 15.12.1999) sind die an die Rast- und Tankanlage angrenzenden Flächen im Planungsgebiet wie folgt dargestellt:

- allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
- allgemeine Siedlungsbereiche
- Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (A 46)

Anhaltspunkte dafür, dass die geplante Baumaßnahme mit dem

Flächennutzungsplan oder den Festsetzungen eines rechtswirksamen Bebauungsplans der Stadt Grevenbroich unvereinbar ist, bestehen nicht. Die städtebaulichen Belange der Stadt Grevenbroich, die sich im Grundsatz für den geplanten Ausbau der Tank- und Rastanlage ausgesprochen hat, sind im Sinne des § 38 Satz 1 BauGB hinreichend berücksichtigt. Der Flächennutzungsplan der Stadt Grevenbroich (wirksam seit dem 29.03.2007) weist im Planungsbereich folgende Nutzungen aus:

- Straßenverkehrsflächen der A 46 einschließlich Raststätte
- Verkehrsgrün
- Flächen für die Landwirtschaft
- Gewerbeflächen
- Flächen der zukünftigen Wasserschutzzone IIIB

Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord soll im Bereich der nördlich liegenden Ackerfläche durch einen LKW-Parkplatz erweitert werden.

6.4 Abwägung

6.4.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gemäß § 17 Abs. 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem Einen den Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines Anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat

dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und das ihr zukommende Planungsermessen abwägungsfehlerfrei auszuüben.

Die Zusammenstellung des nach "Lage der Dinge" in die Abwägung einzustellenden Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird dazu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Beim Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielvorgabe bei öffentlichen Planungen im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend dafür sind Regelungen mit einem Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69).

Ferner ist beispielsweise § 50 BImSchG eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

In die Abwägung ist, wie den Darlegungen entnommen werden kann, in

angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach "Lage der Dinge" erkennbar ist, das heißt, was aufgrund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der vom Vorhaben betroffenen Anlieger und Grundstückseigentümer.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise verdeutlichen die Auseinandersetzung mit dieser Planung.

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z.B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs beauftragt. Soweit verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte, z.B. die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs oder generelle Fragen beispielsweise zur Schadstoffproblematik, thematisiert worden sind, ist hierrüber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße oder eben einer Tank- und Rastanlage gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte nicht verkannt werden dürfen.

6.4.2 Verkehrliche Belange

6.4.2.1 Funktionale Bedeutung der Raststätte im Planungsraum

Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden, die aus dem Teilen Nord und Süd besteht, befindet sich im Bereich der Bundesautobahn A 46 zwischen den Anschlussstellen Grevenbroich und Grevenbroich-Kapellen. Gegenstand dieses Beschlusses ist die Anlage auf der Nordseite der A 46 in Fahrtrichtung Heinsberg. Die Bundesautobahn A 46 stellt in Richtung Norden eine schnelle Verbindung zum Ballungsraum Düsseldorf dar. Der Planungsraum beidseitig der A 46 wird überwiegend landwirtschaftlich, zumeist ackerbaulich, genutzt. Südwestlich der Tank- und Rastanlage grenzt die Ortschaft Grevenbroich – Hemmerden mit einem kleinen Gewerbegebiet an den Planungsraum an. Hemmerden besitzt auch heute noch einen überwiegend dörflichen Charakter mit Siedlungsschwerpunkten. Die Erweiterung der Rast- und Tankanlage ist zum größten Teil auf angrenzenden, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen.

6.4.2.2 Derzeitige verkehrliche Situation

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2025 zeigt, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen auch weiter deutlich ausfällt und im Vergleich zu heute stark zunehmen wird (Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von 2004 bis 2025 um 84 %). Auf den Rastanlagen der Hauptachsen, wie der A 46 kommt es bei den LKW – Parkständen abends und nachts zu Engpässen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist daher ein ausreichendes Parkstand-Angebot insbesondere für den LKW-Verkehr zu gewährleisten.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht daher die beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots auf Rastanlagen der Bundesautobahnen“ als Maßnahme vor.

Folglich ist aufgrund der allgemeinen Zunahme des Güterverkehrs auf den

bundesdeutschen Autobahnen auch das Angebot der LKW-Stellplätze auf der Tank- und Rastanlage Vierwinden nicht mehr ausreichend. Dies belegt auch die Bestandserhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über die Auslastung der Rastanlagen von 2008. Hieraus ist ersichtlich, dass die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord mit der Belegung der LKW-Parkplätze überlastet ist. Die Rastanlage weist zur Zeit 18 Parkmöglichkeiten für LKW, Busse oder PKW mit Anhänger aus. Tatsächlich abgestellt werden 75 LKW. Hieraus ergibt sich aktuell ein Fehlbestand von 57 Stellplätzen.

6.4.2.3 Planungsziel

Zur Deckung des Fehlbedarfs von mindestens 57 Stellplätzen im Jahr 2025 müssten auf den Rastanlagen Vierwinden-Nord und Vierwinden-Süd jeweils mindestens 84 LKW-Parkplätze geschaffen werden.

Durch die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage sollen ausreichend Parkmöglichkeiten für LKW angeboten werden. Durch die geplanten Maßnahmen werden die Fehlbelegung anderer Parkstände, das Abstellen von LKW im Zu- und Ausfahrtsbereich der Rastanlage und im Bereich der Tankstelle vermieden. Somit stellen dort parkende LKW keine Gefahr für die in die Rastanlage einfahrenden Fahrzeuge mehr dar. Zusätzlich wird durch den Neubau des LKW-Parkplatzes eine Trennung des PKW-Verkehrs vom LKW- und Bus-Verkehr erreicht und so die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht.

Nach dem Umbau des vorhandenen Rastplatzes sollen Parkmöglichkeiten für 62 PKW, 4 PKW mit Anhänger und 4 Busse angeboten werden. Zudem ist eine 115 m lange Parkbucht für Großraum- und Schwertransporter vorgesehen. Nordwestlich der vorhandenen Anlage ist im Bereich des Ackers ein Parkplatz für 88 LKW geplant.

6.4.2.4 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und

Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen.

Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt, wobei davon auszugehen ist, dass es grundsätzlich ein planerischer Missgriff wäre, wenn der Rastplatz so dimensioniert würde, dass er für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht.

Für die Stellplätze je Fahrzeugtyp wird folgende Anzahl vorgesehen:

- für den Fahrzeugtyp PKW sind 62 Stellplätze vorgesehen
- für den Fahrzeugtyp PKW mit Anhänger sind 4 Stellplätze vorgesehen
- für den Fahrzeugtyp Busse sind 4 Stellplätze vorgesehen
- für den Fahrzeugtyp LKW sind 88 Stellplätze vorgesehen
- für Mobilitätsbehinderte sind 2 Stellplätze vorgesehen

Durch den Umbau und die Erweiterung des bewirtschafteten Rastplatzes wird eine Trennung des PKW-Verkehrs vom LKW-Verkehr möglich. Die Fahrgassen werden so angelegt, dass sie sich in einem Winkel von 60 gon (LKW-Parkplatz 67 gon) schneiden und nur im Einrichtungsverkehr zu befahren sind.

Aufgrund der Ausbaumaßnahmen werden auf einem gesonderten Parkplatz ausreichend LKW-Stellplätze vorhanden sein, so dass das Abstellen der LKW im Zu- und Ausfahrtsbereich der Rastanlage und im Bereich der Tankstelle vermieden wird. Die Verkehrsgefährdung für in die Rastanlage einfahrende Fahrzeuge durch dort parkende LKW wird beseitigt.

Um die Verzögerungsspur der Rastanlage in Richtung Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen verschieben zu können, muss auf einer Länge von 260 Metern die Fahrbahn in einer Breite von 1,60 Metern angebaut werden. Die Verzögerungsspur hat dann eine Breite von 3,75 Metern. Sie wird nach der RAA (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) Bild 53 Zeile 1 im Bereich der

Zufahrt der Rastanlage auf eine Breite von 6,00 Metern verzogen.

Im Bereich der Ausfahrt vom LKW-Parkplatz wird eine zusätzliche Fahrspur angebaut. Der Querschnitt besteht hier aus folgenden Elementen:

- 1,00 m Bankett
- 0,50 m Randstreifen
- 5,00 m Fahrspur (von der Autobahn kommend)
- 3,50 m Fahrspur (vom Parkplatz kommend)
- 0,50 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett

Die Fahrbahn wird hinter der Zufahrt zum LKW-Parkplatz in einer Breite von 5,50 m auf die vorhandene Rastanlage geführt. Hier haben die Fahrgassen folgende Breiten:

- Durchfahrgasse (mit Parkständen): 6,50 m
- PKW (mit Parkständen): 4,50 m
- PKW und Anhänger (ohne Parkstände): 6,50 m
- Busse (mit Parkständen): 6,50 m
- LKW (ohne Parkstände): 5,50 m

Die Fahrgassen erhalten eine Querneigung von 2,5 %. Der gesamte Parkplatz ist mit Borden eingefasst.

Um die Tankstelle bzw. die Erholungsfläche am nordwestlichen Rand der Rastanlage zu erreichen, werden Gehwege mit einer Breite von 2,50 Metern angelegt. Zwischen den Parkständen für PKW und PKW und Anhänger erhalten die Gehwege eine Breite von 4,00 Metern.

An der Durchfahrgasse ist ein 4,50 Meter breiter und 115 Meter langer Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporter geplant.

Die Zufahrt zum LKW-Parkplatz erhält eine Breite von 6,50 Meter und wird im Bereich der Stellplätze für LKW-Kurzparker mit Borden eingefasst, um ein Überfahren des Banketts durch ein- und ausparkende LKW zu verhindern.

Im Bereich des LKW-Parkplatzes hat die Fahrgasse ebenfalls eine Breite von 6,50 Meter. Sie hat eine Querneigung von 2,5 %.

Die Borde im Bereich des LKW-Parkplatzes sind als Flachbordsteine mit Rückenstütze aus Beton und anschließendem Pflasterstreifen geplant. So sollen die Borde vor Beschädigungen durch Überrollen geschützt werden.

Der Gehweg vom Parkplatz zur Tankstelle wird in einer Breite von 1,80 Metern ausgeführt.

Der Querschnitt der Ausfahrt vom LKW-Parkplatz besteht aus folgenden Elementen:

- 1,00 m Bankett
- 0,75 m Randstreifen
- 4,50 m Fahrspur
- 0,75 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett

Zur Entwässerung der Parkflächen werden am Rand der Parkstände von LKW- und PKW-Parkplatz Entwässerungsmulden und Straßenabläufe vorgesehen.

Um ein zügiges Ein- und Ausparken zu ermöglichen, sind die Parkstände für PKW und LKW in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 50 gon geplant.

Die Parkflächen für Busse und PKW mit Anhänger können über eine Fahrgasse mit Mischnutzung erreicht werden. Aufgrund beengter Verhältnisse sind die Parkstände für PKW mit Anhänger dabei in Längsaufstellung und die Stellplätze für Busse in Sägezahnaufstellung vorgesehen.

Die Knotenpunkte im Bereich der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord

entstehen durch die Verknüpfung der einzelnen Fahrgassen untereinander. Dabei sind die Knotenpunkte so gestaltet, dass die Fahrgassen einen Kreuzungswinkel von 60 gon bzw. 67 gon aufweisen. Die Richtlinie, die einen Einmündungswinkel von 60 bis 70 gon vorgibt, wird eingehalten.

Für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord sind keine zusätzlichen Sanitäranlagen für den geplanten LKW-Parkplatz vorgesehen. Es ist eine fußläufige Verbindung zwischen dem LKW-Stellplatz mit den Servicebetrieben der Tank- und Rastanlage geplant. Hierdurch wird auch den LKW-Fahrern das einfache Aufsuchen namentlich auch der sanitären Anlagen in der Kompaktanlage ohne Umwege ermöglicht.

Diese Anlagen werden in ausreichender Anzahl mit einem hohen Standard angeboten, der durch ständige Wartung und Kontrolle gewährleistet wird.

6.4.2.4.1 Einwendungen zum Ausbaustandard

Synopsen-Nr. P 8

Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** äußerte in seiner Stellungnahme vom 19.05.2015 Bedenken bezüglich rückwärtigen Anbindung der Tank- und Rastanlage. Durch die Erweiterung der Rastanlage wird die rückwärtige Verbindung verlegt. Gemäß dem Bauwerksverzeichnis weist der Einwender darauf hin, dass die neue rückwärtige Anbindung durch Absperreinrichtungen zukünftig nur noch dem Andienungsverkehr zur Verfügung stehen soll. Da jedoch auch Mitarbeiter der Servicebetriebe diese Anbindung als Zufahrt zu den dort vorhandenen Mitarbeiterstellplätzen nutzen, regt der Einwender an, durch die Errichtung einer Schranke sicherzustellen dass nur autorisierte Personen diese rückwärtige Anbindung als Zufahrt zu den Servicebetrieben nutzen können.

Der Vorhabenträger verweist in seiner Gegenäußerung auf entsprechende Regelungen des Konzessionsvertrages. Demnach steht die rückwärtige Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz der Tank & Rast für betriebliche

Zwecke zur Verfügung.

Weiterhin führte der Einwender mit **der Synopsen-Nr. P 8** Bedenken bezüglich der fußläufigen Wegeverbindung zu den LKW-Parkständen an. Im Bereich der Zufahrtsgasse zu den LKW-Parkständen sei eine Haltebucht für Kurzzeitparkstände für LKW geplant. Von diesen Kurzzeitparkständen soll eine fußläufige Wegeverbindung zu den Servicebetrieben hergestellt werden, die mitten durch das Betriebsgrundstück Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 144 verläuft. Aufgrund der Zerschneidung des Betriebsgrundstücks und der nicht schnell zu erfassenden Führung der Fußgänger regt der Einwender an, diese Wegeverbindung mittig von den LKW-Kurzzeitständen neben dem Grundstück zu den Servicebetrieben zu führen und somit den direktesten Weg für die Fußgänger herzustellen. Die vorhandenen Bäume könnten dabei ebenfalls gesichert und erhalten bleiben.

Der Vorhabenträger lehnte in seiner Gegenäußerung die Verlegung der geplanten fußläufigen Wegeverbindung ab und verweist auf vorherige Kenntnisnahme und eindeutige Begrüßung dieser Planung durch den Einwender im Rahmen der Abstimmung zum Vorentwurf. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch kein Vorschlag des Einwenders bezüglich einer anderen Wegeverbindung vorgetragen. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens orientiert sich an den verkehrlichen Erfordernissen unter Berücksichtigung der für die Planung verbindlichen Regelwerke.

Ein weiterer Einwand des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 8** beinhaltete Bedenken bezüglich der Kurzzeitparkstände der Tankstelle. Derzeit würden vor und hinter dem Service Gebäude Kurzzeitparkstände bestehen, welche durch die Umgestaltung des Tankbereichs entfallen und durch lediglich zwei Mobilitätsbehindertenparkstände sowie zwei weitere Kurzzeitparkstände ersetzt würden. Der Einwender bittet um eine Erhöhung der Kurzzeitparkstände wie im Vorentwurf von 2012 auf mindestens 5 Plätze.

Der Vorhabenträger entgegnete den Einwand in seiner Gegenäußerung, dass die Anzahl der Kurzzeitparkstände den Empfehlungen für Rastanlagen an

Straßen (ERS) entspricht. In der Genehmigung des Vorentwurfs durch das BMVBS und MBWSV wurde in den Prüfbemerkungen gefordert, die ursprünglichen 5 geplanten Kurzzeitparkstände zu reduzieren um zwei Mobilitätsbehindertenparkstände einzurichten. Diese Prüfbemerkung musste der Vorhabenträger folglich in die Planfeststellungsunterlagen einarbeiten.

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 07.06.2016 hat der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** alle Bedenken erneut vorgetragen und ist mit dem Vorhabenträger in den Dialog getreten. Der Vorhabenträger sagte zu, die Auswirkungen der Maßnahme auf die fußläufige Wegeverbindung zu den LKW-Kurzzeitparkständen im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem **Einwender P 8** abzustimmen. Der Einwender hat daraufhin seine Einwendungen für erledigt erklärt.

Rheinischer Landwirtschaftsverband e.V., Synopsen-Nrn. P 1.2 und P 6

Der Rheinische Landwirtschaftsverband e.V. sowie einige Einwender (**Synopsen Nr. 17.2, P 1.2, P 6**) haben beanstandet, dass in der Nähe der LKW-Stellplätze keine Errichtung sanitärer Anlagen vorgesehen ist. Sie befürchten, dass viele Fernfahrer den relativ weiten Weg von den LKW-Stellplätzen bis zur Raststätte scheuen und ihre notwendigen „Geschäfte“ anderweitig, auf den angrenzenden Grundstücken und Ackerflächen, erledigen würden. Diverse Vorkommnisse in der Vergangenheit würden diese Befürchtung stützen.

Eine zusätzliche öffentliche WC-Anlage im Bereich der neu geplanten LKW-Stellplätze kann, auch bei Gewährleistung der regelmäßigen Wartung/Reinigung, aufgrund der fehlenden Kontrolle den hohen Standard der Sanitäranlagen in der Raststätte selbst, nicht aufweisen.

Wie die Einwender ausführen, besteht dieses Problem bereits zum jetzigen Zeitpunkt, obwohl bei der vorhandenen Parkplatzanordnung der Weg zu den sanitären Anlagen der Raststätte kürzer ist, als das Aufsuchen der angrenzenden Grundstücke. Es wird zumindest eine relativ massive

Einzäunung der Rastanlage gefordert, um das Betreten der Nachbargrundstücke zu verhindern.

Im Erörterungstermin wurden diese Bedenken von den Einwendern (**Synopsen Nr. 17.2, P 1.2, P 6**) erneut vorgetragen. Die vorgetragene Problematik konnte für den Rheinischen Landwirtschaftsverband e.V. (**Synopsen Nr. 17.2**) und den Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 1.2** mit der Zusage des Vorhabenträgers, im dem Bereich des Walls angrenzend zu den landwirtschaftlichen Grundstücken eine Zaunanlage zu errichten, ausgeräumt werden.

Die Bedenken des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P6** blieben weiterhin bestehen.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat sich der Einwender mit der **Synopsen Nr. P 7** mit einer Bürgeranfrage an das BMVI und das MBWSV, an den Bürgermeister der Stadt Grevenbroich sowie an weitere Vertreter des Landtages gewandt. In diesem Schreiben wurden die Bedenken zu den fehlenden Sanitäranlagen an der Rastanlage Vierwinden-Nord formuliert und um Unterstützung gebeten. In einem Gespräch am 17.02.2017 wurde daraufhin festgelegt, dass die Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord mit einer zusätzlichen PWC-Anlage auszurüsten ist und die Tank- und Rastanlage weitere Duschkabinen zur Verfügung stellen soll. Der Vorhabenträger sagt folglich die in der Einwendung (**Synopsen Nr. P 6**) geforderte zusätzliche Errichtung einer Sanitäreinrichtung zu. Die Einwendung ist folglich für erledigt erklärt.

6.4.3 Planungsvarianten

6.4.3.1 Vorbemerkung

Zur fachplanerischen Abwägung gehört auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten ihres Verlaufs.

Zum Abwägungsmaterial gehören dabei die Varianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458). Sie sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Bei der Planung der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord wurden die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Die Standortvarianten für die Rast- und Tankanlage, sind somit Gegenstand dieses Abwägungsgebotes. Abzuwägen ist zwischen einem neuen Standort oder einer Erweiterung der vorhandenen Rast- und Tankanlage Vierwinden.

Standorte für Rastanlagen unterliegen funktionalen, verkehrlichen, umweltbezogenen sowie wirtschaftlichen Anforderungen:

- Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Der Regelabstand beträgt 50 bis 60 km.
- Ausgehend von diesem Regelabstand wird für die Anlage einer neuen Rastanlage eine Fläche von ca. 8 ha benötigt.
- Rastanlagen müssen Mindestabstände zwischen den vorhandenen

Knotenpunkten aufweisen, sodass die wegweisende Beschilderung für die jeweils nachfolgende Anlage nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) aufgestellt werden können.

- Bei der Standortbestimmung sind die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Folgende Wirkfaktoren sind zu berücksichtigen:
 - Flächeninanspruchnahme,
 - Neuversiegelung,
 - Veränderung des Reliefs,
 - Emissionen
- Wirtschaftliche Anforderungen, wie die kostengünstige Erschließung zur Ver- und Entsorgung der Rastanlage sind bei der Standortwahl zu beachten.

Die Bewertung der vorab beschriebenen Anforderungen hat zu dem Ergebnis geführt, dass die vorhandene Rast- und Tankanlage Vierwinden aufgrund ihrer Lage im vorhandenen Netz der Bundesautobahnen den erforderlichen Regelabstand zu den bewirtschafteten Rast- und Tankanlagen Bedburger Land an der A 61 und Nievenheim an der A 57 erfüllt. Ein Standort für eine Neuanlage müsste daher ebenfalls im Bereich der A 46 zwischen dem Autobahnkreuzen Holz und Neuss erfolgen.

Geeignete Flächen in der erforderlichen Größe bestehen aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur nicht.

Der erforderliche Abstand zu anderen Anlagen (Knotenpunkte und Anschlussstellen) kann nur, wie mit der vorhandenen Anlage im Abschnitt 10 der A 46 zwischen Netzknoten 48005070 und 4805012 eingehalten werden.

Durch die Erweiterung der Rastanlage wird die Flächeninanspruchnahme erheblich reduziert, es erfolgt eine Neuversiegelung von 2,3 ha. Der notwendige Eingriff in privates Eigentum wird verringert. Außerdem ist bei einer Erweiterung der vorhandenen Rast- und Tankanlage die Ver- und Entsorgung vorhanden. Die rückwärtige Anbindung muss allerdings verändert werden.

Die vorhandene Rast- und Tankanlage erfüllt somit die funktionalen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Randbedingungen.

Alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planung – Erweiterung der bewirtschafteten Rast- und Tankanlage Vierwinden geführt.

Im Rahmen des Standortkonzeptes wurden für die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord vier Varianten erarbeitet. Alle vier Varianten sehen einen Neubau des LKW-Parkplatzes nördlich der vorhandenen Rastanlage vor.

Variante 1

Die erste Variante sieht einen teilweisen Umbau des vorhandenen Parkplatzes vor. Die an der Erholungsfläche liegenden PKW-Parkplätze werden entfernt und durch vier in Schrägaufstellung vorgesehene Bus-Stellplätze ersetzt. Die derzeitigen PKW-Fahrgassen werden in den Bereich der LKW-Stellplätze verlängert, so dass aus den LKW-Parkplätzen zusätzliche PKW-Stellplätze entstehen. Die vorhandenen LKW-Stellplätze im äußersten Südwesten des Parkplatzes bleiben erhalten und werden als Parkplätze für PKW mit Anhänger ausgewiesen. Im Bereich der Trennfläche ist ein 100 m langer Stellplatz in Längsaufstellung für Spezialfahrzeuge vorgesehen. Durch diese Umbaumaßnahmen entstehen im Bereich des vorhandenen Parkplatzes Stellplätze für 71 PKW, 6 PKW mit Anhänger und 4 Busse sowie 2 Behindertenparkplätze. Die Zufahrt zu diesem Teil des Parkplatzes erfolgt über die Fahrgasse südöstlich der Tankstelle.

Die LKW-Fahrer erreichen den geplanten LKW-Parkplatz über die nordwestlich der Tankstelle liegende Fahrgasse. Diese Fahrgasse wird um die denkmalgeschützte Baumreihe herum auf die nördlich gelegene Ackerfläche geführt. Hier ist ein Parkplatz mit 72 Stellplätzen für LKW geplant. Der Parkplatz ist als Rotunde angelegt, falls die LKW-Fahrer beim ersten Befahren des Parkplatzes keine geeignete Parkmöglichkeit gefunden haben. Die Ausfahrt des

LKW-Parkplatzes wird entlang der Autobahn zurück zur Fahrgasse nordwestlich der Tankstelle geführt. Von hier fahren die LKW durch die Fahrgasse im Bereich der geplanten Busstellplätze zur Autobahnauffahrt.

Zur Entwässerung des geplanten Parkplatzes ist nördlich des neuen Parkplatzes eine Versickerungsanlage vorgesehen.

Variante 2

Die zweite Variante sieht einen Umbau des vorhandenen Parkplatzes wie in Variante 1 vor. Die Zufahrt zum neuen LKW-Parkplatz erfolgt ebenso über die nordwestlich der Tankstelle liegende Fahrgasse zur nördlich gelegenen Ackerfläche. Hier sind entlang einer Fahrgasse 66 Stellplätze für LKW geplant. Die Ausfahrt des Parkplatzes erfolgt wie in Variante 1 entlang der Autobahn zurück zur Fahrgasse nordwestlich der Tankstelle. Von der Ausfahrgasse des LKW-Parkplatzes führt eine Fahrbahn zur Einfahrgasse, so dass der Parkplatz als Rotunde befahren werden kann.

Die Entwässerung des geplanten Parkplatzes erfolgt über eine Versickerungsanlage, die zwischen den Stellplätzen und der Ausfahrgasse zur Tankstelle liegt.

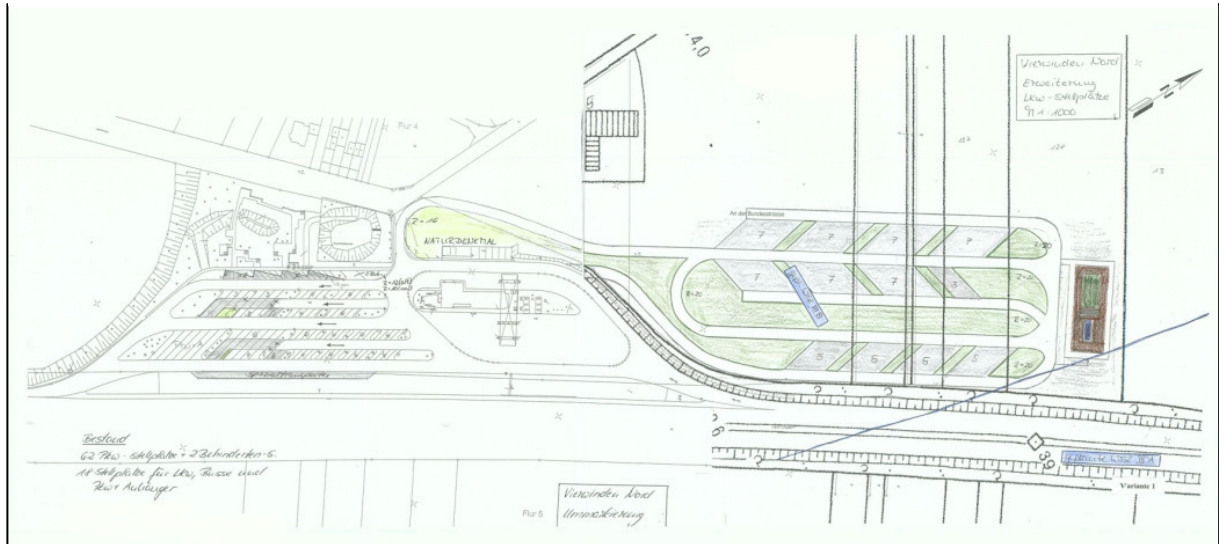
Variante 3

In Variante 3 ist ein vollständiger Umbau des vorhandenen Parkplatzes vorgesehen. Der Umbau ist so geplant, dass neben einer Rotunde für PKW mit 68 Stellplätzen auch 4 Stellplätze für Busse und 6 Parkplätze für PKW mit Anhänger vorgesehen sind. Zudem ist eine Parkfläche für Spezialtransporter geplant. Die Zufahrt zum neuen LKW-Parkplatz sowie der Parkplatz selbst entsprechen der Planung in Variante 1.

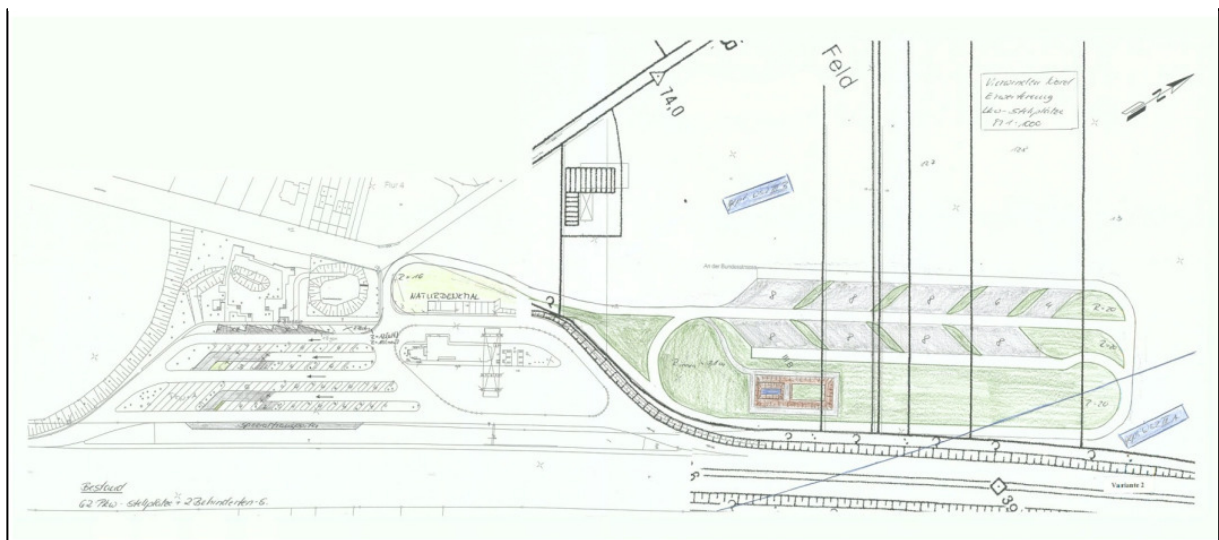
Variante 4

Auch in Variante 4 ist ein vollständiger Umbau wie in Variante 3 vorgesehen. Die Planung des LKW-Parkplatzes entspricht der Variante 2.

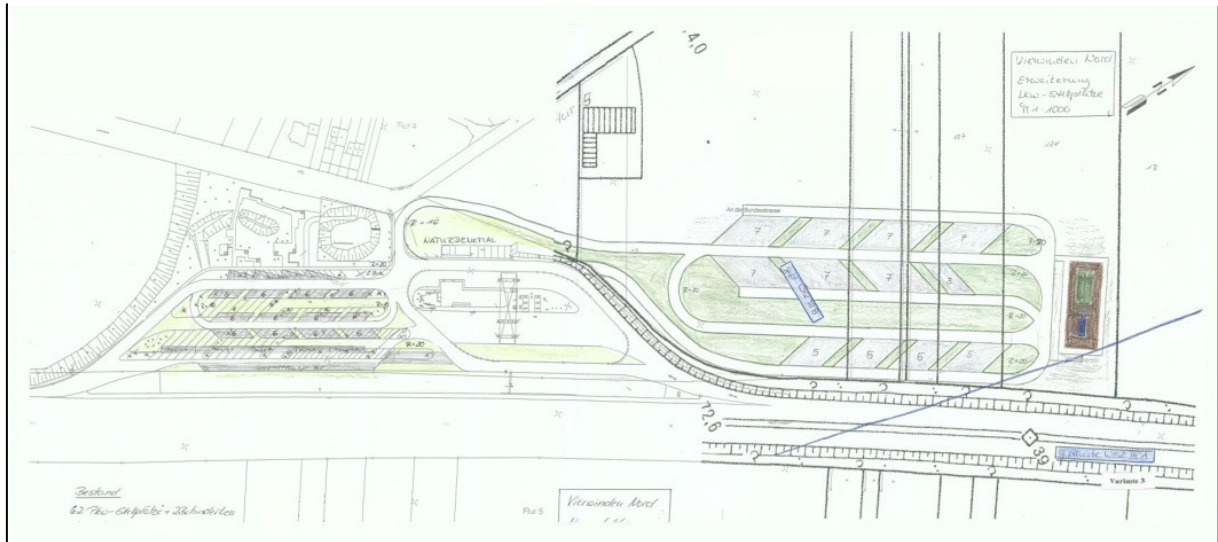
Variante 1



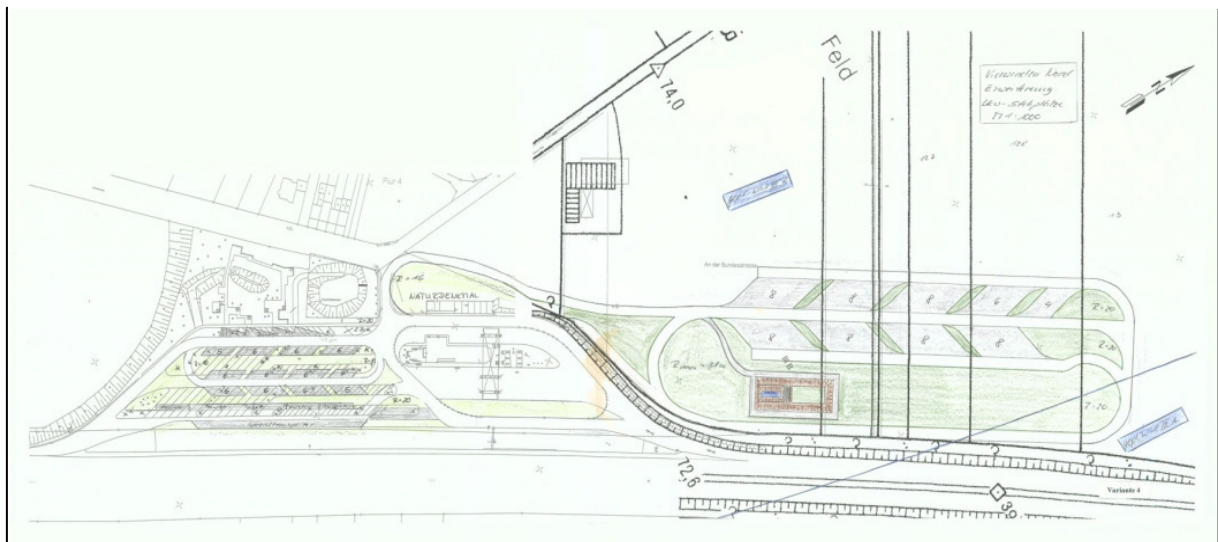
Variante 2



Variante 3



Variante 4



6.4.3.2 Beurteilung der Varianten

Die vier Varianten bestehen aus einer Kombination folgender Punkte:

- Der PKW-Parkplatz wird nur teilweise oder vollständig ausgebaut.
- Der LKW-Parkplatz wird als Rotunde geplant. Die Stellplätze für LKW sind über eine oder zwei Fahrgassen zu erreichen.

Der LKW-Parkplatz in Variante 2 und 4 mit nur einer Fahrgasse zum Erreichen der Stellplätze liegt näher an der Autobahn, ist dafür aber länger als in Variante 1 und 3. Daher wird davon ausgegangen, dass sich der zusätzliche Flächenverbrauch für den geplanten LKW-Parkplatz bei allen Varianten kaum voneinander unterscheiden wird.

Alle vier Varianten liegen im Bereich von zwei geplanten Wasserschutzgebieten.

Die Variante 3 stellt die Vorzugsvariante dar. Hierbei wird sich im Wesentlichen an den Aussagen des Bundes (Planungsbesprechung vom 13.02.2006) orientiert, im Rahmen einer richtliniengerechten Planung die gesamte Rastanlage umzubauen. Im Zuge der Erarbeitung des Netzkonzeptes für Rastanlagen wurde der Fehlbedarf für den Abschnitt der BAB A 46 vom AD Holz bis AK Neuss-West für das Prognosejahr 2025 fortgeschrieben. Zur Deckung des Fehlbedarfs 2025 wurde die Anzahl der LKW-Parkstände auf 88 erhöht.

In Abänderung zur Variante 3 wird die Ausfahrt des LKW-Parkplatzes nicht an die nordwestlich der Tankstelle verlaufende Fahrgasse angeschlossen, da hier Probleme mit der Verkehrssicherheit gesehen werden. Stattdessen wird die Ausfahrt vom LKW-Parkplatz über eine zusätzliche Spur (ähnlich einer Beschleunigungsspur) an die Zufahrt zur Rastanlage angeschlossen. Dazu muss die vorhandene Verzögerungsspur der Autobahn um 250 Meter in Richtung der Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen verlegt werden.

6.4.4 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Ausbaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Ausbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen wie Luftschadstoffe, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung, normativ geregelt sind – liegen.

6.4.4.1 Lärmschutz

6.4.4.1.1 Rechtsgrundlagen und Methodik

Der Schutz der Anlieger von Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den folgenden, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen.

§ 50 BImSchG – Trennungsgebot

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutenden Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umweltauswirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG 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.

Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. So ist § 50

BlmSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt („soweit wie möglich“) nur bei der Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (BVerwG, Urteil v. 22.03.1985 -4 C 73.82- VkB1. 1985, S. 639).

Zu prüfen ist daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Ausbaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann.

§41 BlmSchG/ 16. BlmSchV – Verkehrslärmvorsorge

Nach § 41 Abs. 1 BlmSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen -unbeschadet des § 50 BlmSchG- sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

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

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 -4 C 10.77- NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 29.1.1991 -4 C 51.89- BVerwGE 87, 332, S. 361).

Mit dem Begriff des "Zumutbaren" wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als "schwer und unerträglich" und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als "unzumutbar" erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der "Enteignungsschwelle" die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung

auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 -4 C 10.77- NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der § 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 -4 C 63.80- DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Ausbau von Tank- und Rastanlagen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Vorhabenträger und nutzungsbetroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 8. Nov. 1994 — 7 B 73/94 — NVwZ 1995, 993).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den RLS-90 ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

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

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 1.- 4., bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastigungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Damit korrespondiert auch die höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (vgl. BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91). Die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich müssen vielmehr stets damit rechnen, dass außerhalb ihres Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95; BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, 4 A 44/00).

Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann aus den vorstehenden Erwägungen nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, juris Rn. 5; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, juris Rn. 8). Auch Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen keinen eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Die oben genannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV finden nach § 1 der 16. BImSchV nur beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen Anwendung.

Für die Anspruchsermittlung im vorliegenden Fall wurden folgende Schreiben des Bundes hinzugezogen:

- Im Erlass des MBV vom 21.04.2009 Az. III.2 mit Erlass des BMVBS vom 02.03.2009 Az. PG-LKW/7415.4/4.999213 – Befristete Verbesserung beim Lärmschutz im Bereich zu erweiternder oder neu zu bauender Rastanlage – wird geregelt, dass für die Anspruchsermittlung die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (Lärmvorsorge) anzusetzen sind.
- Im Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010 mit dem Aktenzeichen StB 137144.2/01/1206434 wird geregelt, dass als Auslösewert zum Schutz von LKW-Fahrern an Rastanlagen ein Wert von 65 dB(A) anzusetzen ist.

Gemäß der 16. BImSchV ist sicherzustellen, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen der Beurteilungspegel die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Die Änderung ist wesentlich, wenn

- eine Straße durch einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr 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 verändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Der Ausbau der Rastanlage Vierwinden-Nord ist ein erheblicher baulicher Eingriff, da in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingegriffen wird und er auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit abzielt.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung von Lärmschutz anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf die betroffenen Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16 BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben.

Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der VLärmSchRL 97, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97). Aktiver Lärmschutz kann insoweit nur unterbleiben, als die Kosten der Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit

dem Vorhaben unvereinbar sind. Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen.

Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11. 1995, 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95).

6.4.4.1.2 Verkehrsprognose

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Immissionsbelastung ist die Verkehrsprognose. In seinem Urteil vom 12. August 2009, 9 A 64.07, hat das BVerwG dazu ausgeführt:

„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschemissionen voraus, dass die ihr zugrunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (...).“ UA Rn. 96 m.w.N.

Die Verkehrsprognose, die der Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht

hat, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Aufgrund der Verkehrsprognose ist in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der Fahrleistungen im Straßengüterverkehr auszugehen. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2025 zeigt, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen auch weiter deutlich ausfällt und im Vergleich zu heute stark zunehmen wird (Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von 2004 bis 2025 um 84 %).

Die Berechnung des Schallschutzes an der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord erfolgte folglich auf der Basis der Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025. Dazu wurden die Verkehrszahlen der Straßenverkehrszählung 2010 um 1 % pro Jahr, also insgesamt 15 %, erhöht. Es ergibt sich eine Verkehrsbelastung von 71274 Kfz/ 24 h. Derzeit liegt der maßgebende LKW-Anteil bei $p_T = 12,6 \%$ und $p_N = 18,5 \%$. Aufgrund allgemeiner Verkehrsprognosen wird davon ausgegangen, dass der Zuwachs der Verkehrszahlen in erster Linie im LKW-Verkehr erfolgt. Daher wurde für die Berechnung ein Schwerverkehrsanteil von $p_T = p_N = 20 \%$ angesetzt.

6.4.4.1.3 Lärmuntersuchung/ -berechnung

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.

Die Verkehrslärmberechnung genügt in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend allgemein anerkannter Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab. Die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt.

Der schalltechnischen Berechnung wurden die Verkehrsdaten aus der amtlichen Straßenverkehrszählung des Jahres 2010 zugrunde gelegt und anhand von Verkehrsentwicklungsfaktoren auf das Prognosejahr 2025 hochgerechnet.

Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage der RLS 90 und wurde mit dem EDV-Programm SOUNDPLAN 7.1 durchgeführt.

Als Grundlage für die weitere individuelle Berechnung der Beurteilungspegel (L_r), das sind die an den Immissionsorten auftretenden Pegel, dient die Berechnung des Emissionspegels. Die Emissionspegel (LME) sind die vom Verkehr auf der Fahrbahn ausgehenden Schallpegel in 25 m Abstand von der Berechnungsachse bei freier Schallausbreitung. Sie werden auf Grundlage der Verkehrsmengen und der Verkehrszusammensetzung berechnet, wobei auch Korrekturwerte für die Geschwindigkeit und straßenspezifische Faktoren (Fahrbahndecke, Steigung/ Gefälle) zu berücksichtigen sind. Entsprechend den Bestimmungen der Anlage 1 zur Verkehrslärmschutzverordnung ist die Berechnung der Emissionspegel für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) gemäß Kapitel 4.0 der RLS 90 unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsbelastung für jeden Straßenabschnitt vorgenommen worden.

Für den Streckenabschnitt A 46 wurde zur Berechnung des Emissionspegel eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) für das Jahr 2025 von 71.274 Kfz/24h zugrunde gelegt. Für die Zufahrt zu der Tankstelle zu den LKW-Parkplätzen ergibt sich eine Verkehrsbelastung nach den angenommenen Werten der RLS 90 von 2.676 Kfz/24h.

Zurzeit liegt der maßgebende LKW-Anteil für die Nacht (p_N) bei 18,5 % und für den Tag (p_T) bei 12,6 %. Aufgrund allgemeiner Verkehrsprognosen wird davon ausgegangen, dass der Zuwachs der Verkehrszahlen in erster Linie im LKW-Verkehr erfolgt. Daher wurde für die Berechnung ein Schwerverkehrsanteil von $p_T = p_N = 20\%$ angesetzt.

Der vorhandene Parkplatz und der geplante LKW-Parkplatz wurden nach RLS

90 als Flächenschallquelle berechnet. Für die Rastanlage wurde –entsprechend der Planung- eine Stellplatzanzahl von 88 LKW-Stellplätzen, 4 Bus Stellplätzen und insgesamt 81 PKW-Stellplätzen zugrunde gelegt. Die Emissionsberechnung erfolgte nach den RLS 90, Abschnitt 4.5. Hierfür wurden tags 1,5 und nachts 0,8 Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde angesetzt. Der Immissionsort der LKWs auf dem LKW-Parkplatz wurde mit einer Höhe von 3,00 m geplant. Gemäß Tabelle 6 der RLS 90 erfolgte für die LKW-Stellplätze ein Zuschlag in Höhe von 10 dB(A).

Für die BAB 46 zwischen den Anschlussstellen Grevenbroich und Grevenbroich-Kapellen wurde aufgrund der geplanten Deckensanierung ein Straßenbelag mit dem Korrekturbeiwert $D_{Stro} - 2\text{dB(A)}$ angenommen, so dass die Lärmwerte reduziert werden können.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich vom Beginn des Verzögerungstreifens der Rastanlage bis zum Ende des Beschleunigungstreifens. Die Überprüfung zum Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wird im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung getrennt für die Objekte außerhalb und innerhalb der Baustrecke durchgeführt.

Bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche aufgrund der Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord wurden die Beurteilungspegel gemäß VLärmSchr97 Abschnitt C Kapitel X Punkt 27 folgendermaßen ermittelt:

- für Gebäude innerhalb der Baustrecke wird die wesentliche Änderung unter Verwendung des Verkehrs der gesamten BAB (auch jenseits der Grenzen der Baustrecke) mit der vorhandenen Rastanlage bestimmt. Im Bezugsfall (ohne Ausbau) ist dabei nur die vorhandene BAB und Rastanlage (mit Prognoseverkehr für das Jahr 2025) ohne die geplante Erweiterung zu betrachten. Im Prognoseplanfall (mit Ausbau) wird der Ausbau der Rastanlage hinzugefügt.
- für Gebäude außerhalb des Untersuchungsraumes werden ausschließlich die Emissionen aus dem Bauabschnitt (BABA und geplante Tank- und Rastanlage) zugrunde gelegt, die Verkehrsbelastung der BAB jenseits der

Grenzen des Bauabschnittes werden außer Acht gelassen.

Das verwendete Berechnungsprogramm unterliegt der ständigen Revision und Anpassung an neuere Erkenntnisse der Lärmtechnik und gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07, juris; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE, juris und OVG Schleswig, Urteil vom 10.10.2006, 4 KS 12/03, juris). Es entspricht nach der Bestätigung des Lizenzgebers allen Anforderungen für die Durchführung von Rechenoperationen nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS 90 und ist in einem Testverfahren des Bundesverkehrsministeriums und der Straßenbauverwaltung überprüft worden (so OVG Schleswig a.a.O. und OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, juris).

Die Orientierung an den Lärmwerten der 16. BImSchV ist nur möglich, wenn zur Ermittlung der Lärmbelastung das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird, um die Lärmbelastung zu ermitteln. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Werte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten (OVG Münster, Urteil vom 21.03.2003, 8 A 4230/01 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteile vom 20.10.1989, 4 C 12/87 und vom 21.03.1996, 4 C 9.95). Die RLS 90 sind zudem eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken. Nach der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. der RLS 90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren

Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenz- bzw. Richtwerten verglichen werden kann (OVG Münster, a.a.O.).

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen sachlich fehlerfrei durchgeführt worden. Fehler bezüglich der verwendeten Eingangsdaten (Verkehrsmengen und Berechnungsfaktoren) wie z. B. die Nichtberücksichtigung rechnerischer Korrekturfaktoren, die zu einer Erhöhung oder Absenkung der Beurteilungspegel führen, sind nicht feststellbar.

6.4.4.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt dabei nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV, sowie ständiger Rechtsprechung (so BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 und auch OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01), nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechender Berechnungen.

Zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen wird grundsätzlich – auch im Fall bereits verwirklichter Straßenbauvorhaben (vgl. BVerwG, Beschluss v. 06.02.1999, 4 B 147.92; BVerwG, Urteil v. 20.10.1989, 4 C 12.87) - ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o. g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe und dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel.

6.4.4.1.5 Lärmschutzkonzept allgemein

Die geplante Ausbaumaßnahme kann den Anliegern zugemutet werden.

Im Vordergrund der hier vorzunehmenden Abwägung des Vorhabenträgers stand die sachgerechte Abwägung der Belange des Immissionsschutzes. Die diesbezüglichen planbedingten Folgen hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei ermittelt und bewertet sowie im Rahmen seiner eigenverantwortlich vorzunehmenden abwägenden Gewichtung in nicht zu beanstandender Weise als der Nachbarschaft zumutbar angesehen. Dabei waren vorrangig die Lärmimmissionen durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen in den Blick zu nehmen.

Wie schon erläutert, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass die Verkehrsprognose insoweit von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht. Die darauf aufbauenden lärmtechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers entsprechen den einschlägigen Regelwerken.

Das sich daraus ergebende und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) rechtlich nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung dieses Konzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 46.97, in: NVwZ 2001, S 81ff und Urteil vom 03.03.04, 9 A 15.03, in: UPR 2004, S. 275) von folgenden Grundsätzen aus:

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der

Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen besteht. Dies steht aber unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Danach gilt die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Ausbaumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechtes. Es ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), dies gilt nicht für die Fälle, in denen die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d.h. sie zeigt für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf und muss somit sämtliche öffentliche und private Belange, die Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Der Planungs- bzw. Vorhabenträger ist also gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt.

Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei auch nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmschutztechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften

hergibt (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist nicht zu beanstanden, wenn lediglich abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden, im Übrigen aber überschlägig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden.

Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Dabei sind insbesondere innerhalb von Baugebieten Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten.

Nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann schließlich topographischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen. Ausschlaggebend ist vielmehr, ob, bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände, das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung. Dabei können und müssen die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche

Gesichtspunkte (vgl. schon OVG Münster, Urteil vom 20.12.1985, 9 A 719/83, in: NJW 1986, S. 2657 ff) sowie zu den an den Ermittlungsumfang zu stellenden Anforderungen (OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVGh, Urteil vom 12.4.2002, 20 A 01.416/-17/-18, in : DVBl. 2002, S. 1140 f und in: Juris; BVerwG, Urteil vom 24.9.2003, 9 A 69.02, in: NVwZ 2004, S. 340 und in: Juris).

Neben den öffentlichen Belangen des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege können des Weiteren im Einzelfall auch schutzwürdige private Belange negativ Betroffener den Ausschlag geben, an sich mögliche technische Varianten des aktiven Lärmschutzes nicht vollständig auszuschöpfen. Hierzu zählt beispielsweise das Interesse, eine dichte Grenzbebauung, veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie den Verlust von Sichtbeziehungen soweit wie möglich zu vermeiden.

Insbesondere zum regelmäßig im Vordergrund stehenden Kostengesichtspunkt hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 15. März 2000 (BVerwG, 11 A 42.97, in: BVerwGE 110, 370 (390)) ausgeführt, dass die für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgebliche Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, nicht davon abhängt, ob der Aufwand für den aktiven Lärmschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Lärmschutzes eine quantifizierbare Verhältnismäßigkeitschwelle übersteige. Entscheidend sei vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zugeschrieben werden könne. Dies sei jedoch nicht daran zu messen, inwieweit Kosten für den passiven Lärmschutz eingespart werden könnten.

Das BVerwG hat dann in seinem Urteil vom 13.05.2009 (BVerwG 9 A 72.07), auf das spätere Entscheidungen Bezug nehmen (siehe BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, betreffend den Abschnitt 6 der BAB 33 und noch BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22/08), die anzuwendenden Maßstäbe nochmals grundlegend wie folgt zusammengefasst:

„Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten

aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz - wie regelmäßig - erheblich billiger wären (vgl. Urteile vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <390> und - BVerwG 11 A 46.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Beschluss vom 30. August 1989 - BVerwG 4 B 97.89 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 382, vom 24. September 2003 - BVerwG 9 A 69.02 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39 S. 103 und vom 3. März 2004 - BVerwG 9 A 15.03 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 383).“

Diesen Anforderungen wird das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept in vollem Umfang gerecht. Dabei müssen sowohl aktive, als auch passive Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

6.4.4.1.6 Das Lärmschutzkonzept

Entsprechend der Vorgaben der 16. BImSchV hat der Vorhabenträger den Planungsraum im Bereich der Ausbaumaßnahme als Kern-, Dorf- und Mischgebiet eingestuft mit der Folge, dass als Grenzwerte 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend sind.

Mit Ausnahme der im folgenden genannten Gebäude werden die entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV bezogen auf die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 nach den auf der Grundlage der benannten Vorgaben methodisch einwandfrei erstellten lärmtechnischen Unterlage eingehalten, d. h. es treten weder Erhöhungen der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht ein noch gibt es an bereits mit 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht vorbelasteten Gebäuden Erhöhungen der Beurteilungspegel. Die Anspruch auf Lärmschutz auslösende Zumutbarkeitsschwelle der 16. BImSchV wird deshalb in diesen Fällen nicht überschritten.

Dort, wo die Zumutbarkeitsschwelle der 16. BImSchV erreicht bzw.

überschritten wird, also Lärmschutzmaßnahmen an der Straße notwendig wären, ist dem Träger der Straßenbaulast aufgegeben worden, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A. Nr. 4.6.3).

Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass der auftretende Lärm ansonsten durch entsprechende nachträgliche Schutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, d. h. passiven Lärmschutz, auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass dann insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages auszuschließen sind. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von ihnen auch in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich ggf. grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche (z. B. Balkon, Terrasse), bei denen der Lärmpegel über dem entsprechenden Lärmrichtwert (Beurteilungspegel) für den Tag liegt, ist zu entschädigen (vgl. Abschnitt A. Nr. 4.6.5. dieses Beschlusses). Für diesen weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die in vorgenannter Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Anwohner im Bereich der Rastanlage Vierwinden-Nord im Hinblick auf Lärmimmissionen bereits entsprechenden Vorbelastungen und, im erheblichem Umfang, Verkehrslärm ausgesetzt sind. Unzumutbare Eingriffe in Leben, Gesundheit oder Eigentum ergeben sich angesichts der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen sowie unter Berücksichtigung der passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Schutzzweck der 16. BImSchV wird erreicht.

Aufgrund dieser Untersuchungen hat sich ergeben, dass an den Gebäuden Lindenhof 3, 5, 7 und 9 im Umfeld der Rastanlage die Voraussetzungen der wesentlichen Änderung erfüllt sind.

Für alle weiteren überprüften Gebäude innerhalb und außerhalb des Bauabschnittes hat die Beurteilung ergeben, dass es sich nicht um eine „wesentliche Änderung“ handelt und daher kein Anspruch auf Lärmvorsorge nach den Grenzwerten der 16. BImSchV besteht.

Bei der Gegenüberstellung vom Prognosenullfall (kein Ausbau der Rastanlage) und dem Prognoseplanfall ist folglich festgestellt worden, dass die Immissionswerte im Prognosenullfall an einigen Immissionsorten bei 60 dB(A) in der Nacht liegen und durch den Ausbau der Rastanlage geringfügig erhöht werden. Zudem werden bei einem Großteil der Immissionsorte die Grenzwerte vor allem in der Nacht erheblich überschritten. Die Betroffenen in diesen Bereichen haben somit einen Anspruch auf Lärmvorsorge nach den Grenzwerten der 16. BImSchV.

Die anspruchsberechtigten Gebäude am Lindenhof liegen nach dem gültigen Flächennutzungsplan in einer Fläche für die Landwirtschaft ohne festgesetzte Gebietskategorie (Außenbereich). Es ist nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV bzw. nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -10.2- (5) entsprechend seiner Schutzbedürftigkeit wie Wohnbebauung im Mischgebiet zu schützen.

Für dieses Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte: 64 dB(A) für den Tag, 54 dB(A) für die Nacht.

Im Rahmen der Planung wurden Variantenuntersuchungen zu Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Rastanlage Vierwinden Nord durchgeführt.

Um der Lärmvorsorge nachzukommen, wurde zunächst eine 320 Meter lange Lärmschutzwand entlang der Autobahn im Bereich des geplanten PKW-Parkplatzes gerechnet. Ergebnis der Untersuchung ist, dass eine 5 Meter hohe Wand in diesem Bereich zur Einhaltung des Lärmvorsorgegrenzwertes am Tag von 64 dB(A) benötigt wird. Ein aktiver Schutz zur Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht von 54 dB(A) ist selbst mit einer 10 Meter hohen Lärmschutzwand im Trennstreifen der Rastanlage nicht möglich.

Ergänzend wurde auch die Anlage einer zusätzlichen 6 m hohen und 62 m langen Lärmschutzwand im Bereich der Straße Lindenhof geplant.

Ein vollständiger Schutz ist auch mit dieser Variante nicht möglich. Lediglich an 4 Immissionspunkten (jeweils im Erdgeschoss der Süd-Ost Seite der Gebäude) könnten die Immissionsgrenzwerte für die Nacht eingehalten werden.

Diese aktive Lärmschutzmaßnahme steht hinsichtlich der Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck da für die weiteren Immissionsorte (1. und 2. OG der betroffenen Gebäude) zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Ebenso sprechen städtebauliche Aspekte gegen die Anordnung einer mindestens 6 m hohen Lärmschutzwand an der Süd-Ost Seite der Straße „Lindenhof“. Von einer Verschattung der gegenüberliegenden Häuser ist auszugehen.

Im Bereich des LKW-Parkplatzes wird der Auslösewert von 65 dB(A) in der Nacht überschritten, sodass auch hier aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Die Wahlvariante sieht folglich die Errichtung einer 320 m langen und 5 m hohen Lärmschutzwand im Trennstreifen der BAB 46 vor.

Zusammenfassend haben die Untersuchungsergebnisse ergeben, dass in Teilbereichen folgende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorzusehen

sind.

- Im Bereich des geplanten PKW-Parkplatzes wird eine 320 Meter lange Lärmschutzwand entlang der Autobahn mit einer Höhe von 5 Metern errichtet.
- Entlang des LKW-Parkplatzes wird ein 255 Meter langer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,60 Metern errichtet.
- Als Sichtschutz vor Scheinwerfern der LKW entlang der Zufahrt zum LKW-Parkplatz wird eine 4 Meter hohe Immissionswand installiert.

Mit Hilfe der angestrebten Lärmschutz-Lösung wird an keinem der vier o. g. Wohngebäude der Immissionsgrenzwert für den Tag mit 64 dB(A) überschritten. Gleiches gilt für die Außenwohnbereiche.

Der Immissionsgrenzwert für die Nacht wird hingegen an allen vier Gebäuden an den Süd – Ost - Fassaden überschritten. Es wird aber davon ausgegangen, dass aufgrund der bereits vorhandenen Immissionen durch die Autobahn die Wohnungsaufteilung so erfolgt ist, dass die Aufenthaltsräume sich auf der zugewandten Seite zur Autobahn befinden und die Schlafräume von der Autobahn abgekehrt liegen. Sollten sich vereinzelt Schlafräume auf der Autobahn zugewandten Seite befinden, so werden diese passiv geschützt.

Die höchsten Überschreitungen betragen aufgerundet 2 dB(A) im dritten Stock der Südostfassaden der Gebäude Lindenhof 3, 5, 7 und 9.

Die Eigentümer der baulichen Anlagen an denen die Immissionsgrenzwerte trotz der geplanten aktiven Maßnahmen noch überschritten werden, haben dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen.

Die Abwicklung des passiven Lärmschutzes erfolgt nach Maßgabe der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 4. Februar 1997 (BImSchV).

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt unter Beachtung wirtschaftlicher

und bautechnischer Gesichtspunkte. Dem aktiven Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt, wobei jedoch zu beachten ist, dass die hierfür erforderlichen Aufwendungen in einem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. So kann aus verschiedenen Abwägungen heraus durch eine Kombination von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen eine optimale Lösung erzielt werden.

6.4.4.1.7 Einwendungen zum Lärmschutz

Rhein-Kreis Neuss und Stadt Grevenbroich

Schriftlich vorgetragene Bedenken und Hinweise des Rhein-Kreises Neuss (**Synopsen-Nr. 12**) und der Stadt Grevenbroich (**Synopsen-Nr. 10**) zum Lärmschutz im Bereich „Lindenhof“ konnten aufgrund der Gegenäußerung und den darin enthaltenen weitergehenden Lärmuntersuchungen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin für erledigt erklärt werden.

Synopsen-Nrn. P 6 und P 7

Zwei Einwender (**Synopsen Nrn. P6 und P7**) hatten zu Bedenken gegeben, dass im Lärmschutzgutachten keine Aussagen zu den Grenzwerten für die Wohnbebauung in der Ortslage Hemmerden getroffen worden sind. Der Vorhabenträger entgegnete diesen Bedenken damit, dass für das an die Rastanlage angrenzende Gewerbegebiet bereits keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorliegen. Gebäude in der Ortslage Hemmerden, die dem Allgemeinen Wohngebiet zuzuordnen sind, liegen etwa 200-220 Meter von der künftigen Tank- und Rastanlage entfernt. In diesem, aus lärmtechnischer Sicht, erheblichen Abstand zur künftigen Tank- und Rastanlage wurden keine lärmtechnischen Untersuchungen mehr durchgeführt. Der Vorhabenträger unterstützt dies mit Isophonenkarten, die deutlich machen, dass keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorliegen, die einen Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß der o.g. gesetzlichen Regelungen auslösen würden.

Die Isophonenkarten wurden nach dem Erörterungstermin den Einwendern vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellt. Weiterhin wurden während des Erörterungstermins von den Einwendern (**Synopsen Nrn. P6 und P7**) zwei Wohngebäude genannt, bei denen insbesondere nachts die Lärmgrenzwerte überschritten sein sollten. Der Vorhabenträger sagte im Erörterungstermin zu, Grenzwerte an den zwei genannten Gebäuden „Daimlerstraße 6“ und „Sebastianusstraße 38“ detailliert zu überprüfen. Die im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte und den Einwendern zugesandte Überprüfung zeigt, dass an beiden Gebäuden die Voraussetzungen der wesentlichen Änderung nicht erfüllt sind.

Weiterhin wird von den Einwendern mit den **Synopsen Nrn. P6 und P7** angeführt, dass bei den Berechnungen des Lärmgutachtens der Fall des sonntäglichen Verlassens der LKW um 22 Uhr, sowie der Mehrverkehr von LKW durch die Vergrößerung der Rastanlage nicht berücksichtigt werden würde. Der Vorhabenträger entgegnete, dass die Fahrzeugbewegungen ausführlich berücksichtigt worden sind. Die Berechnung erfolgte, wie unter Teil B Nr. 6.4.4.1.4 dieses Beschlusses ausführlich erläutert, auf der Grundlage der RLS 90 und wurde mit dem EDV-Programm SOUNDPLAN 7.1 durchgeführt. Hierbei wurde die Prognoseverkehrsbelastung für den Streckenabschnitt A 46 sowie für den Parkplatz einschließlich der Fahrzeugbewegungen berücksichtigt.

Ein weiterer Einwand (**Synopsen Nrn. P6 und P7**) der schriftlich vorgetragen wurde, beinhaltete die Bedenken, dass es zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung infolge einer trichterartigen Ausbreitung des Schalls in Richtung der Ortslagen kommen würde, wenn die Lärmschutzwand nicht entlang des Beschleunigungsstreifens fortgeführt wird. Der Vorhabenträger äußerte dazu, dass sicherzustellen ist, dass beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen der Beurteilungspegel die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Im Bereich der Beschleunigungsspur in Fahrtrichtung Aachen grenzt ein Gewerbegebiet direkt an den zukünftigen PKW-Parkplatz. Die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete mit 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts werden hier nicht überschritten. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge liegt in diesem Bereich nicht vor.

Die neu errichtete Lärmschutzwand im Bereich der A 46 – Ortslage Hemmerden bis zum Gewerbegebiet – ist eine Maßnahme der Lärmsanierung. Bei dem untersuchten Bereich der A 46 handelt es sich um einen bestehenden unveränderten Streckenabschnitt der A 46, der sich in der Baulast des Bundes befindet. Demnach gelten hier die Kriterien der VLärmSchR97 Abschnitt 37 mit den aktualisierten Auslösewerten aus 2010. Die Dimensionierung der Lärmschutzeinrichtungen ist darauf ausgerichtet, dass bei den betroffenen Objekten die Lärmsanierungswerte bei den Prognosewerten von 2025 eingehalten werden. Die Lärmsanierung an bestehenden Straßen ist eine rein freiwillige Leistung, die sich auf die VLärmSchR97 stützt und ist daher nicht Bestandteil einer Planfeststellung.

Des Weiteren wurde von den Einwendern (**Synopsen Nrn. P6 und P7**) beanstandet, dass aus dem Lärmgutachten nicht hervor gehen würde, wie sich die Beeinträchtigungen durch die Rastanlage und der A 46 räumlich ausdehnen. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich nachträglich Isophonenkarten erstellt und den Einwendern zur Verfügung gestellt. Diesen Plänen ist zu entnehmen, dass in den angrenzenden Wohngebieten der Ortschaft Hemmerden die maßgeblichen immissionswerte für ein Wohngebiet (59 dB(A) tags/ 49 dB(A) nachts) nicht überschritten werden.

Außerdem merkten die Einwender mit den **Synopsen-Nrn. P 6 und P 7** an, dass die Sichtschutzwand zum Lindenhof begrünt werden sollte, da diese die als Naturdenkmal festgesetzte Lindenallee zerschneidet. Der Vorhabenträger führte dazu in seiner Gegenäußerung aus, dass die Sichtschutzwand mit einer Höhe von 4 m als Ingenieurbauwerk gemäß DIN 1076 gilt und in regelmäßigen Abschnitten durch Bauwerksprüfungen zu überprüfen ist. Der unmittelbar an die Sichtschutzwand angrenzende Bereich muss daher von einer Bepflanzung freigehalten werden. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht im Bereich der ehemaligen rückwärtigen Anbindung der Rastanlage die Anpflanzung von Laubbäumen (Gestaltungsmaßnahme G 4) vor. Im Erörterungstermin hielten die Einwender diese Bedenken aufrecht.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat sich der Einwender mit der **Synopsen**

Nr. P7 mit einer Bürgeranfrage an das BMVI und das MBWSV, an den Bürgermeister der Stadt Grevenbroich sowie an weitere Vertreter des Landtages gewandt. In diesem Schreiben wurden die Bedenken zum Lärmschutz an der Rastanlage Vierwinden-Nord erneut formuliert und um Unterstützung gebeten. In einem Gespräch am 17.02.2017 wurde daraufhin festgelegt, dass zwischen der vorhandenen Lärmsanierungsmaßnahme im Bereich des Ortes Hemmerden (Junkerstraße/ Robert-Bosch-Straße) und der geplanten Lärmschutzwand der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord den Forderungen der Einwender (**Synopsen Nrn. P6 und P7**) entsprochen wird und die Lücke zwischen den beiden Lärmschutzwänden geschlossen wird. Für diese zusätzliche Lärmschutzanlage werden die rechtlichen Voraussetzungen der 16. BImSchV nicht erfüllt. Der Lückenschluss erfolgt im Zuge der Lärmsanierung, die aufgrund der beabsichtigten Erweiterung der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Süd durchgeführt werden soll. Aufgrund dieses Gespräches wird der geforderte Lückenschluss vom Vorhabenträger zugesagt.

Synopsen-Nr. P 8

Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** weist in seiner Einwendung darauf hin, dass die geplante Lärmschutzwand mit einer Höhe von bis zu 5 Metern über GOK (Geländeoberkante) in transparenter Bauweise errichtet werden sollte. Dies vor dem Hintergrund, um eine klare und bessere Sichtbarkeit der Servicebetriebe sicherzustellen, die einen in dem Konzessionsvertrag verankerten Versorgungsauftrag für 24 Stunden täglich an 365 Tagen im Jahr haben. Bei einer nicht transparenten Ausführung der Lärmschutzwand könnte die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord schlechter von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden.

Der Vorhabenträger erwiderte in seiner Gegenäußerung, dass die Gestaltung der Lärmschutzanlage unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange nach städtebaulichen und landschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt. Die technischen Festlegungen insbesondere zur Bauweise werden in der Planfeststellung nicht getroffen, um einen Spielraum für die Bauausführung zu haben.

Im Erörterungstermin am 06.07.2016 erörterte der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** die Bedenken bezüglich der Lärmschutzwand mit dem Vorhabenträger. Der Vorhabenträger sagte zu, die Auswirkungen der Maßnahme auf die Gestaltung der Lärmschutzwände im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem **Einwender P 8** abzustimmen. Der Einwender hat daraufhin seine Einwendungen für erledigt erklärt.

Zusammenfassung

Vor diesem Hintergrund und aus den v.g. Gründen ist festzustellen, dass der Vorhabenträger in ausreichendem Umfang eine wirksame und den verordnungsrechtlichen Anforderungen entsprechende Lärmvorsorge getroffen hat. Bis auf einige Ausnahmen wird durch die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen entlang der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sowohl für die Nacht, als auch für den Tag und damit auch die ungestörte Nutzung des Außenwohnbereiches (Garten/ Terrasse) sichergestellt.

Daher werden die Einwendungen bezüglich des Lärmschutzes zurückgewiesen.

6.4.4.2 Luftschadstoffe

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebots des § 50 BImSchG.

Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Im Bereich der Rastanlage Vierwinden-Nord sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem

Sinne zu erwarten.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch die Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Bremsbelägen, Reifen und Fahrbahnbelägen. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigen, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Der Einwander mit der **Synopsen Nr. P7** befürchtet Auswirkungen auf Mensch und Tier in Folge von Luftverunreinigung durch Abgase der LKW.

6.4.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt auf Grundlage der nach § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassenen 39. BImSchV. In dieser Verordnung werden die Richtlinien des europäischen Parlaments und des Rates 2008/50/EG vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa, 2004/107/EG über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft sowie 2001/81/EG vom 23.10.2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe in deutsches Recht umgesetzt.

Ziel der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ist es, schädliche Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionswerte und Emissionshöchstmengen soll die Schadstoffbelastung weiter mindern. Die Bevölkerung wird umfassend über die Luftqualität informiert. Bei Überschreitung des NO₂- oder PM₁₀-Grenzwertes sowie des PM_{2,5}-Zielwerts sind Luftreinhaltepläne aufzustellen.

Ziel des BImSchG ist gemäß § 1 „[...] Menschen, Tiere und Pflanzen, den

Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen [...] zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen“.

Die Richtlinie 2008/50/EG wurde, durch die Novellierung des BImSchG sowie die neue Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV), in deutsches Recht umgesetzt.

Mit dieser Untersuchung wird der durch den Kfz-Verkehr auf der A 46 verursachte Anteil an der Luftschadstoffbelastung unter Berücksichtigung der Vorbelastung mit Hilfe des PC-Programms zur RLuS 2012 ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen. In Tabelle sind die relevanten Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung der Gesamtbelastung aufgeführt.

Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV				
		Immissionsgrenzwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
Luftschadstoffe	Jahr der Gültigkeit	Jahresmittelwert	1h-Mittelwert	24h-Mittelwert
Stickstoffdioxid (NO ₂)	Ab 2010	40	200 (bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr)	
Feinstaub PM ₁₀	Ab 2005	40		50 (bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr)
Feinstaub PM _{2,5}	Ab 2015	25		

Laut § 40, Abs. 2 BImSchG sind Verkehrsbeschränkungen bzw. -verbote auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten möglich, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden.

6.4.4.2.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen des dem Ausbau zuzurechnenden Vorhabens ein Schadstoffgutachten der ISU Plan, Planungsgruppe für Immissionsschutz, Stadtplanung, Umweltplanung aus dem Jahre 2013, in das Verfahren eingebracht. Das Schadstoffgutachten beinhaltet die Berechnung der verkehrsbedingt entstehenden Luftschadstoffmengen und -konzentrationen sowie deren Ausbreitung.

Das Untersuchungsgebiet wurde anhand der Straßenmerkmale, den Verkehrsverhältnissen, der Lärmschutzbauwerke, der meteorologischen Gegebenheiten und der Luftschadstoffvorbelastung detailliert erfasst. Entlang der A 46 wurde ein Gebäude als Berechnungspunkt ausgewählt, das sich am dichtesten zur A 46 befindet. Der Untersuchungspunkt P1, Lindenhof 9 befindet sich westlich der vorhandenen Rastanlage. Der Abstand des Untersuchungspunktes zur A 46 beträgt 130 m.

Um die Kfz-bedingten Immissionen von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu ermitteln, erfolgt im Rahmen dieser Untersuchung eine Abschätzung der Kfz-bedingten Luftschadstoffkonzentrationen (Zusatzbelastungen) mit Hilfe der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012). Damit wird eine prognostische Berechnung vorgenommen, da Messungen zeitlich und finanziell sehr aufwändig sind. Diese prognostische Berechnung erfolgt mit dem PC-Programm zur RLuS 2012.

Die RLuS 2012 ist anwendbar, wenn

- die Verkehrsstärke über 5.000 Kfz/24h,
- die Geschwindigkeit über 50 km/h,
- die Längsneigung unter 6 % liegt,
- die Lücken innerhalb der Randbebauung ≥ 50 % und
- die Trogtiefen und Dammhöhen unter 15 m betragen.

Lärmschutzbauwerke können mit Höhen zwischen 4 und 10 m berücksichtigt

werden. Die LKW-Anteile werden prozentual als Schwerverkehr > 3,5 t einbezogen.

6.4.4.2.3 Ergebnisse und Bewertung

Im Umfeld der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord sind keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG zu erwarten.

Die 39. BImSchV enthält Grenzwerte für folgende Parameter:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Blei (Pb),
- Schwefeldioxid (SO₂),
- Stickstoffdioxid (NO₂),
- Benzol (C₆H₆),
- Staubpartikel (PM₁₀) und
- Staubpartikel (PM_{2,5}).

Im Rahmen der geplanten Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord wurden die aktuelle (Analyse) und zukünftige (Prognose) Luftschadstoffbelastung durch die A 46 im Bereich der Rastanlage an der vorhandenen Bebauung mit dem PC-Programm zur RLuS 2012 ermittelt. Mit der Berechnung nach RLuS 2012 lassen sich Angaben über die Zusatz- und Gesamtbelastung der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} machen.

Die Gesamtbelastung, bestehend aus Vor- und Zusatzbelastung, ist mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen worden. Der Untersuchungspunkt wurden so gewählt, dass er an dem zur A 46 nächst gelegenen Gebäuden liegt (Abstand ca. 130 m).

Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden bei der aktuellen Luftschadstoffbelastung (Analyse) deutlich unterschritten. Die Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung liegen für NO₂ bei 30 %, für PM₁₀ bei 34 % und für PM_{2,5}

bei 29 % unter dem jeweils gültigen Immissionsgrenzwert. Auch die Anzahl der zulässigen 18 Überschreitungen des 1h-Mittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 wird am Untersuchungspunkt mit nur 3 Überschreitungen sicher eingehalten. Der 24h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} wird zwar mit 33 von 35 zulässigen Überschreitungen ebenfalls eingehalten, allerdings wird deutlich, dass hier aktuell erhöhte Belastungen vorliegen.

Bei der zukünftigen Luftschadstoffbelastung (Prognose) durch die A 46 werden ebenfalls alle Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschritten. Die Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung liegen für NO_2 bei 51 %, für PM_{10} bei 40 % und für $\text{PM}_{2,5}$ bei 36 % unter dem jeweils gültigen Immissionsgrenzwert. Die Anzahl der zulässigen 18 Überschreitungen des 1h-Mittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 wird am Untersuchungspunkt mit nur 2 Überschreitungen sicher eingehalten. Der 24h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} wird mit 25 von 35 zulässigen Überschreitungen ebenfalls sicher eingehalten.

Trotz Zunahme des Kfz-Verkehrs und Schwerverkehrsanteils wird die Luftschadstoffbelastung in der Prognose geringer als in der Analyse sein, weil zum einen von einer Abnahme der Hintergrundbelastung und zum anderen von einer Verringerung der Kfz-Emissionen durch die Erneuerung der Fahrzeugflotte auszugehen ist. Eine positiv abschirmende Wirkung hat auch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5 m entlang der A 46.

Da die Luftschadstoffbelastungen insbesondere in der Prognose so deutlich unterschritten werden, kann sicher davon ausgegangen werden, dass die relativ geringen zusätzlichen Emissionen des Parkplatzverkehrs auf der erweiterten Rastanlage Vierwinden-Nord zu keinen kritischen Belastungen oder gar Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV führen. Entsprechend ist es nicht notwendig eine detaillierte Luftschadstoffuntersuchung mit einem Modell, das den Verkehr auf der Rastanlage berücksichtigt, zu erstellen.

Einer Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung neuer Parkplatzflächen für LKW steht eine Verminderung der Schadstoffe im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung gegenüber. Die LKW-Parkstände

liegen weiter von der Bebauung entfernt, der Verkehrsablauf wird flüssiger und die Wohnhäuser werden durch eine Sichtschutzmauer geschützt.

Das Dezernat 53 (Immissionsschutz) der Bezirksregierung Düsseldorf wurde im Verfahren beteiligt und hat hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Belange keine Bedenken gegen die Ausbaumaßnahme.

Insgesamt wird daher die lufthygienische Situation durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert, wenn nicht durch eine Verringerung der Autoabgase sogar etwas verbessert. Etwaigen Einwendungen diesbezüglich sind daher zurückzuweisen.

Die durch das Vorhaben während der Bauzeit zu erwartenden Staub- und Schmutzeinwirkungen sind nicht wesentlich und überschreiten nicht das ortsübliche Maß. Eine Überschreitung der in Gesetzen oder Rechtsvorschriften festgelegten Grenzwerte ist nicht zu erwarten.

6.4.4.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der Rastanlage ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen.

Die Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt. Die Anhaltswerte für Erschütterungsmissionen gemäß Ziffer 5 des Gemeinsamen Runderlasses des MUNLV, des MWMEV und des MSWKS: "Messung, Beurteilung, Verminderung von Erschütterungsmissionen" vom 31.7.2000 - MBl. NRW S. 945 - in der Fassung vom 4. Nov. 2003 sowie die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", insbesondere Teil 2: "Einwirkungen auf bauliche Anlagen" werden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eingehalten.

6.4.4.4 Bauimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen, die aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11, UA Rn.24).

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen“ sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch die durch Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – z. B. die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebenden Erkenntnisse – noch nicht bekannt ist, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Durch die Nebenbestimmungen 4.6.4 im Abschnitt A. dieses Beschlusses werden Beeinträchtigungen auf das Mindestmaß reduziert.

Bezüglich des Baulärms sind die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVVBaulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte einzuhalten.

Während der Bauarbeiten kann es außerdem durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen im Bereich der Baustellenzufahrten kommen. Auch dies ist nicht vermeidbar. Die Auswirkungen des Baustellenverkehrs sind zudem nur temporärer Art.

Im Übrigen hat der Gesetzgeber für bestimmte Immissionen im Vorfeld ein spezifisches Verfahren zur Vermeidung von Eigentumsbeeinträchtigungen im nachbarlichen Bereich geschaffen.

Bezüglich der Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens gilt grundsätzlich folgendes:

Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzt und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BVerwGE 84, 31 [38 f.]; 110, 370 [392]; 123, 23 [36]).

Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gemäß § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen (vgl. Urteil des Bundesgerichtshofs vom 30.10.2009 - V ZR 17/09).

Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstückes derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d. h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Gleiches gilt auch für den Fall, dass bereits ein Schaden eingetreten ist. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine Entschädigung vorliegen, wird in einem der Planfeststellung nachfolgendem eigenständigem

Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt C Nr. 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sofern im Hinblick auf nach Unanfechtbarkeit des Plans auftretende, nicht voraussehbare und durch Schutzvorkehrungen nicht mehr zu verhindernde Beeinträchtigungen des Eigentums Dritter durch das Planvorhaben Planfeststellungsverfahren und –recht in den §§ 74 Abs. 2 und 75 VwVfG NRW keinen ausreichenden Schutz bieten, entfällt die Grundlage für die – im Regelfall gegebene – Sperrwirkung eines bestandskräftigen Planfeststellungsverfahrens in Bezug auf zivilrechtliche Entschädigungsansprüche (vgl. Urteil des Bundesgerichtshofs vom 23.04.2015 (III ZR 397/13)).

6.4.5 Gewässer- und Grundwasserschutz

6.4.5.1 Allgemeines

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellt der Vorhabenträger sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG sowie § 2 LWG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus den §§ 8 ff WHG ergeben, werden beachtet.

Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Wesentliche Veränderungen des Grundwassers sind infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten. Schädliche Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter Nr. 5.3.5 im Abschnitt B. des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

6.4.5.2 Entwässerung des PKW-Parkplatzes

Auch die ordnungsgemäße Entsorgung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 WHG einzustufenden Niederschlagswassers ist sichergestellt, die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG) werden beachtet.

Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit, die der gemäß § 8 Abs. 1 i. V.

m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erforderlichen Zulassung der Gewässerbenutzungen entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich. Die vorgesehenen und zu den Gewässerbenutzungen führenden Abwasseranlagen entsprechen dem Stand bzw. den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Die entsprechenden Vorgaben der einschlägigen Regelwerke (ATV-DVWK Arbeitsblätter bzw. RAS-Ew) werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen eingehalten, die Vorgaben der §§ 57 Abs. 1 und 60 Abs. 1 WHG damit erfüllt.

Zurzeit fließt das gesamte Oberflächenwasser des PKW-Parkplatzes und das vorgereinigte Oberflächenwasser der Tankanlage in ein vorhandenes Becken. Hier wird das Wasser über einen Ölabscheider und eine Flachwasserzone der Versickerung zugeführt. Im Planfeststellungsverfahren von 1975 wurde die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von 13,8 l/s unbefristet erteilt. 1986 erfolgte der Umbau des Beckens – die Versickerungsmenge von 13,8 l/s ist aber weiterhin eingehalten.

Das anfallende Oberflächenwasser des umgebauten PKW-Parkplatzes soll in das vorhandene Becken geleitet werden. Dies ist möglich, da die neu zu versiegelnde Fläche im Bereich des vorhandenen PKW-Parkplatzes geringer ist als die zu entsiegelnde Fläche. Eine Abstimmung diesbezüglich ist mit der Autobahnniederlassung Krefeld im September 2008 und mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreises Neuss im November 2008 erfolgt.

Zur Entwässerung des umgebauten PKW-Parkplatzes wird eine Muldenrinne mit Straßenabläufen vom Typ 2 (500x500) vorgesehen. Da in der RAS-EW 2005 keine Bemessung für Straßenabläufe in Muldenrinnen enthalten ist, wurde für die Berechnung der Ablaufabstände eine Bodenrinne mit einer Querneigung von 2,5 % und der jeweiligen Längsneigung angesetzt. Die Nichteinhaltung der zulässigen Wasserspiegelbreite von 0,50 m wird in Kauf genommen, da davon ausgegangen wird, dass auf dem Parkplatz Geschwindigkeiten von weniger als 50 km/h gefahren werden.

6.4.5.3 Entwässerung des LKW-Parkplatzes

Zur Entwässerung des LKW-Parkplatzes wird genauso wie beim umgebauten PKW-Parkplatz eine Muldenrinne mit Straßenabläufen vom Typ 2 (500x500) vorgesehen.

Das anfallende Oberflächenwasser des geplanten LKW-Parkplatzes wird in ein neues Becken eingeleitet. Dabei wird für den in 2,50 m Tiefe anstehenden Boden ein Durchlässigkeitsbeiwert von $k_f = 2 \times 10^{-5}$ m/s angesetzt. Da in einer Tiefe von 2,50 m ein sandiger, schwach kiesiger Boden ansteht, kann das Wasser hier versickert werden. Vor der Versickerung wird das Oberflächenwasser in einem Absetz- und Ölabscheidebecken vorbehandelt. Nach Vorgabe der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreises Neuss ist dabei das Abscheidebecken für Leichtflüssigkeiten als Erdbecken mit ständigem Wasserspiegel zu betreiben. Zudem darf für das Versickerungsbecken eine Entleerungszeit von 24 Stunden nicht überschritten werden. Die Auflagen der Wasserschutzzone III B wurden bei der Planung des Sickerbeckens berücksichtigt.

6.4.5.4 Einwendungen zum Gewässer- und Grundwasserschutz

Rhein-Kreis Neuss

Der Rhein-Kreis Neuss (**Synopsen-Nr. 12**) hatte in seiner Funktion als Untere Wasserbehörde in seiner Stellungnahme vom 22.01.2015 einen Hinweis zur geplanten und vorhandenen Entwässerung angeführt. Hinsichtlich der teilweisen Ableitung des Oberflächenwassers in das angrenzende Gelände sollte überprüft werden, in wie weit eine schadlose Ableitung gegeben ist. Da angrenzende Grundstücke teilweise tiefer liegen als die Rastanlage und Fahrbahn wären hier unkontrollierte Abflüsse in tiefer liegendes Gelände denkbar. Der Vorhabenträger stellte dazu in seiner Gegenäußerung klar, dass weder von dem Parkplatzbereich, noch von dem geplanten LKW-Parkplatz Oberflächenwasser in das angrenzende Gelände abgeleitet wird. Das gesamte Oberflächenwasser des zukünftigen PKW-Parkplatzes, des Tankstellenbereiches und des geplanten LKW-Parkplatzes wird gesammelt, abgeleitet und vor der Versickerung in der vorhandenen bzw. geplanten Anlage

gereinigt. Das Oberflächenwasser im Bereich der Fahrgassen ohne angrenzende Parkflächen (Verzögerungs-/ Verflechtungsspur) sowie der Lärmschutzwälle darf gemäß RiStWag breitflächig in den Straßennebenflächen versickern.

Weiterhin hatte der Rhein-Kreis Neuss in seiner Stellungnahme vom 22.01.2015 Bedenken hinsichtlich der technischen Ausführung der neu geplanten Abwasserbehandlungsanlage. Der neu geplante Sandfang sowie der neu geplante Leichtflüssigkeitsabscheider sollten zwar jeweils 2 m tief werden, jedoch wäre die Tiefe von 2 m unterhalb der rechnerisch erforderlichen Oberfläche nicht eingehalten. Aufgrund einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 ergebe sich für den Sandfang zum Beispiel bei einer geplanten Oberfläche von 49 m² nur eine Sohlfläche von 1 m² und nur für diese Sohlfläche wäre eine Mindesttiefe von 2 m eingehalten. Die untere Wasserbehörde vertrat die Auffassung, dass die erforderliche Mindesttiefe von 2 m für die gesamte rechnerisch erforderliche Oberfläche der einzelnen Abwasserbehandlungsanlagen einzuhalten wäre.

Der Vorhabenträger setzte sich mit der Unteren Wasserbehörde in Verbindung und erarbeitete eine Lösung, um die wasserrechtlichen Bedenken auszuräumen. Die Abwasserbehandlungsanlage wurde entsprechend umgeplant, sodass bei dem Sandfang/ Leichtflüssigkeitsabscheider die Mindesttiefe von 2 m über die erforderliche Fläche von 30,52 m² eingehalten wurde. Dazu wurde vom Vorhabenträger das Deckblatt 1 erstellt. Im Rahmen der Beteiligung im November 2015 äußerte sich der Rhein-Kreis Neuss erneut diesbezüglich und äußerte nach wie vor Bedenken. Die vorgelegte Umplanung würde nur die Einhaltung der Mindesttiefe für eine Fläche von 16,96 m² vorsehen. Daraufhin setzte sich der Vorhabenträger erneut mit der unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreises Neuss in Verbindung. Die Unstimmigkeiten wurden nunmehr im Deckblatt 2 ausgeräumt und mit Schreiben vom 29.12.2015 bestätigte der Rhein-Kreis-Neuss die entsprechende Umplanung und das nun entstandene Einvernehmen.

Die ordnungsgemäße Abwasserbehandlung wird somit sichergestellt.

Eine quantitative Beeinträchtigung der Gewässer als Folge der Abwasser-Einleitungen ist ebenfalls auszuschließen.

6.4.6 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Im Rahmen des Raststätten-Um-/Ausbaus sind bei ordnungsgemäßigem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen und auch angesichts der zu erwartenden Belastung durch die Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord ist mit Ausnahme der unmittelbaren Fahrbahnnähe auch betriebsbedingt die Besorgnis vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts nicht begründet.

Dem von § 1 Abs. 1 S. 2 BodSchG und § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird durch die Ausbaumaßnahme Rechnung getragen. Soweit durch den Ausbau das Bodengefüge verändert wird, sind diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar.

6.4.6.1 Einwendungen zum Bodenschutz

Dezernat 52 - Abfallwirtschaft einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz

Das Dezernat 52 der Bezirksregierung Düsseldorf (**Synopsen-Nr. 06**) wurde im Verfahren beteiligt. In seiner Stellungnahme vom 29.01.2015 wurden Ausführungen zu schutzwürdigen Böden gemacht und festgestellt, dass im gesamten von der Baumaßnahme betroffenen Gebiet Parabraunerden aus Löss mit einer besonders schutzwürdigen Bodenfruchtbarkeit „sw3_ff“ und

Bodenwertzahlen von 75 bis 85 verbreitet sind. Bei diesen Böden handelt es sich um sehr fruchtbare Ackerböden mit einem hohen Speichervermögen für Nährstoffe und einem sehr hohen Erosionspotenzial und einer hohen Empfindlichkeit zur Bodenverdichtung. Gegen die Maßnahme wurden jedoch keine Bedenken seitens des Dezernates 52 erhoben.

Geologischer Dienst

Der Geologische Dienst (**Synopsen-Nr. 13**) wurde im Verfahren beteiligt und erläutert, dass die flächendeckend betroffenen, wegen ihrer Regelungs-/Pufferfunktion bzw. wegen ihrer natürlichen Fruchtbarkeit als besonders schutzwürdig eingestuft Böden keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind. Weiterhin empfiehlt der Geologische Dienst in seiner Stellungnahme vom 26.01.2015, den Nachweis der Versickerungsfähigkeit vorlegen zu lassen. Der Vorhabenträger entgegnete darauf, dass im Zuge der Vorentwurfsplanung Bodenuntersuchungen im Bereich des geplanten Versickerungsbeckens durchgeführt worden sind. In 250-300 cm Tiefe wurde versickerungsfähiger Sand, schwach kiesig, vorgefunden. Im Zuge der Bauvorbereitung werden weitere Untersuchungen veranlasst.

Rhein-Kreis Neuss

Der Rhein-Kreis Neuss (**Synopsen-Nr. 12**) hat in der Stellung als Untere Bodenschutzbehörde einige Ausführungen und Bedenken in seiner Stellungnahme vom 22.01.2015 vorgebracht. Zu den Erläuterungen des Vorhabenträgers in den Planunterlagen, insbesondere bezüglich der angeführten Vorbelastungen und der Bewertung des Bodens, hat die untere Bodenschutzbehörde Folgendes anzuführen:

Trotz Dünge- und Pflanzenschutzmaßnahmen werden die natürlichen Bodenfunktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum für die Menschen und als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften durch eine

landwirtschaftliche Nutzung nicht bzw. nur unmaßgeblich beeinflusst. Ein Boden besteht nicht nur aus einem landwirtschaftlich genutzten Oberboden, sondern im Unterboden existieren weitere Bodenhorizonte mit wichtigen natürlichen Funktionen. Bei einer Versiegelung ist nicht allein der Oberboden betroffen, sondern sämtliche Bodenhorizonte. Bei einer Versiegelung kommt es folglich zu einem Totalverlust aller natürlichen Bodenfunktionen. Bei dem Boden handelt es sich um eine sehr fruchtbare Parabraunerde. Bei den Bodenwertzahlen, die als Verhältniszahlen von 1 bis 100 Auskunft geben über den Grad der Ertragsfähigkeit, erzielen diese Böden im Plangebiet 77 bis 78 Punkte, die Ackerzahl liegt zwischen 80 und sogar 86 Punkten.

Der Vorhabenträger entgegnete dieser Stellungnahme damit, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden mit den gesetzlichen Umweltauflagen, die sich u.a. aus dem Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben vereinbar sind. Den straßenbaubedingten Eingriffen in das Bodenpotential und die Bodenfunktionen durch Versiegelung steht im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen und, an anderer Stelle, die Aufwertung von bisher durch Pestizid- und Dünggeeintrag belasteten und durch maschinelle Bearbeitung verdichteten landwirtschaftlichen Böden gegenüber. Insgesamt können die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge Versiegelung und Schadstoffeintrag unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen als vertretbar bezeichnet werden.

Dieser Auffassung folgt auch die Planfeststellungsbehörde. Der Rhein-Kreis Neuss hat als untere Bodenschutzbehörde in einer weiteren Stellungnahme vom 03.03.2015 Hinweise vorgebracht, die in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen werden sollten, sollten die geäußerten Bedenken zum Bodenschutz keine Berücksichtigung finden. Diese Hinweise wurden in diesen Planfeststellungsbeschluss unter Abschnitt A Nr. 4.12 aufgenommen und werden vom Vorhabenträger beachtet, sodass die aufgeführten Bedenken als erledigt erachtet werden.

Synopsen-Nrn. P 6 und P 7

Die Einwender mit den **Synopsen Nrn. P 6 und P 7** gaben zu bedenken, dass von der Maßnahme wertvolle Böden betroffen wären. Es wären hochwertige Parabraunerden mit einem Wert größer als 85 Bodenpunkte. Darüber hinaus hätten die Böden noch weitere wichtige Funktionen, die bei der Betrachtung vernachlässigt worden wären.

In seiner Gegenäußerung wies der Vorhabenträger diese Einwendungen zurück und verwies auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan. Hier werden ausführliche Angaben zum Schutzgut Boden, den Vorbelastungen, den anlagenbedingten Auswirkungen sowie der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen gemacht. Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind im Planungsraum nicht anzutreffen. Der Boden ist bereits durch den Einfluss des Menschen verändert worden. Durch die Überbauung wurden Flächen in großem Umfang versiegelt. Die von dem Bauvorhaben betroffenen nicht versiegelten Flächen sind stark durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Nähe zur A 46 vorbelastet.

Im Erörterungstermin wurden ferner die Einwendungen zur Bodenfunktion von den Einwendern mit den **Synopsen Nrn. P6 und P7** für erledigt erklärt.

Somit sind die Belange des Bodenschutzes ausreichend berücksichtigt.

6.4.7 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Der erforderliche Regelungsgehalt eines Planfeststellungsbeschlusses bemisst sich mit Blick auf dessen Funktion, nämlich unter Einbeziehung aller notwendigen behördlichen Entscheidungen eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des jeweiligen Vorhabens zu treffen. Daraus folgt, dass die Planfeststellungsbehörde alle von der Planung betroffenen abwägungserheblichen Belange in die Entscheidungsfindung einbeziehen muss und keine regelungsbedürftige Frage offen lassen darf. Regelungsbedürftig ist eine Frage allerdings nur dann, wenn ohne ihre Beantwortung nicht sicher beurteilt werden kann, ob das Vorhaben allen

rechtlichen oder tatsächlichen Anforderungen entspricht (BVerwG, Beschluss v. 26.6.1992 -4 B 1-11.92- NVwZ 1993, S. 572).

Ausgehend von diesen Grundsätzen bedarf es keiner weiteren Anordnungen bezüglich der Qualität der beim Bau zu verwendenden Stoffe. Diese Auflagen und die vom Vorhabenträger zu beachtenden Richtlinien bieten eine hinreichende Gewähr dafür, dass die einschlägigen Vorschriften des Gewässerschutzes beachtet werden. Woher das zu verwendende Material stammt und wie die Überwachung seiner Unbedenklichkeit im Einzelnen erfolgt, ist eine Frage der konkreten Bauausführung, die in diesem Beschluss keiner planerischen Bewältigung bedarf.

6.4.8 Naturschutz und Landschaftspflege

6.4.8.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13-15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf die Maßnahme nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG vom Vorhabenträger ein Ersatzgeld zu verlangen.

6.4.8.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 -4 A 4/92- NVwZ 1993, S. 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe - also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die

Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können - zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 -4 C 10.96- NuR 1997, 404). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

6.4.8.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat der Planungsträger u.a. Folgendes vorgesehen:

- V 1: Vermeidung von zusätzlicher Bodenverdichtung und –versiegelung

Bodenverdichtung und Bodenversiegelung sollen auf die Flächen beschränkt bleiben, die für die Baumaßnahme sowie die Baustelleneinrichtungen einschl. Arbeitsstreifen, Baustraßen und Lagerflächen unbedingt benötigt werden. Auf den verbleibenden Freiflächen ist auf Bodenauftrag und –abtrag zu verzichten. Überschüssige Bodenmassen dürfen dort nicht gelagert werden.

- V 2: Behandlung der bei Bauarbeiten anfallenden Bodenmaterialien

Zur Sicherung und zum Schutz des Oberbodens sind im Wesentlichen folgende Punkte zu beachten:

- bei der Baufeldfreimachung ist der Oberbodenabtrag getrennt von anderen Bodenbewegungen durchzuführen.
- das Baufeld muss so weit vorbereitet werden, dass der Oberboden ohne Verschlechterung der Qualität gewonnen werden kann (Beseitigung von Baustoffresten, Verunreinigungen und ungeeigneten Bodenarten),
- Oberboden ist von allen Bau- und Betriebsflächen, außer dem Wurzelbereich der zu erhaltenden Bäume, abzutragen,
- der zur Wiederverwendung vorgesehene Oberboden ist sachgerecht in Mieten gemäß DIN 18915 abseits vom Baubetrieb zu lagern. Hierbei sind Flächen mit besonderen Standortqualitäten bzw. –funktionen oder wertvollen Vegetations-strukturen zu meiden,
- der Oberboden darf nicht befahren oder anderweitig verdichtet werden,
- Überschussmassen müssen einer ordnungsgemäßen Verwendung zugeführt werden.

- V 3: Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit

Mit dem Entfernen der Gehölze gehen Nahrungs- und Nisthabitate verschiedener Tierarten, insbesondere von Brutvögeln verloren. Zur Minderung des Eingriffs werden die erforderlichen Gehölzrodungen entsprechend § 39 Abs. 5 BNatSchG außerhalb der Brutzeit durchgeführt. Zulässig ist das Roden demnach von Anfang Oktober bis Ende Februar. Falls erforderlich sind die Rodungen im Vorlauf zur Baumaßnahme durchzuführen.

- V 4: Artenschutzrechtliche Untersuchung vor Beginn der Baumaßnahme

Im Hinblick auf das mögliche Vorkommen bestimmter planungsrelevanter Arten (Feldhamster, Rebhuhn) sind die Ackerflächen vor Baubeginn im Eingriffsbereich von einem Gutachter auf Baue bzw. Nester abzusuchen. Der Zeitraum der Untersuchung ist für den Feldhamster von April bis Sept., d.h. außerhalb der Winterruhe, möglich und für das Rebhuhn während der Brutzeit erforderlich.

Schutzmaßnahmen

Zum Schutz vor Beeinträchtigungen während der Bauphase sind neben den Vermeidungsmaßnahmen folgende Schutzmaßnahmen zu beachten, die vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen sind.

- S 1: Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden Gehölzflächen sind Bauzäune während des Baubetriebes vorzusehen (256 m).
- S 2: Laubbäume sind, soweit wie möglich, zu erhalten und gemäß DIN 18920 sowie RAS-LP 4 vor Beschädigungen durch Stammschutz (Ummantelung, 7 Stck.) sowie vor Ablagerung von Baummaterialien im Wurzelbereich zu sichern. Auf Erdbewegungen (Abschieben des Oberbodens, Anfüllen von Boden) im Wurzelbereich ist bei der Neuprofilierung der Böschung zu verzichten.

Eventuell auftretende Verletzungen der Wurzeln oder der Krone sind

fachgerecht zu versorgen.

Weitere Einzelheiten können dem Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und den Maßnahmenblättern entnommen werden.

6.4.8.4 Gestaltungsmaßnahmen

Die Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der Rastanlage in die Landschaft, nicht dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen ersetzen den Verlust von Straßenbegleitgrün und wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus.

An den Rastplatz grenzen fünf Häuser der Straße „Lindenhof“ sowie eine Gärtnerei. Um den ungehinderten Blick dieser Häuser auf den zu erweiternden Parkplatz zu unterbinden, wird nordwestlich des LKW-Parkplatzes ein Sichtschutzwall mit einer Höhe von 2,00 m vorgesehen.

Die Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen der Böschungen, der Sicht- und Lärmschutzanlagen bewirken die Einbindung der Rastanlage in die Umgebung und die Wiederherstellung des Landschaftsbildes.

- G 1: Einsatz von Landschaftsrasen (9.671 m²)

Die Bankette, Mittelstreifen und kleineren nicht versiegelten Flächen im Bereich der Parkplätze werden mit einer Landschaftsrasenmischung eingesät. Die Pflege erfolgt durch eine ein- bis zweimalige Mahd im Jahr.

- G 2: Einsatz einer Landschaftsrasenmischung mit Kräutern (20.576 m²)

Die größeren nicht versiegelten Flächen im Bereich der Rastanlage werden mit einer kräuterreichen Rasenmischung eingesät. Die Pflege erfolgt möglichst extensiv. Es ist eine ein- bis zweimalige Mahd im Jahr vorzusehen. Das Mähgut ist von den Flächen zu beseitigen.

- G 3: Anpflanzung von Laubbäumen (97 Stück)

Der Verlust von Laubbäumen im Bereich der Rastanlage kann z.T. durch

Neupflanzungen ersetzt werden. Gepflanzt werden hochstämmige Laubbäume der hpnV. Bei der Auswahl der Gehölze sind insbesondere die klimatischen Verhältnisse des Standortes (Parkplatz) zu berücksichtigen. Entlang von Grundstücksgrenzen sollten aufgrund des Schattenwurfs Kleinbäume (Bäume 3. Ordnung) verwendet werden.

- G 4: Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern (3.758 m²)

Der Verlust von Straßenbegleitgrün kann teilweise durch die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern der hpnV im Bereich der Baumaßnahme wiederhergestellt werden.

6.4.8.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen – Ausgleichsmaßnahmen - oder zu ersetzen - Ersatzmaßnahmen - (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG (BVerwG, Urteil vom 30. Okt. 1992 – 4 A 4/92 – NVwZ 1993, 565, 569).

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

Ersetzt ist ein Eingriff gemäß § 15 Abs. 2 Satz 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.

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

Die negativen Auswirkungen der Versiegelung werden durch die Entsiegelung befestigter Flächen ausgeglichen bzw. durch landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert.

- A 1: Entsiegelung (4.236 m²)

Die aufgrund der Planung nicht mehr benötigten befestigten Flächen werden entsiegelt und entsprechend ihrer Funktion (Bankett, Mulde, Gestaltungsfläche usw.) eingesät oder bepflanzt. Durch die Maßnahme wird die Neuversiegelung teilweise ausgeglichen.

- E 1: Anlage eines Feldgehölzes mit Sukzessionsbereichen auf einer Ackerfläche (11.500m²)

Die im Rahmen der Baumaßnahme notwendige Versiegelung kann durch die Entsiegelung (s. Maßnahme A 1) und Anlage eines Feldgehölzes auf einer Ackerfläche ausgeglichen werden. Die Ackerfläche wird in Teilbereichen feldgehölzartig mit Bäumen und Sträuchern der heutigen potentiellen natürlichen Entwicklung überlassen.

Die Ersatzmaßnahme liegt in der Gemarkung Holzheim und ist aufgrund vorhandener benachbarter Gehölzflächen für den Biotopverbund gut geeignet.

Weitere Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht und dem

Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

6.4.8.6 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Mit der vorliegenden Planung erfolgt ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG und nach § 30 Abs. 1 LNatSchG. Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen und/oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die Versiegelung führt zu einem dauerhaften Verlust der Biotopfunktionen, so dass ein nachhaltiger Eingriff gegeben ist, mit der Folge der Vernichtung von Bodenlebewesen und des Entzugs von Boden als Standort für die Vegetation und als Lebensraum für die Tierwelt. Betroffen sind ca. 23.124 m² Fläche, deren Bodengefüge bereits durch den Einfluss des Menschen verändert ist, sowie 63 Einzelbäume. Die betroffenen Ackerflächen sind stark durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Nähe zur A 46 vorbelastet. Das gleiche gilt auch für die Nebenflächen der Bundesautobahn bzw. Rastanlage.

Durch die Baumaßnahme ist auch die Beseitigung von Gehölzbeständen im Bereich der Tank- und Rastanlage sowie auf den Böschungen der A 46 erforderlich. Die Lebensraumfunktion ist hier für Tiere und Pflanzen vergleichsweise gering. Durch die Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Bundesautobahn sind die Standortbedingungen bereits stark verändert. Da es sich bei den Gehölzverlusten um einen zeitlich innerhalb von 30 Jahren wieder herstellbaren Bestand handelt, ist der Eingriff ausgleichbar.

Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Der Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen für die Erweiterung der Rastanlage beträgt durch die Neuversiegelung

20.064 m² und für die Nebenanlagen 25.409 m², so dass insgesamt im Bereich der Baumaßnahme 45.473 m² Ackerfläche entfallen. Für eine Ersatzmaßnahme werden der Landwirtschaft zusätzlich 11.500 m² Fläche entzogen.

6.4.8.7 Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich

Die sich auf der Grundlage der Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord ergebenden unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden in der nachfolgenden Tabelle benannt und den funktional zugehörigen landschaftspflegerischen Maßnahmen, die zum Ausgleich des Eingriffes erforderlich sind, gegenübergestellt.

Konflikte			Maßnahmen						
Nr.	Eingriff	Eingriffswert (vgl. Tabelle 2)	Nr.	Beschreibung	Umfang in m ²	Biotopwert			Kompensationswert
						zukünftig	vorher	Zuwachs	
K1	Versiegelung	54.084	A1	Entsiegelung -Bankett (VA1) -Böschung mit Gehölzen (VA3)	3.967 269	1 4	0 0	1 4	3.967 1.076
K2	Inanspruchnahme von Gehölzbeständen	15.144	E1	Anlage eines Feldgehölzes auf Acker mit Sukzessionsbereichen	11.500	6	2	4	46.000
			G3	Pflanzung von 97 Laubbäumen der hpnV (Kronenbereich: je 20 m ²)	1.940	5	0	5	9.700
			G4	Dichte Bepflanzung der Böschungen mit Gehölzen (VA3) -auf Acker -Wiederherstellung	1.682 1.807	4 4	2 0	2 4	3.364 7.228
Summe		69.228							71.335

Entsprechend der Tabelle ist der Eingriff in Natur und Landschaft mit den angegebenen Maßnahmen ausgeglichen.

6.4.8.8 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. neu gestalten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen - höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in einem ländlich geprägten Bereich auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil v. 23.8.1996 -4 A 29.95- NVwZ 1997, S. 486).

Im Übrigen wird auf Abschnitt B, Nr. 6.4.12.2 dieses Beschlusses verwiesen.

6.4.8.9 Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Rhein-Kreis Neuss

Der Rhein-Kreis Neuss (**Synopsen-Nr. 12**) regte in seiner Stellungnahme vom 22.01.2015 an, den direkten Eingriffsbereich rechtzeitig vor Baubeginn durch einen Fachgutachter auf Hamstervorkommen untersuchen zu lassen, da die Feldhamsterkartierung aus dem Jahr 2008 stammt. Der Vorhabenträger stellte in seiner Gegenäußerung klar, dass im Hinblick auf das mögliche Vorkommen bestimmter planungsrelevanter Arten (Feldhamster, Rebhuhn) die Ackerflächen vor Baubeginn im Eingriffsbereich von einem Gutachter auf Baue bzw. Nester abgesucht werden.

Synopsen-Nrn. P 6 und P 7

Die Einwender mit den **Synopsen-Nrn. P 6 und P 7** haben angeregt, dass ein ortsnaher Ausgleich erfolgen solle, da schon im Rahmen des Dorfentwicklungsplanes wie auch im Flächennutzungsplan der Stadt Grevenbroich Ortsrandeingrünungsmaßnahmen bzw. –flächen vorgesehen wären. Außerdem würden durch den Sturm Ela zusätzliche Flächen zur Aufforstung zur Verfügung stehen. Im Erörterungstermin am 07.06.2016 wurden diese Anregungen von den Einwendern mit den **Synopsen-Nrn. P6 und P7** erneut vorgetragen.

Der Vorhabenträger entgegnete dieser Anregung in seiner Gegenäußerung, wie auch während des Erörterungstermins damit, dass die Ausbaumaßnahme zwangsläufig in vorhandene Landschaftssubstanz eingreift. Durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll dieser Eingriff funktional kompensiert werden. Die Auswahl der geeigneten landschaftspflegerischen Maßnahmen und Kompensationsflächen ist das Ergebnis aus verschiedenen Abstimmungsgesprächen im Kreis der fachlich Beteiligten. Wegen fehlender geeigneter Landschaftsareale kann dieser Ausgleich nicht unmittelbar im Einflussbereich der Baumaßnahme erreicht werden.

In Absprache mit den Landschafts- und Forstbehörden hat die Straßenbauverwaltung geeignete Flächen außerhalb der Baumaßnahme

ausgewählt, die aufgrund der Lage und Beschaffenheit als Ausgleichsflächen in Betracht kommen. Die erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen durch den Umbau der Rastanlage beschränken sich im Wesentlichen auf die Versiegelung und Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen und Straßenbegleitgrün. Die Flächenversiegelung und Inanspruchnahme von Gehölzen durch die Baumaßnahme ist in der Eingriffsermittlung berücksichtigt worden und macht die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 1 und E1 erforderlich.

Ortsrandeingrünungsmaßnahmen erfüllen nicht das angestrebte Ziel des funktionalen Ausgleichs. Soweit geeignete Flächen, die Eigentum der Straßenbauverwaltung sind, zur Verfügung stehen, hat der Ausgleich auf diesen Flächen zu erfolgen, um den Eingriff in Privateigentum zu minimieren.

Die Einwendungen diesbezüglich sind daher zurückzuweisen.

Höhere Naturschutzbehörde (Dezernat 51)

Die höhere Naturschutzbehörde (**Synopsen-Nr. 5**) äußerte in ihrer ersten Stellungnahme vom 30.01.2015 Bedenken bezüglich der geplanten Gehölzpflanzungen. Gemäß der ersten Planung war es vorgesehen, an der nördlichen Grenze den Übergang zwischen der Umfahrung und dem angrenzenden Landschaftsraum ungestaltet und offen zu hinterlassen (sprich die Fahrbahn grenzt direkt an den Acker). Die ansonsten richtigerweise geplanten Gehölzpflanzungen im Übergang zum landschaftlichen Freiraum fehlten bei der Ursprungsplanung auf einer Länge von 150 m.

Dieser Einwand wurde vom Vorhabenträger berücksichtigt und im Deckblatt 1 umgesetzt. Zur besseren Einbindung der Anlage in die Landschaft wird die Gestaltungsmaßnahme G4 in dem Übergangsbereich zur angrenzenden Ackerfläche fortgeführt.

Nach erneuter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde mit den nun geänderten Planunterlagen wurde die Planung nun als ausreichend betrachtet und die ursprünglichen Bedenken als erledigt erklärt.

Landwirtschaftskammer

Die Landwirtschaftskammer (**Synopsen-Nr. 20a**) äußerte sich bei der ersten Beteiligung zum Planfeststellungsverfahren nicht. Erst mit Beteiligung zum ersten Deckblatt gab die Landwirtschaftskammer eine Stellungnahme ab. Aus agrarstruktureller Sicht wurden in dem Schreiben vom 11.11.2015 keine Bedenken vorgetragen. Jedoch wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die Ausgleichsmaßnahme E1 an der Anschlussstelle Neuss-Holzheim in Form eines Gehölz- und Sukzessionsbereichs nach den heutigen landesplanerischen Vorgaben so und an dieser Stelle nicht mehr den heutigen landesplanerischen Zielvorgaben entsprechen würde.

Der Vorhabenträger erläuterte dazu, dass die geplante Maßnahme E1 ein Ersatz für die Eingriffe durch die Neuversiegelung von Bodenstandorten und ein Teilausgleich für den Verlust von Gehölzbiotopen ist. Sie dient dem Biotopverbund und der Förderung der Artenvielfalt, insbesondere der Fauna, sowie der Aufwertung des Landschaftsbildes. Des Weiteren wird der Stadtrandbereich für die landschaftsbezogene Erholung in Neuss optimiert. Die Ersatzmaßnahme stellt eine funktionale Kompensation der Eingriffe durch die Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord dar und wurde von der Stadt Neuss sehr begrüßt. Aus den v.g. Gründen ist die Anlage der Kompensationsmaßnahme, in räumlicher Nähe zum Eingriffsort, auf der bisher intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche gut geeignet. Soweit geeignete Flächen, die Eigentum der Straßenbauverwaltung sind, vorhanden sind, hat der Ausgleich auf diesen Flächen zu erfolgen, um den Eingriff in Privateigentum zu minimieren.

Die bezüglich der landschaftspflegerischen Maßnahmen erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen sind insofern zurückzuweisen.

6.4.8.10 Zusammenfassung

Die hiermit planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind insgesamt nach Art, Größe und Standort geeignet, die durch den Ausbau der Rastanlage Vierwinden-Nord verursachten Eingriffe zu kompensieren; sie sind zudem erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes in dem vom Eingriff betroffenen Raum auf Dauer zu sichern. Auch führen sie zu keinem Nachteil, der erkennbar außer Verhältnis zu dem beabsichtigten Erfolg steht.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Eingriff in das Grundeigentum für jeden Einzelnen von großer Bedeutung ist, dennoch wird dieser Eingriff bei der hier planfestgestellten Baumaßnahme auf ein Minimum reduziert.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen für diesen Raum nach Beendigung der Ausbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen vollständig ausgeglichen werden können.

6.4.9 Artenschutz

Das Ausbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechts.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand des LBP und der artenschutzrechtlichen Untersuchungen. Die in dieser Unterlage enthaltenen Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung dar.

6.4.9.1 Rechtsgrundlagen

Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen dem Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Somit soll langfristig die biologische Vielfalt gesichert werden.

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der V-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 VRL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 VRL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen des BNatSchG:

- Die §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Aufbau und Schutz des zusammenhängenden europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" setzen die habitatschutzrechtlichen Regelungen der FFH-RL und der V-RL um.
- In den §§ 37 ff. BNatSchG hat der Bundesgesetzgeber artenschutzrechtliche Regelungen getroffen, von denen insbesondere §§ 44

f. BNatSchG der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vorgaben der FFH-RL und der V-RL dienen.

Besondere Bedeutung kommt daher den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG zu, nach denen es verboten ist,

- 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 (Abs. 1 Nr. 1),
- 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 (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

Besonders geschützte Arten in diesem Sinne sind gemäß der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels in ihrer derzeit gültigen Fassung aufgeführt sind,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL und

- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (d. h. in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Streng geschützt sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG eine Teilmenge der besonders geschützten Arten, nämlich

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL und
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der BArtSchV (Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 2 BNatSchG) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge werden durch das Vorhaben jedoch nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird.

6.4.9.2 Prüfmethodik/ Bestandserfassung

Fehler in der zur entsprechenden Prüfung des Artenschutzes notwendigen Bestandserfassung oder in der dazu angewandten Prüfmethodik liegen nicht vor.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Ausbaubereich vorhandenen Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab.

Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung

erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Planlose Untersuchungen ohne greifbare Anhaltspunkte sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der auf Individuen bezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits eine Bearbeitungstiefe in den Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden zumindest Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und die Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt werden.

Vor diesem Hintergrund ist eine am Maßstab der praktischen Vernunft ausgerichtete Prüfung zweckdienlich. Im Hinblick auf die erforderlichen Grundlagendaten hat sich ein zweigleisiges Vorgehen als angemessen bewährt. Zum einen die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und zum anderen eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 m.w.N., sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und

Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumanprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW_Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW_Messtischblätter) zur Verfügung stehen (<http://www.naturschutz-fachinformationen-nrw.de/artenschutz/>). Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“.

Nach der genannten VV-Artenschutz sind auch ernst zu nehmende Hinweise geeignet, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung ist der Vorhabenträger gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen.

Die wesentliche methodisch-inhaltliche Grundlage des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages für den Ausbau der Raststätte Vierwinden-Nord bildet der

Planungsleitfaden Artenschutz des Landesbetriebes Straßenbau NRW (Stand April 2011). Der Planungsleitfaden stellt eine Arbeitshilfe dar, die mit dem damaligen MWEBWV und LANUV abgestimmt wurde. Der gesamte artenschutzrechtliche Prüfvorgang umfasste dabei bis zu drei Arbeitsschritte bzw. –stufen.

Stufe I: Vorprüfung (Artenspektrum, Wirkfaktoren)

In dieser Stufe wurde durch eine überschlägige Prognose geklärt, ob und ggf. bei welchen Arten artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können. Um dies beurteilen zu können, sind verfügbare Informationen zum betroffenen Artenspektrum eingeholt worden. Vor dem Hintergrund des Vorhabentyps und der Örtlichkeit sind alle relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens einbezogen worden. Nur wenn artenschutzrechtliche Konflikte möglich sind, ist für die betreffenden Arten eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung in Stufe II erforderlich.

Die möglicherweise im Plangebiet vorkommenden planungsrelevanten Arten sind dahingehend geprüft worden, bei welchen Arten möglicherweise gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen worden ist.

Stufe II: Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände

Für die im Wirkungsbereich der Baumaßnahme vorkommenden bzw. zu erwartenden planungsrelevanten Arten wurden die möglichen projektbedingten Auswirkungen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG überprüft. Ein Verbotstatbestand kann dann nur erfüllt sein,

- wenn sich das Tötungsrisiko (z.B. durch Kollisionen) signifikant erhöht oder bei abwendbaren Kollisionen (zumutbare Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgeschöpft),
- wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population durch Störungen verschlechtern könnte,
- wenn die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten bzw.

von Pflanzenstandorten im räumlichen Zusammenhang nicht sichergestellt werden kann.

Im Rahmen dieses Bearbeitungsschrittes wurden Vermeidungsmaßnahmen inklusive vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen und ggf. ein Risikomanagement konzipiert. Diese Maßnahmen sollen zur Verminderung der Beeinträchtigungen beitragen bzw. die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte i. S. von § 45 Abs. 5 BNatSchG sicherstellen. Vermeidungsmaßnahmen zum Artenschutz sind verbindliche Voraussetzungen für die Beurteilung der Verbotstatbestände und damit auch für die Genehmigung eines Vorhabens.

Anschließend wurde geprüft, ob bei Arten trotz dieser Maßnahmen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote verstoßen wird.

Stufe III: Ausnahmeverfahren

Werden trotz Ergreifen von Schutz-, Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen einzelne Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt, kann gemäß nach § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall eine Ausnahme zugelassen werden. Um eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwirken, müssen drei Voraussetzungen erfüllt sein:

- Für das Projekt müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sprechen.
- Es darf keine zumutbare Alternative geben.
- Der Erhaltungszustand der Populationen einer Art darf sich nicht verschlechtern, bei Anhang-IV-Arten muss er günstig sein und bleiben bzw. die Erreichung eines günstigen Erhaltungszustands darf nicht behindert werden.

Als Grundlage für die Zulassung einer Ausnahme ist die Bedeutung der betroffenen Population für die Art in der biogeografischen Region zu bestimmen. Darüber hinaus ist die Möglichkeit für die Realisierung von Alternativen zu prüfen, die aus artenschutzrechtlicher Sicht evtl. günstiger zu

beurteilen sind. Abschließend ist darzulegen, ob und wie sich die Beeinträchtigungen der lokalen Population kompensieren lassen und welche Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in der biogeografischen Region zu erwarten sind.

Die Datengrundlage für die geprüften Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie der europäisch geschützten Vogelarten lieferten primär die Ergebnisse aus dem messtischblattbezogenen „Fachinformationssystem geschützte Arten in NRW“ (FIS) des LANUV. Im vorliegenden Fall wurde für die Bestimmung der relevanten Arten das Ergebnis der FIS-Abfrage für das Messtischblatt 4805 Korschenbroich (MTB) verwendet.

Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Planungsraum beidseitig der A 46 wird überwiegend landwirtschaftlich, zumeist ackerbaulich, genutzt. Südwestlich der Tank- und Rastanlage grenzt die Ortschaft Hemmerden mit einem kleinen Gewerbegebiet an den Planungsraum an. Hemmerden besitzt auch heute noch einen überwiegend dörflichen Charakter mit Siedlungsschwerpunkt. Die Erweiterung der Rast- und Tankanlage ist zum größten Teil auf angrenzenden, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen. In unmittelbarer Nähe der Raststätte liegen einzelne landwirtschaftlich Betriebe mit ihren Hofanlagen.

Von der Planung betroffen sind überwiegend Ackerflächen und Straßenbegleitgrün. Die Gehölzbestände sind vorwiegend entlang der Straßen und Wege, in Hausgärten bzw. als Siedlungsgrün in den Ortschaften vorhanden. Westlich der Rastanlage befindet sich eine Baumreihe, der Restbestand einer ehemaligen Lindenallee. Es handelt sich hierbei um sieben Linden, mit einem Stammdurchmesser von ≥ 100 cm in einer Höhe von 1,30 m über Boden (BHD = Brusthöhendurchmesser). Die Baumreihe befindet sich in einem guten Zustand und ist Bestandteil eines im Landschaftsplan V festgesetzten Naturdenkmals. Diese Bäume werden geschützt und bleiben erhalten.

Kritik an der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme wurde im Verfahren nicht erhoben.

6.4.9.3 Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung

Das Plangebiet stellt nur einen kleinen Bereich des MTB dar. Viele der in der Liste aufgeführten Arten können aufgrund der fehlenden Lebensraumbedingungen ausgeschlossen werden. Die artenschutzrechtliche Beurteilung beschränkt sich demnach auf die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. nicht sicher auszuschließenden planungsrelevanten Arten. Nach einer Abstimmung mit dem Umweltschutzbeauftragten der Stadtverwaltung Grevenbroich konnten die im Planungsraum potenziell vorkommenden planungsrelevanten Arten genauer festgelegt werden. So wurden in der Liste nachträglich Feldlerche und Feldsperling mit aufgenommen. Das Ergebnis einer Feldhamsterkartierung aus dem Jahr 2008 wurde ebenfalls berücksichtigt.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen beschränken sich im Wesentlichen auf die überplanten Ackerflächen sowie die Gehölzbestände im Bereich der Baumaßnahme. Diese potenziellen Lebensräume sind bereits stark anthropogen geprägt und durch die Nähe zur Autobahn bzw. Rastanlage erheblich vorbelastet. Trotz einer Vorbelastung ist das Vorhandensein von Tierarten nicht auszuschließen. Fledermausquartiere in Höhlen alter Bäume und Nester in Gehölzen im Böschungsbereich weisen auf die Toleranz einiger Tierarten hin. Daher können im Zuge der Baufeldräumung und insbesondere bei den erforderlichen Fäll- und Rodungsarbeiten Brutstätten verloren gehen. Zudem ist eine Beschädigung von Gelegen bzw. eine Verletzung/Tötung von Jungvögeln nicht ganz ausgeschlossen. Außerdem ist mit einer bauzeitlichen Verminderung der Habitateignung baustellennaher Brutplätze durch zusätzlichen Lärm und sonstige Störeffekte zu rechnen.

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit i. S. des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist bei keiner der in der Liste der planungsrelevanten zu erwarten. Gründe für die Bewertung sind:

- Die im Wirkungsbereich der Baumaßnahme befindlichen Biotope sind als Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten für die meisten planungsrelevanten Arten strukturell ungeeignet. Die Biotope sind zudem erheblichen Belastungen durch den Verkehr der A 46 und im Bereich der Rastanlage ausgesetzt. Hierdurch wird die Lebensraumeignung stark eingeschränkt. Bei den meisten planungsrelevanten Arten ist alleine aufgrund der strukturellen Ausstattung des Raumes und unter Berücksichtigung der bestehenden verkehrsbedingten Belastungen nicht von einem Vorkommen auszugehen.
- Die bauzeitlichen Störungen sind zeitlich begrenzt (12 Monate) und betreffen stark vorbelastete Biotopstrukturen in einem Lebensraum von geringer Bedeutung.

Fledermäuse

Für die potenziell betroffene Fledermausart, hier die Zwergfledermaus, wurde die Möglichkeit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Verletzung oder Tötung von Individuen i. S. des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht festgestellt. Die in den alten Lindenbäumen vermuteten Fledermausquartiere stehen für die Art weiterhin als Fortpflanzungs- und Ruhestätten zur Verfügung, da die Bäume durch entsprechende Schutzmaßnahmen (S 1 und S 2) erhalten bleiben. Eine erhebliche Störung oder der Verlust von Quartieren oder Wochenstuben ist nicht anzunehmen. Der beleuchtete Parkplatz, der von der Zwergfledermaus als Jagdrevier genutzt wird, wird während der Bauzeit baubedingt beeinträchtigt, steht aber weiterhin für die Jagd der Fledermäuse zur Verfügung. Eine erhebliche Kollisionsgefährdung, die über das normale Lebensrisiko hinausgeht, liegt nicht vor.

Der Umbau und die Erweiterung der Rastanlage erfüllt nicht den Verbotstatbestand i. S. des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Avifauna

Innerhalb des Wirkraumes der Baumaßnahme sind die als nachgewiesen oder

plausibel aufgeführten Vogelarten in der Liste der planungsrelevanten Arten zu prüfen. Es handelt sich hierbei um Nahrungs- bzw. Wintergäste sowie sporadisch vertretene Arten. Für Nahrungsgäste, wie Mäusebussard, Turmfalke und Mehlschwalbe stellt die überplante Fläche nur einen geringen Teil des Nahrungshabitats dar. Als Wintergast kann der Kiebitz auf den Ackerflächen vorkommen. Das Vorkommen von Rebhuhn, Feldlerche und Feldsperling auf den an die Rastanlage angrenzenden Ackerflächen ist ebenfalls möglich.

Die Tötung von Vögeln durch eine erhöhte Kollisionsgefährdung während der Bauphase bzw. nach Fertigstellung der Baumaßnahme, die über das normale Lebensrisiko hinausgeht, besteht nicht. Der Tatbestand des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bleibt somit gewahrt.

Es können zusätzliche optische und akustische Störungen während der Bautätigkeit im Nahbereich der Baumaßnahme auftreten. Erhebliche Störungen, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern, sind durch das Bauvorhaben allerdings nicht zu erwarten. Der Tatbestand des Störungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bleibt somit ebenfalls gewahrt.

Aufgrund seiner Habitatausstattung und Nutzungsstruktur besitzt der Wirkraum der geplanten Baumaßnahme nicht die Funktion eines bedeutenden Jagd- bzw. Nahrungshabitats sowie einer Fortpflanzung- und Ruhestätte, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art gefährden würde. Der Verlust von Teillebensräumen (Acker und Gehölzstrukturen) fällt am Siedlungs- und Parkplatzrand vergleichsweise gering aus und wird im Verhältnis zum jeweiligen artspezifischen Lebensraum als nicht essenziell gewertet. Das Rebhuhn, dessen Brutrevier innerhalb des unmittelbaren Wirkraumes der Baumaßnahme möglich ist, kann das Revier auf andere naheliegende Ackerflächen verlagern. Für Mäusebussard, Turmfalke und Mehlschwalbe, die als Nahrungsgäste vorkommen können, stehen im Nahbereich des Bauvorhabens weitere Jagdhabitats auf landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Verfügung. Tötungen infolge einer Entnahme, Beschädigung bzw. Zerstörung möglicher Fortpflanzungs- oder Ruhestätten werden durch

Abstimmung der Baufeldfreimachung auf die Brut- und Aufzuchtzeiten vermieden (V 3). Bei Baubeginn während der Brutzeit ist eine Kontrolle der landwirtschaftlich genutzten Flächen hinsichtlich potenzieller Nester im Bereich der Baumaßnahme durchzuführen. Der Tatbestand der Beeinträchtigung von Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit auch gewahrt.

Als Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung kann zusammenfassend festgehalten werden, dass unter Beachtung der tiergruppenspezifischen Zeitfenster und der Durchführung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen für die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie für die europäisch geschützten Vogelarten keiner der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind bzw. eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 für diese Arten nicht erforderlich ist.

Planungsrelevante Pflanzenarten wurden innerhalb des Wirkraumes nicht nachgewiesen.

Die fachlichen Darlegungen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags sind nachvollziehbar und plausibel. Begründete Zweifel an diesen Aussagen bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher diesen fachlichen Bewertungen an.

Aufgrund der gewählten Methodik, der Darstellung und der ausführlichen Betrachtung der einzelnen Arten ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, dass ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG somit bezogen auf artenschutzrechtlich relevanten Tierarten nicht vorliegt und deshalb keine Ausnahme oder Befreiung erforderlich ist.

6.4.10 FFH-Richtlinie/ Vogelschutz-Richtlinie

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung der Belange des europäischen Netzes „Natura 2000“ gemäß § 32 ff. BNatSchG i.V.m. der Richtlinie des Rates der Europäischen Union über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (2009/147/EG) – Vogelschutzrichtlinie (V-RL) und der

Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG) – FFH-Richtlinie (FFH-RL) zulässig.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäischer Vogelschutzgebiete im Sinne von § 7 Abs. 1 Nrn. 6-8 BNatSchG, so genannte Natura-2000 Gebiete, sind im vorliegenden Planungsraum nicht vorhanden.

6.4.11 Landschaftsschutzgebiete

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme ist ein nach dem BNatSchG bzw. LNatSchG geschütztes Naturdenkmal betroffen. Das Bauvorhaben tangiert das im Naturdenkmal Lindenallee an der K 40 zwischen Hemmerden und Raststätte Vierwinden, eine im Alleenkataster des Landes NRW enthaltene Allee mit dem Schutzstatus nach § 41 LNatSchG. Die Festsetzung als Naturdenkmal erfolgte gemäß § 43 LNatSchG aufgrund der landeskundlichen Bedeutung sowie der Eigenart und Schönheit der Lindenallee.

6.4.12 Land- und Forstwirtschaft

6.4.12.1 Allgemeines

Durch das Ausbauvorhaben der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord werden auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen. Der Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen für die Erweiterung der Rastanlage beträgt durch die Neuversiegelung 20.064 m² und für die Nebenanlagen 26.450 m², sodass insgesamt im Bereich der Baumaßnahme 46.514 m² Ackerfläche entfallen. Für eine Ersatzmaßnahme werden der Landwirtschaft zusätzlich 11.500 m² Fläche entzogen.

Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Ausbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse dringend erforderlich, so dass auf die Erweiterung der Rastanlage trotz der entgegenstehenden öffentlichen Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Insofern ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen unvermeidbar. Die

landwirtschaftlichen Belange werden jedoch durch das Vorhaben nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt.

Auch bei der Festlegung der Ausgleichsflächen/Ersatzflächen werden die Interessen der Landwirtschaft angemessen berücksichtigt. Als Kompensationsflächen wurden Grundstücke ausgesucht, die den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege entsprechen und mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert werden können. Bei der Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen lässt sich nicht vermeiden, dass hierfür – in der Regel – auch intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Kompensationsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden.

6.4.12.2 Grunderwerb

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

6.4.12.3 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem derartigen Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem vor der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten können, sind nicht erkennbar.

6.4.12.4 Einwendungen zur Land- und Fortwirtschaft

Rheinischer-Landwirtschaftsverband e.V.

Der Rheinischer Landwirtschaftsverband e.V. (**Synopsen-Nr. 17.1**) äußerte in seiner Stellungnahme vom 30.01.2015 Bedenken im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen. Er forderte die tatsächliche Inanspruchnahme sorgfältig neu zu berechnen und den Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen so gering wie möglich zu halten.

Der Vorhabenträger hielt dazu in seiner Gegenäußerung fest, dass zur Durchführung der Baumaßnahme nicht auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen verzichtet werden kann. Er bestätigt die Inanspruchnahme von 46.514 m² Ackerfläche im Bereich der Baumaßnahme. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens orientiert sich an den verkehrlichen Erfordernissen unter Berücksichtigung der für die Planung verbindlichen Regelwerke.

Der Einwand des Rheinischen Landwirtschaftsverband e.V. ist zurückzuweisen.

6.4.13 Kommunale Belange

Die Gemeinden, deren Gebiet durch das Ausbauvorhaben berührt wird, sind am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss,

dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren für die Städte Grevenbroich und Neuss sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinden liegt somit nicht vor.

6.4.14 Denkmalpflegerische Belange

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes/ der Denkmalpflege vereinbar.

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW bestimmt dazu, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm jedoch kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9 Abs. 3 DSchG, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C

10.96).

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereicherspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003, 4 K 61/01).

Unter Berücksichtigung dieser Regelungen können Beeinträchtigungen etwaiger Bodendenkmäler daher ausgeschlossen werden.

Der Vorhabenträger hat bereits in seinen Planunterlagen festgestellt, dass der Planungsraum aus bodendenkmalpflegerischer Sicht einen hoch bedeutsamen, bisher jedoch nicht systematisch untersuchten Bereich darstellt. Archäologische Funde belegen, dass bereits in der Jungsteinzeit eine Besiedlung des Hemmerden-Gebietes stattfand. Anhand von bereits zur Verfügung stehenden Daten zu Bodendenkmälern und einer hohen Dichte archäologischer Fundplätze im Gebiet der Erftaue kann davon ausgegangen werden, dass sich im Planungsraum Siedlungs-, Werk- und Bestattungsplätze der Vorgeschichte, der römischen Zeit, des Mittelalters und der Neuzeit befinden.

6.4.14.1 Einwendungen zu denkmalpflegerischen Belangen

Dezernat 35.04 - Denkmalschutz

Das Dezernat 35.04 der Bezirksregierung Düsseldorf (**Synopsen-Nr. 04**) wurde im Verfahren beteiligt und äußerte keine Bedenken, da sich im Planungsgebiet aus Sicht des Dezernates keine Bau- oder Bodendenkmäler befinden, die im Eigentum oder Nutzungsrecht des Landes oder des Bundes stehen.

LVR – Amt für Bodendenkmalpflege

Das Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (**Synopsen-Nr. 15**) wurde im Verfahren beteiligt und hat die Beschreibungen des Vorhabenträgers zur Betroffenheit der Kulturgüter im Untersuchungsraum als insoweit zutreffend

erklärt. Weiterhin führt das Amt für Bodendenkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 21.01.2015 aus, dass die Planfläche zur Konkretisierung der Betroffenheit der Kulturgüter einer Grunderfassung unterzogen wurde. Neben einem sehr lockeren Schleier mittelalterlicher bis neuzeitlicher Funde, die nicht als Hinweis auf ein im Boden enthaltenes Bodendenkmal zu werten sind, wurde bei der Begehung der Prospektionsflächen PR 2009/0067 und PR 2009/0068 eine Verdichtung vorgeschichtlicher Artefakte, vornehmlich Silexmaterial angetroffen. Weitere vorgeschichtliche Funde konnten im Randbereich der Prospektionsfläche PR 2008/0081 ausgemacht werden. Aufgrund der Begehungsergebnisse muss davon ausgegangen werden, dass sich in der vorgesehenen Erweiterungsfläche insbesondere vorgeschichtliche Siedlungsbefunde und -funde erhalten haben.

Zur Regelung der Belange der Bodendenkmalpflege fand zur vorliegenden Planung bereits im Vorfeld ein Gespräch mit den Vertretern des Vorhabenträgers und den Vertretern des Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland statt. Zusätzlich zu den in diesem Gespräch getroffenen Vereinbarungen, wurden von der Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt A. Nr. 4.5 dieses Beschlusses die vom Amt für Bodendenkmalpflege geforderten Nebenbestimmung mitaufgenommen.

Bei der Hauptstraße durch Hemmerden, der heutigen K 40, handelt es sich um einen Abschnitt der ehemaligen „Route de Juliers-Dusseldorf“, mit einer als Naturdenkmal festgesetzten Lindenallee.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG damit in angemessener Weise berücksichtigt.

6.4.15 Störfallrechtliche Belange

Nach dem EUGH Urteil vom 15.09.2011 - C-53/10 ist auch in Rahmen von Planfeststellungsverfahren § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) abwägend anzuwenden und zu beachten, wenn der Regelungsinhalt nicht bereits in bauleitplanerischen Verfahren berücksichtigt wurde.

Gemäß § 50 BImSchG sollen im Rahmen der planerischen Störfallvorsorge die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) auf schutzbedürftige Gebiete (hier: Verkehrsweg) so weit wie möglich vermieden werden.

Das Dezernat 53 (Immissionsschutz) der Bezirksregierung Düsseldorf wurde im Verfahren beteiligt und bestätigt, dass sich das Plangebiet außerhalb angemessener Sicherheitsabstände von Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a BImSchG befindet. Durch die o.g. Planung wird der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG i.V.m. dem Artikel 13 der europäischen Seveso-III-Richtlinie eingehalten.

6.4.16 Stellungnahmen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen

Die aufgrund von Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abgegebenen Zusagen des Vorhabenträgers werden bestätigt und sind entsprechend Ziffer A Nr. 4.1.2 dieses Beschlusses umzusetzen. Sofern den im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange gefolgt werden konnte, erfolgte daneben die Umsetzung durch Auflagen/ Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A Nr. 4 dieses Beschlusses) oder sie haben sich im Verfahren auf andere Weise erledigt. Den darüber hinausgehenden Stellungnahmen konnte nicht entsprochen werden. Hierzu wird auf die in Abschnitt B zu den jeweiligen Themen dargelegten Gründe verwiesen.

Zusätzlich gilt im Einzelnen insbesondere Folgendes:

Geologischer Dienst

Der Geologische Dienst (**Synopsen-Nr. 13**) hat in seiner Stellungnahme vom 26.01.2015 darauf hingewiesen, dass die Baugrundeigenschaften objektbezogen zu untersuchen und bewerten sind. Der Vorhabenträger entgegnete, dass sobald die baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen

vorliegen, die notwendigen Untersuchungen veranlasst werden. Weiterhin weist der Geologische Dienst in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die geplante Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord in der Erdbebenzone 1 / geologische Untergrundklasse T liegt. Bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten gemäß der Technischen Bauvorschriften des Landes NRW ist DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger sagte zu, diese Hinweise zu beachten.

GWG Grevenbroich GmbH

In der Stellungnahme vom 30.01.2015 wurde seitens der GWG Grevenbroich GmbH (**Synopsen-Nr. 18**) angemerkt, dass gegen die Änderungen hinsichtlich der öffentlichen Gas-, Wasser und Stromversorgung grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Es ist jedoch eine Umlegung der dort befindlichen Wasserleitung im Vorfeld erforderlich. Des Weiteren ist der Standort, der im Bereich der PKW-Parkplätze befindlichen Ortsnetzstation, zu sichern. Der Vorhabenträger sagte in seiner Gegenäußerung zu, dass die Leitungssicherung und Verlegung im Zuge der Ausführungsplanung abgestimmt wird.

6.4.17 Private Belange

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten, auch landwirtschaftlich genutzten Grundstücken Flächen benötigt werden und von dem Vorhaben Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen. Bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf Abschnitt B, Nr. 6.4.4 verwiesen. Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt sowohl für den Gesundheitsschutz als auch für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie

insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht würde verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidriger Eingriffe mitwirken (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

6.4.17.1 Gesundheit

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der ausgebauten Rastanlage Vierwinden-Nord für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Luftschadstoffe kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B. Ziffer 5.3.1 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

6.4.17.2 Eigentum

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist das Eigentum ein elementares Grundrecht und sein Schutz von besonderer Bedeutung für den sozialen Rechtsstaat.

Soweit für den Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord privates Eigentum in Anspruch genommen werden muss, ist dies das Ergebnis einer diese durch das Bundesverfassungsgericht aufgestellten Grundsätze berücksichtigenden Abwägungsentscheidung.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren oder gar keinem Grundstücksbedarf hätten führen können,

ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen. Damit wurde dem Eigentumsrecht als Teil der in herausgehobener Weise abwägungserheblichen Belange in hinreichender Weise Rechnung getragen. Es wird nicht dabei verkannt, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Die Prüfung hat ergeben, dass der Eingriff in die benötigten Flächen und damit in das Grundeigentum mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Ausbaumaßnahme erforderlich ist. Die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile müssen in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden (§ 19 FStrG i. V. m. EEG NRW). Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW findet keine Anwendung, weil diese nur dem Ausgleich solcher Einwirkungen der straßenrechtlichen Planung auf rechtlich geschützte Belange Dritter dient, die nicht - wie etwa der Zugriff auf das Grundeigentum - einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern - wie etwa der Verkehrslärm - nur als Folge der zugelassenen Planung und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen - unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens - nicht unverhältnismäßig ist. Die Eingriffe sind notwendig und auf ein Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für die Flächen, die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Vorliegend überwiegen die mit der Planung insgesamt verfolgten Ziele daher die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums, der Vorhabenträger erhält – vgl. auch Kapitel A Ziffer 4.11.1 – das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Zu Einzeleinwendungen zu Grundstücksinanspruchnahmen wird auf Ziffer B

6.4.17.11 verwiesen. Soweit Einwendungen zu Auswirkungen des Ausbauvorhabens zur Existenzgefährdung erfolgt sind, wird auf Abschnitt B. Nr. 6.4.17.4 dieses Beschlusses verwiesen.

6.4.17.3 Wertminderung

Sofern Minderungen der Werte von Grundstücken geltend gemacht werden sollten, die aufgrund der Nähe der Grundstücke zu der ausgebauten Rastanlage entstehen würden (wurden von Einwendern im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen, sollen hier der Vollständigkeit halber gleichwohl dargestellt werden), gilt folgendes:

Zwar sind bei der straßenrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks – auch einer landwirtschaftlichen - gestört zu werden, gehört deshalb zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Wertminderung eines Grundstücks ist für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Urteile vom 29.01.1991, 4 C 51/98, vom 14.05.1992, 4 C 8.89, vom 27.11.1996).

Wenn ein Grundstück, insbesondere ein solches im Außenbereich, am Markt nur deswegen an Wert (auch Miet- und Pachtwert) verlieren sollte, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu der Rastanlage Vierwinden-Nord hat, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). Bei einem im Außenbereich gelegenen oder an den Außenbereich grenzenden Grundstück muss der Eigentümer vielmehr damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Etwas anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) treten nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wäre. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, ist sichergestellt (hier vor allem mit passivem Lärmschutz), dass die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden. Auf die Schutzauflage in Abschnitt A. Ziffer 4.6 und die Ausführungen in Abschnitt B. Ziffer 6.4.4.1 des Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

Für „Restgrundstücke“, die ihren Wert insoweit verlieren, als sie

landwirtschaftlich nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind, bleibt den Eigentümern im Entschädigungsverfahren die Forderung einer Übernahme unbenommen (vgl. auch nachstehend B. Nr. 6.4.17.6 dieses Beschlusses zu sonstigen mittelbaren Beeinträchtigungen).

Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Wenn dem Vorhaben von Grundstückseigentümern Wertminderungen entgegengehalten würden, wären diese Einwendungen deshalb zurückzuweisen.

6.4.17.4 Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe

In der Abwägung besonders zu berücksichtigen ist, sollte eine solche zu befürchten sein, auch die mit dem Vorhaben einhergehende Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 A 18.98).

Unter den Schutz von Artikel 14 GG fällt auch der ausgeübte landwirtschaftliche Betrieb. Dabei ist die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang im Rahmen der fachplanerischen Abwägung insoweit beachtlich, als der konkrete ausbaubedingte Eingriff hierfür ursächlich ist. Möglicherweise zukünftig eintretende weitere Verschlechterungen der wirtschaftlichen Lage durch andere Ereignisse (z. B. kommunale Bauleitplanung, Agrarpolitik der EU, Schutzausweisungen der Landschaftsbehörden, andere Straßenbaumaßnahmen) müssen insoweit unberücksichtigt bleiben.

Die langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes wird nicht dadurch nachteilig beeinträchtigt, wenn vorübergehend Flächen für Arbeitsstreifen, Lagerflächen oder ähnliches in Anspruch genommen werden.

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist danach zu beurteilen, ob der Betrieb außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Landwirt und seine Familie auch entsprechende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann (BVerwG, Urteil vom 31.10.1990, 4 C 25.90). Indes muss der landwirtschaftliche Betrieb bereits vor dem Eingriff durch die Ausbaumaßnahme eine gesicherte Existenzfähigkeit geltend machen können. Eine weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes stellt keinen abwägungsrelevanten Belang dar.

Bei der Beurteilung der Existenzgefährdung werden der unmittelbare Verlust bewirtschafteter Flächen, aber auch mittelbare Beeinträchtigungen für die betriebliche Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes berücksichtigt (z.B. Zerschneidung von Flächen und erforderlich werdende Umwege oder Verlust von Dungeinheiten).

Eine Existenzgefährdung scheidet im Regelfall dann aus, wenn der Flächenverlust 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche oder 0,5 ha absolut nicht übersteigt. Denn nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können solche Flächenverluste durch betriebliche Anpassungsmaßnahmen teilweise oder ganz kompensiert werden und stellen insofern keine unzumutbaren Nachteile dar.

Pachtflächen sind bei der Prüfung der Existenzgefährdung nur dann einzubeziehen, wenn sie langfristig zugepachtet sind. Kurzfristige Pachtverträge können dagegen keine Existenzgrundlage sein.

Nach verfestigter Rechtsprechung ist die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben zu beurteilen. Damit ein Hof langfristig existenzfähig bleibt, muss der Betriebsgewinn neben den laufenden Kosten zumindest auch einen angemessenen Lebensunterhalt der Inhaberfamilie und eine angemessene Eigenkapitalbildung abdecken. Eine in diesem Sinne gesicherte landwirtschaftliche Existenz liegt bei Nebenerwerbsbetrieben nicht vor. Die weitere Verschlechterung eines ohnehin nicht existenzfähigen Betriebes ist kein eigenständiger Rechtseingriff.

Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 1** macht eine Existenzgefährdung geltend. Der Einwender bewirtschaftet in Grevenbroich-Hemmerden einen Betrieb mit landwirtschaftlichen und gartenbaulichen Kulturen mit einer Größe von 27,37,71 ha, wovon sich 17,09,54 ha einschließlich Wohngebäude, Haus- und Nutzgarten im Eigentum des Einwenders befinden. Im Betrieb angebaut werden u.a. Kartoffeln, Zuckerrüben und Getreide. Den betrieblichen Schwerpunkt, insbesondere was den Anteil an Umsatz und Gewinn betrifft, bildet jedoch der Anbau von Gemüse- und Zierpflanzen. Auf den Grundstücken Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstücke 9 und 10 mit einer Größe von insgesamt 3,41,21 ha befindet sich eine Teilaussiedlung des Betriebs. Diese besteht aus einer Halle, die zur Gemüseaufbereitung und zur Lagerung genutzt wird, einem Geräteschuppen sowie aus dem Gewächshäusern, welche überwiegend zum Zierpflanzenanbau genutzt werden. Der Einwender betont,

dass bei der Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord eine Teilfläche der beiden vorbezeichneten Flurstücke in einer Größenordnung von 1,7 ha betroffen wäre. Dem Betrieb gingen die vollständige Gewächshausfläche sowie weitere hofnahe Ackerflächen (Flurstück 10 teilweise und die Restfläche des Flurstücks 9) verloren. Die Furchenlänge im Bereich des verbleibenden Flurstücks 10 würde sich von rund 270 m auf rund 120 m verkürzen. Zusätzlich befürchtet der Einwender den Verlust von ca. 0,5 ha Pachtland, welches sich im Eigentum des Landschaftsverbands Rheinland befindet. Schließlich merkt der Einwender an, dass der Anschluss für die Wasserversorgung im überplanten Bereich bei den Gewächshäusern läge

Die geplante Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord sei für den Betrieb des Einwenders existenzgefährdend. Hierbei sei nicht nur die Inanspruchnahme von etwa 10% der Eigentumsfläche zu berücksichtigen. Hinzu käme die überragende Bedeutung, die die von der Inanspruchnahme bedrohten Teilflächen für den Betrieb hätten. Auch die übrigen Flächen sind wegen deren unmittelbarer Nähe zu den vorstehend bezeichneten Gebäuden von erheblicher Bedeutung. Auch der Verlust der Bewässerungsmöglichkeit hätte für den Betrieb existenzbedrohende Wirkung, da eine wirtschaftlich sinnvolle Bewirtschaftung der verbleibenden Restflächen mit Zierpflanzen und Gemüsekulturen ohne eine solche nicht möglich wäre. Wegen der deutlichen Verkürzung der Furchenlänge auf der verbleibenden Restfläche des Flurstücks 10 wäre auch hier eine wirtschaftlich sinnvolle Bewirtschaftung kaum noch möglich oder zumindest erheblich eingeschränkt.

Der Vorhabenträger bestätigt in seiner Gegenäußerung die Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 1**. Er verkennt nicht den Umfang des Eingriffs in das Grundeigentum des Einwenders. Jedoch kann zur Durchführung der Baumaßnahmen nicht auf die Inanspruchnahme von Grundbesitz des Einwenders verzichtet werden. Von den Eigentumsflächen Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstücke 9 und 10 mit einer Gesamtgröße von 34.121 m² werden für die Maßnahme 16.611 m² für den Bau des LKW-Parkplatzes und 861 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Von der Pachtfläche Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 4 mit einer

Gesamtgröße von 5.103 m² werden für die Maßnahme 3.112 m für den Bau des LKW-Parkplatzes und 334 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Daraus folgt eine Betriebsflächenentzugsquote von 9,80 % (Eigentumsflächen). Auf den o. g. Flächen befinden sich die Gewächshäuser und die Wasserversorgung zur Bewässerung der Betriebsflächen. Durch die Maßnahme entfallen ca. 50 % dieser Flächen. Die Frage der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs wurde vom Vorhabenträger unter Mitwirkung des Einwenders durch ein Gutachten geklärt.

Das Gutachten vom 07.10.2015 geht zunächst unter Berücksichtigung aller relevanten Betriebsteile von einem mittelfristig existenzfähigen Zuerwerbsbetrieb aus. Das im Betrieb erwirtschaftete Einkommen trägt einen wesentlichen Beitrag zum Lebensunterhalt der Inhaberkategorie bei, kann jedoch nicht allein als Existenzgrundlage für die Betriebsleiterfamilie dienen.

Bezüglich des Eingriffs infolge des Ausbaus der Rastanlage Vierwinden-Nord verliert der Betrieb des Einwenders etwa 1,66 ha Eigentumsflächen und rund 0,5 ha kurzfristige Pachtflächen. Es wird deutlich, dass im betroffenen Bereich fast 50 % der Flächen verloren gehen. Weiterhin bestätigt das Gutachten, dass die Gewächshäuser in der überplanten Fläche liegen und die Wasserversorgung von der Inanspruchnahme betroffen ist. Von den insgesamt rund 3,4 ha verbleiben rund 1,75 ha. Durch den Flächenverlust liegt die Eigenkapitalbildung unter der erforderlichen Größe und der Lohnansatz liegt unter einem akzeptablen Niveau, sodass der Betrieb des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 1** in der heutigen Betriebsorganisation durch den Flächenverlust in seiner Existenz gefährdet ist.

Das Gutachten empfiehlt weiterhin Anpassungsmöglichkeiten für den Einwender, um sich an den Flächenentzug anzupassen. Die Produktion in den Gewächshäusern trägt einen wesentlichen Beitrag zum Einkommen des Betriebes bei. Daher ist es sinnvoll, die Gewächshäuser zu verlagern. Diese können auf die verbleibende Restfläche umgesetzt werden. Ebenso muss ein Wasseranschluss wieder hergestellt werden. Als Restfläche nach dem Flächenentzug bleiben ca. 1,75 ha. Die Gewächshäuser beanspruchen

einschließlich umgebender Fläche etwa 4.000 m². Insgesamt nehmen die Betriebsgebäude rund 6.700 m² ein. Die Gewächshäuser können neben die Maschinenhalle an die Straße Lindenhof verlagert werden. Geht man davon aus, dass dann auch etwa 6.700 m² an Fläche für die gesamten Betriebsgebäude notwendig sind, so verbleibt noch etwas mehr als 1 ha Fläche für den gärtnerischen Freilandanbau. Diese Fläche ist zwar klein und weist Furchenlängen von nur 120 bis 140 m Länge auf, aber aufgrund der Nähe zu den Betriebsgebäuden kann sie weiterhin wirtschaftlich genutzt werden. Im Ergebnis werden dem Betrieb dann etwa 1,66 ha Fläche für den Freilandanbau entzogen. Die im Betrieb praktizierte Fruchtfolge ist so konzipiert, dass eine gute Bodenfruchtbarkeit erhalten bleibt und auch der Infektionsdruck durch Pilzkrankheiten, Nematoden, usw. gering gehalten wird. Daher werden weitere Anpassungsmöglichkeiten in der Fruchtfolge des Betriebes nicht gesehen, so dass aufgrund des Flächenverlustes alle Fruchtarten anteilig eingeschränkt werden müssen.

Die bestehende Rastanlage liegt zwischen einem Gewerbegebiet und den Wohnhäusern an der Straße „Lindenhof“. Nordwestlich der Tankstelle sind ein Regenrückhaltebecken und eine Erholungsfläche vorhanden, beide sollen auch für den umgebauten Rastplatz erhalten bleiben. Die geplante Erweiterung der bestehenden Rastanlage ist daher nur in nordöstlicher Richtung auf den angrenzenden Ackerflächen möglich.

Entsprechend der Richtlinien sollen PKW und LKW-Parkflächen getrennt werden. PKW-Parkstände sollen im Hinblick auf kurze Fußwege nahe der Raststätte, Parkstände für LKW, Last- und Sattelzüge sollen entfernt von angrenzender Wohnbebauung angeordnet werden. Durch den Umbau der vorhandenen Rastanlage und der Erweiterung wird diesen Empfehlungen gefolgt.

Der Lage des neuen LKW-Parkplatzes ist daher vorgegeben und an diesem Standort alternativlos. Die untersuchten Varianten (siehe Punkt B 6.4.3 dieses Beschlusses) weichen beim Flächenverbrauch kaum voneinander ab.

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen des Einwenders mit der

Synopsen-Nr. P 1 ist unvermeidbar bei der Umsetzung der Maßnahme an diesem Standort, da diese direkt an die bereits vorhandene Rastanlage anschließen. Eine Standortvariante scheidet jedoch aus den unter Punkt B. 6.4.3 dieses Beschlusses Gründen aus.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 07.06.2016 hat der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 1** seine Bedenken erneut vorgetragen. Es wurde festgehalten, dass die bei der Flächennutzung notwendige Umsetzung der Beregnung wie auch der Gewächshäuser technisch machbar wäre. Die Existenzgefährdung wurde einvernehmlich festgestellt und der Einwender betonte, dass Ersatzland gefordert wird. Ggf. bestünde die Möglichkeit des Tausches bzw. Erwerbs der Restflächen der Einwender P 2 + 3, P 4 und P 5. Der Vorhabenträger erklärte, dass er grundsätzlich die Restflächen der Nachbarn für diesen Zweck erwerben würde. Zum Zeitpunkt des Erörterungstermins konnten jedoch keine Zusagen gemacht werden, inwiefern Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann. Die Verhandlungen und Abstimmungsgespräche zwischen dem **Einwender P 1** und dem Vorhabenträger sollten laufend fortgeführt werden.

Nach dem Erörterungstermin wurde seitens des Vorhabenträgers mit dem Vertreter der Einwender mit den **Synopsen-Nrn. P 1, P 2 + 3, P 4 und P 5** Kontakt aufgenommen.

Dem Vorhabenträger steht in der Gemarkung Giesenkirchen eine Fläche von ca. 4,3 ha als Tauschfläche zur Verfügung, daher wurde mit den o.g. Einwendern ein möglicher Ringtausch mit verschiedenen Varianten erarbeitet. Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 5** war an der Fläche in Giesenkirchen interessiert, da sie günstig zu seiner Hofffläche liegt. Er war bereit, Ersatzland zu stellen. Es wurde mit dem Kirchenvorstand St. Mauri verhandelt, ob über die Inanspruchnahme hinaus eine Fläche zu erwerben wäre, die dem Ringtausch dienlich wäre. Leider wurde dies abgelehnt. Auch weitere Nachbarn wurden kontaktiert, auch ohne Erfolg, so dass es bei der Auswahl bleibt.

Eine Einigung wurde bisher nicht erreicht, da der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 5** nicht bereit ist einen Wertausgleich zwischen den Flächen in Hemmerden und der Ersatzfläche in Giesenkirchen zu zahlen, die Gutachterin

des Vorhabenträgers sieht aber sehr wohl einen Wertunterschied zwischen den Flächen.

Es kann folglich Ersatzland für den Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 1** bereitgestellt werden, das nicht in unmittelbarer Nähe liegt (Ersatzland in der Gemarkung Giesenkirchen).

Möglicherweise ist ein kleiner Tausch zwischen dem Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 2 + 3** und dem Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 1** möglich, bei dem der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 2 + 3** die Fläche in der Gemarkung Giesenkirchen übernimmt.

Diese Variante wurde noch nicht weiter verfolgt, da der Vertreter der alle beteiligten Landwirte vertritt noch bemüht ist, eine Einigung über eine der bisher vorgestellten Varianten zu erzielen.

Falls keine Einigung zur Ersatzlandbeschaffung für alle beteiligten Landwirte aufgrund des angestrebten Ringtausches zu erzielen ist, sollte um die Existenzgefährdung des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 1** auszuräumen, der erwähnte „kleine Tausch“ angestrebt werden. Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 2 + 3** übernimmt die Ersatzfläche in der Gemarkung Giesenkirchen, die Entschädigung der anderen Eigentümer erfolgt in Geld.

Falls eine Einigung aufgrund dieses Vorschlages erzielt wird, könnte durch die im Gutachten vorgeschlagenen Anpassungen und die bereitgestellten Ersatzflächen in betriebsnähe die Existenzgefährdung des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 1** ausgeräumt werden.

Eine Einigung wurde bisher nicht erzielt.

Bei der Abwägung aller Belange wird nicht verkannt, dass mit Flächeninanspruchnahmen und -beschränkungen sowohl für die Ausbaumaßnahme als auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhebliche Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe verbunden sind. Jedoch ist die Planfeststellungsbehörde - selbst bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des

Privateigentums - zu dem Ergebnis gelangt, dass sich der Eingriff in die Eigentumsposition der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen lässt. Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Ausbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Tank- und Rastanlage überwiegt das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Besitzung. Eine alternative Ausbauvariante, die eine geringere Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange bewirkt, ist nach Abwägung aller Belange (vgl. Abschnitt B, Nr. 6.4 dieses Beschlusses) nicht erkennbar.

Daher muss das Vorhaben selbst um den Preis möglicher Existenzvernichtungen realisiert werden. Soweit kein Ausgleich möglich ist und den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.

6.4.17.5 Vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücksflächen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich nicht auf die unmittelbar für den Rastplatz notwendigen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend auch auf andere Grundstücke, die z.B. im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend als Bau- und Lagerplatz benötigt werden. Entsprechende Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Auch diese Flächen werden belastet, die Bauausführung setzt voraus, dass solche Flächen zur Verfügung stehen.

Ohne die Regelung der öffentlichen-rechtlichen Beziehung im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das

Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß §§ 18f, 19 FStrG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist. Einen völligen Verzicht auf diese Flächen lässt die Bauausführung, bei der auch die Anforderungen an die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses zu beachten sind, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht zu.

Die Flächen werden für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Den Grundstückseigentümern steht eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet z. B., dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Geländeniveau anzupassen sind.

6.4.17.6 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens im Hinblick auf betroffene Grundstücksflächen ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insofern zwar enteignungsrechtliche Vorwirkung, regelt den Rechtsübergang bzw. die Beschränkung des Grundeigentums als solchen aber nicht. Dies gilt auch hinsichtlich etwaiger Übernahmeansprüche von Restflächen, die hier jedoch nicht in Frage kommen dürften. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil v. 14.05.1992 -4 C 9.89-NVwZ 1993, S. 477).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zur Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

6.4.17.7 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 EEG NRW eine dem Art. 74 Abs. 2 VwVfG NRW vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil v. 27.03.80 4 C 34.79- MW 1981, S. 241). Nach § 16 EEG NRW kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen des Fehlens geeigneten Ersatzlandes, nicht befriedigt werden kann.

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandgestellung allerdings im Rahmen der planerischen Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Nur wenn sich ohne eine Landabfindung eine Existenzvernichtung oder -gefährdung als reale Möglichkeit abzeichnet, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, U. v. 28.1.1999 –4 A 18.98- UPR 1999, S. 268).

6.4.17.8 Umwege

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

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

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

Bei Umwegen, die wegen der Durtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

6.4.17.9 Zufahrten

§ 8a FStrG garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Ein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsanbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist, lässt sich daraus nicht herleiten (vgl. BVerwG NVwZ 2004, 231, 233). Die vorgesehene Anpassung bzw. Änderung bestehender Grundstückszufahrten ist bau bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstücksinhaber zumutbar. Die Erschließung aller von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke ist gewährleistet.

6.4.17.10 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen

Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulasträger geltend zu machen. Auf Abschnitt C Nr. 1 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

6.4.17.11 Einwendungen von durch Grundstücksinanspruchnahmen Betroffener

Aus der Inanspruchnahme von weiteren Grundstückflächen für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord ergaben sich Einwendungen privater Betroffener im Planfeststellungsverfahren, die allesamt vom Rheinischen Landwirtschaftsverband e.V. Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e.V. vertreten wurden.

Synopsen-Nr. P 2 und P 3

Die Einwender mit den **Synopsen-Nrn. P 2 und P 3** äußerten in Ihrer Einwendung erhebliche Bedenken. **Die Einwender P 2** sind Eigentümer der Grundstücke Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstücke 11, 125, 138 und 139, welche insgesamt eine Fläche von 1,58,2 ha aufweisen. Von der Planung betroffen und damit einem Flächenentzug bedroht wäre eine Teilfläche von ungefähr 0,75 ha aus den vorbezeichneten Flurstücken. Die Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 2** verfügen über eine Eigentumsfläche von rund 31,5 ha, welche langfristig an deren Sohn (**Einwender P 3**) verpachtet ist. Letzterer bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Gesamtbetriebsfläche von etwa 46 ha. Es handelt sich um einen Ackerbaubetrieb, in dem nennenswerte Teilflächen intensiv durch Gemüseanbau genutzt werden. Die

Einwender führen an, dass es sich bei der von der Planung betroffenen Teilfläche um berechnungsfähige Grundstücke handle. In dieser Teilfläche liegt ein Hydrant, durch welchen überhaupt erst die Beregnung ermöglicht wird. Im Falle einer Realisierung der Planung entfielen diese Beregnungsmöglichkeit, was die Nutzung der Restflächen und der Nachbarflächen für den Intensivgemüseanbau unmöglich machen würde. Wegen der relativ geringen Betriebsgröße seien die Einwender jedoch auf diese Form der Bewirtschaftung wirtschaftlich dringend angewiesen. Hinzu kommt, dass die nach Inanspruchnahme für die Erweiterung der Rastanlage verbliebene Restfläche der eingangs genannten Grundstücke insgesamt nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll zu bewirtschaften wäre. Schließlich sei zu berücksichtigen, dass die vorbezeichneten Flurstücke 11, 125, 138 und 139 erst in den Jahren 2009 und 2011 zu einem Durchschnittspreis von rund 6,00 €/m² erworben wurden. Dieser Hinzuerwerb diene dazu, die Basis des nunmehr von dem Sohn (**Einwender P 3**) geführten landwirtschaftlichen Betriebes zu verbessern. Dieses Bestreben würde selbstverständlich durch den drohenden Flächenverlust konterkariert. Für die Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 2** wäre der durch die Maßnahme bedingte Flächenverlust daher nur dann akzeptabel, wenn dieser durch die Eigentumsübertragung von Ersatzflächen kompensiert würde. Desgleichen müsste ein Ersatz für die verloren gehende Bewässerungsmöglichkeit geschaffen werden.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass zur Durchführung der Baumaßnahme auf die Inanspruchnahme von Grundbesitz der Einwender mit den **Synopsen-Nrn. P 2 und P 3** nicht verzichtet werden kann. Der Vorhabenträger verkennt jedoch nicht den Umfang des Eingriffs in das Grundeigentum der Einwender. Von den Eigentumsflächen Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstücke 11, 125, 138, 139 mit einer Gesamtgröße von 15.827 m² werden für die Maßnahme 7.662 m² für den Bau des LKW-Parkplatzes und 261 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Bezogen auf die angegebene Gesamtbetriebsfläche von 46 ha bleibt der Flächenentzug unter 5 %. Weiterhin sicherte der Vorhabenträger mit seiner Gegenäußerung zu, dass er sich um Unterstützung eines privatrechtlichen Flächentauschs bemühen wird, so dass durch die

Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen möglich wird.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 07.06.2016 haben die Einwender mit den **Synopsen-Nrn. P 2 und P 3** ihre Bedenken erneut vorgetragen. Der Vorhabenträger sicherte zu, dass die Verhandlungen wegen der Flächeninanspruchnahme fortgeführt werden und ggf. eine Lösung im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von benachbarten Flächen besteht.

Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme erhobene Einwendung wird aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahme ist nicht verzichtbar.

Die sich aufgrund der Inanspruchnahme der Fläche ergebenden Entschädigungsansprüche und weitergehenden Verhandlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt. Auf Abschnitt B 6.4.17.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Synopsen-Nr. P 4

Auch der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 4** hat mit seiner Einwendung Bedenken bezüglich der Flächeninanspruchnahme seines Grundstücks vorgebracht. Die im Eigentum des Einwenders befindlichen landwirtschaftlichen Nutzflächen sind verpachtet. Dies gilt auch für das Grundstück Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 127, welches insgesamt 1,3 ha groß ist und von der geplanten Maßnahme betroffen wäre. Bei Umsetzung der Maßnahme würde von diesem Grundstück eine Teilfläche von ca. 6.000 m² Größe in Anspruch genommen. Die verbleibende Restfläche wäre nur noch unwirtschaftlich zu bewirtschaften. Sie wäre nach modernen landwirtschaftlichen Maßstäben zu klein, wies nur noch eine kurze Furchenlänge von max. 100 m gegenüber heute ungefähr 270 m auf und liefe außerdem in Richtung Nord-Westen spitz zu. Außerdem fiel die heute vorhandene Bewässerungsmöglichkeit weg. Eine

zukünftige Verpachtung des zurzeit bis 31.10.2023 verpachteten Grundstücks wäre realistischer Weise kaum noch möglich. Der Eigentümer wäre zumindest gezwungen, bei der Höhe des Pachtpreises erhebliche Einbußen in Kauf zu nehmen. Von einer Inanspruchnahme des vorstehend bezeichneten Grundstücks sollte daher nach Möglichkeit abgesehen werden. Falls eine entsprechende Änderung nicht möglich sei, könnte der Einwender ein Interesse daran haben, das gesamte Flurstück 127 an den Vorhabenträger zu übertragen. Voraussetzung hierfür wäre allerdings die Übertragung einer entsprechenden Ersatzfläche in einer für den Einwender geeigneten Lage. Auf diesem Wege könnten im günstigsten Falle Ersatzlandansprüche anderer von der Maßnahme betroffener Landwirte ausgeglichen werden.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass zur Durchführung der Baumaßnahme auf die Inanspruchnahme von Grundbesitz des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 4** nicht verzichtet werden kann. Der Vorhabenträger verkennt jedoch nicht den Umfang des Eingriffs in das Grundeigentum des Einwenders. Von den Eigentumsflächen Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 127 mit einer Gesamtgröße von 13.002 m² werden für die Maßnahme 5.794 m² für den Bau des LKW-Parkplatzes und 193 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Weiterhin sicherte der Vorhabenträger mit seiner Gegenäußerung zu, dass er sich um Unterstützung eines privatrechtlichen Flächentauschs bemühen wird, so dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen möglich wird.

Auch der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 4** hat im Rahmen des Erörterungstermins am 07.06.2016 seine Bedenken erneut vorgetragen. Der Vorhabenträger sicherte zu, dass die Verhandlungen wegen der Flächeninanspruchnahme fortgeführt werden und ggf. eine Lösung im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von benachbarten Flächen besteht.

Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme erhobene Einwendung wird aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahme ist nicht

verzichtbar.

Die sich aufgrund der Inanspruchnahme der Fläche ergebenden Entschädigungsansprüche und weitergehenden Verhandlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt. Auf Abschnitt B 6.4.17.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Synopsen-Nr. P 5

Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 5** hat mit seiner Einwendung ebenfalls Bedenken bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundstückes vorgetragen. Der Einwender bewirtschaftet gemeinsam mit seinem Sohn einen Ackerbaubetrieb in Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts mit einer Gesamtgröße von rund 85 ha, davon stehen etwa 60 ha im Eigentum der Gesellschafter. Von der Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord wäre das im Eigentum des Einwenders befindliche Grundstück Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 128, mit einer Größe von 2,6 ha, betroffen. Entzogen würde eine Teilfläche von rund 10.500 m². Das vorbezeichnete Flurstück ist zurzeit zwar noch an einen anderen Landwirt verpachtet. Zukünftig wird dieses jedoch für den Betrieb des Einwenders zum Anbau von Industriegemüse (Erbsen und Bohnen) sowie Speisemöhren und Kartoffeln benötigt. Im Falle des Entzugs dieser Teilfläche wäre die verbleibende Restfläche von etwa 1 ha Größe nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll zu bewirtschaften, zumal man es dann mit sehr kurzen Furchen von nur rund 100 m Länge zu tun hätte. Da außerdem am Markt zu vertretbaren Konditionen kein Ersatzland zu erwerben ist, in unmittelbarer Nähe des von der Planung betroffenen Grundstücks voraussichtlich auch gar keine Flächen verfügbar sein werden, wäre eine Durchführung der geplanten Maßnahme für den Einwender nur akzeptabel, wenn ihm an anderer, selbstverständlich für den landwirtschaftlichen Betrieb der GbR geeigneter Stelle, in gleicher Weise Ersatzland zur Verfügung gestellt werden könnte. Es wäre vorstellbar, dass dem Vorhabenträger dann im Gegenzug das gesamte Flurstück 128 zum Kauf angeboten werden könnte. Die nach Durchführung der Maßnahme verbleibende Restfläche von ca. 1,5 ha

könnte in diesem Fall u.U. in der unmittelbaren Nachbarschaft wirtschaftenden Landwirten, die in ähnlicher Weise von der Maßnahme betroffen sein werden, zur Verfügung gestellt werden. Das von der Planung betroffene Grundstück ist für den landwirtschaftlichen Betrieb zudem noch von besonderer Bedeutung, als dieses bei der Übernahme in die Eigenbewirtschaftung mit der unmittelbar auf der gegenüberliegenden Seite des Wirtschaftsweges liegenden Eigentumsfläche von 6,05 ha Größe eine Bewirtschaftungseinheit bilden wird. Auch dieser Umstand ist bei einer etwaigen Kompensation zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass zur Durchführung der Baumaßnahme auf die Inanspruchnahme von Grundbesitz des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 5** nicht verzichtet werden kann. Der Vorhabenträger verkennt jedoch nicht den Umfang des Eingriffs in das Grundeigentum des Einwenders. Von den Eigentumsflächen Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstück 128 mit einer Gesamtgröße von 26.002 m² werden für die Maßnahme 10.547 m² für den Bau des LKW-Parkplatzes und 387 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Weiterhin sicherte der Vorhabenträger mit seiner Gegenäußerung zu, dass er sich um Unterstützung eines privatrechtlichen Flächentauschs bemühen wird, so dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen möglich wird.

Mit der Umplanung des Deckblattes 1 war auch der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 5** betroffen. Durch den neuen Flächenzuschnitt werden nun 10.730 m² für den Bau des LKW-Parkplatzes und 363 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Dem Einwender ist mit Schreiben vom 27.10.2015 das Deckblatt 1 zugestellt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden. In seiner weiteren Einwendung erkennt der Einwender die größere Flächeninanspruchnahme von rund 183 m² und wiederholt erneut die Bedenken seiner ursprünglichen Einwendung. Der Vorhabenträger verweist auf seine ursprüngliche Gegenäußerung.

Auch der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 5** hat im Rahmen des Erörterungstermins am 07.06.2016 seine Bedenken vorgetragen. Der

Vorhabenträger sicherte zu, dass die Verhandlungen wegen der Flächeninanspruchnahme fortgeführt werden und ggf. eine Lösung im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von benachbarten Flächen besteht.

Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme erhobene Einwendung wird aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahme ist nicht verzichtbar.

Die sich aufgrund der Inanspruchnahme der Fläche ergebenden Entschädigungsansprüche und weitergehenden Verhandlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt. Auf Abschnitt B 6.4.17.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Synopsen-Nr. P 8

Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** hat in seiner schriftlichen Einwendung deutlich gemacht, dass er in seinen Grundstücksflächen Gemarkung Hemmerden Flur 5, Flurstücke 144 und 145 betroffen ist. Durch die Erweiterung der Rastanlage Vierwinden-Nord werden Teilflächen seiner Betriebsgrundstücke beansprucht, die zum einen im Bereich der Tankstelle für die Entsiegelung verwendet werden und zum anderen um eine Fläche im Bereich der Nebengebäude bzw. Mitarbeiterstellplätze, die für die fußläufige Wegeverbindung von den LKW-Kurzzeitparkständen zu den Servicebetrieben fungieren soll.

Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme erhobene Einwendung wird aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahme ist nicht verzichtbar.

Die sich aufgrund der Inanspruchnahme der Fläche ergebenden Entschädigungsansprüche und weitergehenden Verhandlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und

Entschädigungsverhandlungen geregelt. Auf Abschnitt B 6.4.17.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

6.4.17.12 Sonstige Einwendungen

Nachfolgende Einwendungen wurden im Rahmen der vorstehenden Abwägungsbelange noch nicht oder nicht abschließend behandelt:

Synopsen-Nr. P 8

Der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** ist Eigentümer der zur bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord gehörenden Grundstücke Gemarkung Hemmerden, Flur 5, Flurstücke 144 und 145. Im Rahmen seiner schriftlichen Einwendung hat der Einwender Bedenken bezüglich der Reaktivierung der LKW und Bus Tankmöglichkeit. Die Erweiterung der Rastanlage beinhaltet die Reaktivierung dieser Tankmöglichkeit durch einen Umbau der vorhandenen Tankstelle in Seitenlage in eine Tankstelle mit Insellage. Aufgrund von Schleppkurven und der Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten sei eine Beibehaltung der Betankungsmöglichkeiten in Seitenlage bei der vorliegenden Planung nicht mehr möglich. Damit sei jedoch verbunden, dass die komplette Betankung und die entsprechenden Einrichtungen dafür geändert und ein Umbau/ Neubau nach den derzeit geltenden technischen Vorschriften umgesetzt werden müsse. Der Einwender möchte betonen, dass es sich hierbei um eine Maßnahme handelt, die dem bedarfsgerechten Betankungsvorgängen dieses Standortes nicht gerecht werde und daher seitens des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 8** nicht begrüßt werden kann. In diesem Zusammenhang weist der Einwender auf den bestehenden Konzessionsvertrag hin, der beinhaltet, dass alle damit in Zusammenhang stehenden Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen als Folgekosten angesehen werden und daher von der Bundestraßenbauverwaltung als Veranlasserin der Baumaßnahme zu tragen sind. Dies beinhaltet die entsprechenden Rückbauarbeiten der derzeitigen Zapfsäulen der Tankstelle von einer Seitenlage in eine Insellage. Alle hierdurch anfallenden Kosten seien noch exakt zu ermitteln.

Der Vorhabenträger merkt in seiner Gegenäußerung an, dass die durch die Erweiterung der Rast- und Tankanlage notwendige Reaktivierung der Dieselpumpsäulen für LKW und Busse im Zuge der Planung mehrfach mit dem Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** abgestimmt worden sind. Bei einer Stellungnahme zum Vorentwurf beurteilte der Einwender diese Möglichkeit positiv. Weiterhin bestätigt der Vorhabenträger den Hinweis auf die Kostentragung, welche sich aus dem Konzessionsvertrag ergibt. Folglich werden die Kosten für die Wiederinbetriebnahme der Tankabfertigung von der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) getragen.

Weiterhin äußert der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** Bedenken bezüglich der Erreichbarkeit der Servicebetriebe. Bedingt durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord werden auch die Verzögerungs- und Beschleunigungsspur angepasst. Da die Baumaßnahme unter dauerhaftem Betrieb durchgeführt wird, sind bei der Umgestaltung der Verzögerungs- und Beschleunigungsspur Beeinträchtigungen der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord nicht auszuschließen. Der Einwender weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord bei der Wahrnehmung des Versorgungsauftrages zur Sicherung der Erholung der Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Bedeutung zukommt. Gemäß des Konzessionsvertrages muss die Tankstelle am Standort rund um die Uhr geöffnet sein. Dies gilt auch für den Zeitraum der Durchführung der Baumaßnahme. Weiterhin ist entsprechend des Konzessionsvertrages die Behinderung der Anbindung der Servicebetriebe so gering wie möglich zu halten. Weiterhin führt der Einwender folgende Hinweise an:

- Die bewirtschaftete Rastanlage Vierwinden-Nord muss zu jeden Zeitpunkt von der Bundesautobahn aus anfahrbar bzw. abfahrbar für alle Fahrzeugarten (PKW, LKW, Busse) sein.
- Die wegweisende Beschilderung auf der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden-Nord ist jederzeit, auch während der Bauzeit, aufrechtzuerhalten und muss auch nachts für alle Verkehrsteilnehmer klar und deutlich zu erkennen sein. Der Einwender bittet, die gesamte

Baumaßnahme so zu gestalten, dass die Beeinträchtigungen der Rastanlage so gering wie möglich gehalten werden.

- Unter Hinweis auf § 32 StVO ist während der Bauzeit darauf zu achten, dass die baustellenbedingten Verschmutzungen der Fahrbahn als Verkehrsgefährdung so gering wie möglich gehalten werden und hierfür regelmäßig vom Verantwortlichen die Beseitigung der Verschmutzung unverzüglich zu veranlassen ist.
- Weiterhin bittet der Einwender darum, an den Bauablaufplanungen frühzeitig beteiligt zu werden.

Der Vorhabenträger führt dazu in seiner Gegenäußerung aus, dass die Baumaßnahme in zwei Baustufen durchgeführt wird. Zuerst wird der neue LKW-Parkplatz gebaut. Dieser wird anschließend, während des Umbaus des vorhandenen Rastplatzes, für den PKW-Verkehr freigegeben. Weiterhin wird sich die Straßenbauverwaltung entsprechend des Konzessionsvertrages bemühen, die Behinderungen so gering wie möglich zu halten. Im Rahmen der Ausführungsplanung, die sich konkret mit den baubedingten Auswirkungen befasst, wird der Bauzeitplan erstellt und der Bauablauf mit dem Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** abgestimmt. Es wird sichergestellt, dass der Tankstellenbereich und die Servicebetriebe während der Umbauphase erreichbar bleiben. Weiterhin sagt der Vorhabenträger zu, die Hinweise des Einwenders im Zuge der Ausführungsplanung zu beachten.

Ein weiterer Einwand des Einwenders mit der **Synopsen-Nr. P 8** betrifft die Ver- und Entsorgungsleitungen. Im Zuge der Erweiterung der Rastanlage werden die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen den neuen Gegebenheiten angepasst. Der Einwender merkte in seinen schriftlichen Ausführungen an, dass in der Planung die Anschlusssituation der Servicebetriebe sowie des Tankfeldes gänzlich fehlen würden. Da natürlich dort Anschlüsse bestehen würden, bittet der Einwender um eine entsprechende zeichnerische Ergänzung in der Planunterlage 8. Weiterhin sei es zwingend erforderlich, den Einwender nach den zeichnerischen Ergänzungen der Bestandsleitung in dieser Planunterlage erneut zu beteiligen. Dies vor dem Hintergrund, dass Abstimmungen der neu

aufzubringenden Fahrbahndecken im Bereich der Ver- und Entsorgungsleitungen oder evtl. Überbauungen dieser Versorgungsmedien mit dem Einwender im Vorfeld zu treffen sind und das Einverständnis nach Überprüfung hierzu gegeben werden kann. Des Weiteren werden vom Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** folgende Hinweise vorgebracht:

- Während der Bauarbeiten muss gewährleistet sein, dass die Ver- und Entsorgung der Servicebetriebe auf der Rastanlage Vierwinden Nord auch während der Bauzeit uneingeschränkt sowie ohne Unterbrechung vorhanden und möglich ist.
- Der Einwender verweist in diesem Zusammenhang auf den bestehenden Konzessionsvertrag, der beinhaltet, dass solche Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen als Folgekosten angesehen werden und daher von der Bundesstraßenverwaltung als Veranlasserin der Baumaßnahme zu tragen sind.
- Wenn Änderungen an den Trinkwasserversorgungs- und Abwasseranlagen der Betriebe vorgenommen werden, ist nach Durchführung der Maßnahme ein digitaler Lageplan im dwg-Dateiformat mit der Lage der neuen Leitungen an den Einwender zu überreichen. Des Weiteren benötigt der Einwender den Nachweis der Dichtheit von den neuen Abwasserleitungen.
- Sollten im Zuge der geplanten Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Vierwinden Nord weitere Änderungen im Bereich der Tankstelle mit Raststätte sowie darüber hinaus Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen vorgesehen sein bzw. erforderlich werden, die die gesamte Ver- und Entsorgung des Betriebs betreffen, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass dem ganzjährigen Versorgungsauftrag entsprechend Rechnung getragen wird. Auch hier wird auf den bestehenden Konzessionsvertrag verwiesen, der beinhaltet, dass solche Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen als Folgekosten anzusehen sind und daher von der Bundesstraßenverwaltung als Veranlasserin der Baumaßnahme zu tragen sind.

Der Vorhabenträger stellt dies bezüglich in seiner Gegenäußerung fest, dass

die in der Einwendung genannte Unterlage 8 ein Entwässerungslageplan ist. In dieser Unterlage wird die Oberflächenentwässerung des geplanten LKW-Parkplatzes und des umgebauten bisherigen Parkplatzes dargestellt. Dieser Plan stellt die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers der Parkflächen und Fahrgassen in das vorhandene Regenrückhaltebecken und in das neu geplante Sickerbecken dar. Im Bereich der vorhandenen Anlagen des Einwenders ist keine Änderung der Entwässerung geplant. Alle übrigen Versorgungsleitungen (Wasser, Telekom, Strom) sind in der Unterlage 5 dargestellt. Im Bereich der Servicebetriebe sind keine Verlegungen der vorhandenen Leitungen geplant. Einzelheiten zur Sicherung der vorhandenen Leitungen werden mit den Versorgungsunternehmen und dem Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** im Zuge der Ausführungsplanung und der Baudurchführung abgestimmt. Weiterhin merkt der Vorhabenträger an, dass gemäß den vereinbarten Regelungen des Konzessionsvertrages verfahren wird.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 07.06.2017 hat der Einwender mit der **Synopsen-Nr. P 8** seine schriftlich vorgebrachten Bedenken erneut vorgetragen. Seitens des Vorhabenträgers wurde im Termin zugesagt, die Auswirkungen der Maßnahme auf die Entwässerung und die Ver- und Entsorgungsleitungen der Rastanlage im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Einwender abzustimmen. Die Straßenbauverwaltung wird die weiteren Planungsschritte mit dem Einwender abstimmen. Der Einwender hat daraufhin seine Einwendungen für erledigt erklärt.

6.5 Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Das gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30.08.94, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 30.08.94, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139 und Beschluss vom 31.01.06, 4 B 49.05, in: NVwZ 2006, S. 823f sowie OVG Münster, Urteil vom 21.01.95, 9 A 555/83, n.v.).

7. Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Ausbauvorhaben der Tank- und Rastanlage Vierwinden-Nord ist nach Abwägung aller Belange aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme geeignet. Mit der gewählten Variante werden die anstehenden Ziele erreicht. Andere Varianten des Baus, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen erreicht werden könnten, bieten sich vorliegend nicht an.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich und haben sich auch während des Verfahrens nicht ergeben. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Ausbau der Rastanlage Vierwinden-Nord höher als entgegenstehende andere öffentliche und private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

C Hinweise

1. Hinweise zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen oder anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den Vorhabenträger, den

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Niederrhein
Abteilung Planung
Breitenbachstraße 90
41065 Mönchengladbach

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

2. Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17c S. 1 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 auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

3. Hinweis auf die Auslegung des Plans und die damit verbundene Rechtswirkung

Dieser Beschluss wird in den Städten Grevenbroich und Neuss mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit der öffentlichen Bekanntmachung wird gleichzeitig die Zustellung des Beschlusses an diejenigen bewirkt, über deren Einwendungen oder Stellungnahmen entschieden wurde (§ 74 Abs. 5 Satz 1 VwVfG NRW).

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt. Hinauf wird auch in der öffentlichen und ortsüblichen Bekanntmachung ausdrücklich hingewiesen (§ 74 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 Satz 3 VwVfG NRW).

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht
für das Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Falls die Frist durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollten, so würde deren Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07. November 2012 (GV. NRW. S. 548) in der jeweils geltenden Fassung eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (eIDAS-Durchführungsgesetz) vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2745) in der jeweils

geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Hinweis: Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Vor dem OVG muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Bezirksregierung Düsseldorf

- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag


(Schmitt)

