

# Brühlstraße kämpft um Recht auf Ruhe

**STEINBACH.** Heute findet der Erörterungstermin über die geplante Autobahn A 63 statt. Die Interessengemeinschaft, unterzeichnet M. März, äußert sich über den Rastplatz.

„Trotz eines Kommentars aus der Bezirksregierung, „das ist beschlossene Sache, da ist nichts mehr zu ändern“, was leider auch viel zu oft Bürgermeinung ist, kämpfen die besonders Betroffenen der Brühlstraße um ihr Recht auf Ruhe. In Zusammenarbeit mit Fachleuten aus dem BNR (Bund Natur- und Umweltschutz) studierten sie die Pläne und kontrollierten, ob die Maßnahmen ausreichen. Daß hier Maßnahmen für Lärmschutz getroffen werden müssen, hat das Straßenneubauamt schon bei seiner Planung eingesehen, in dem es stellenweise eine Lärmschutzwand einplante. Um zu verstehen, um was es dieser Interessengemeinschaft geht, muß man einige physikalische Naturerscheinungen verstehen. Schon heute treten von der wesentlich weiter entfernt liegenden B 40 Beeinflussungen von Lärm auf. Hier spielen, durch die örtlich gegebene Lage, besondere Naturgesetze eine Rolle. Wenn es abends im Tal der B 40 kälter wird, als in der erhöhten Ortslage von Steinbach, dann sind nach Aussagen von Bewohnern mitten im Ort, die Autos auf der B 40 schon deutlich zu hören, obwohl dazwischen 900 Meter sind. Verständlich, wenn Bürger eines Wohngebietes, das keine 200 Meter von der Autobahn/Rastplatz entfernt sind, große Bedenken haben.

Geht man bei Windstille theoretisch davon aus, daß die Lärmausbreitung gradlinig ist, dann wäre eine Lärmschutzwand von mindestens sechs Metern Höhe notwendig und ein weiterer Lärmschutzwall von sieben Metern, der aber ist gar nicht im Lageplan vorgesehen, um das größte abzuschirmen.

Diese rein theoretischen Werte sehen aber in der Praxis anders aus, da die Windstärke mit in die Rechnung eingeht, das

heißt, die auch schon im Erläuterungsbericht erwähnten „größtenteils wesentlich bis südwestlichen Winde“ lenken die Schallwellenfront um und treiben sie damit nicht nur auf die direkt anliegende Brühlstraße, sondern auch auf die dahinterliegenden oberen Ortsteile und unterlaufen so größtenteils eventuell vorhandene Schutz-Einrichtungen.

In westlicher Richtung, wo die Autobahn im Einschnitt geführt wird, entstehen Mehrfachreflexionen, die mit dem Wind weiteren Lärmbelastigungen erkennen lassen. Die schon heute zu erkennenden vorausehbaren Schäden der Bevölkerung läßt die Interessengemeinschaft davon ausgehen, ob die Planung einer Rast- und Tankanlage im Südwesten von Steinbach nicht vermeidbar wäre und die politischen Interessen der Vg nicht vor dem menschlichen zurückgesteckt werden sollten. Denn es geht nicht nur um Lärm, sondern auch um die an Tankanlagen immer vorhandenen Benzindämpfe und Abgase.

So argumentiert zwar das Straßenneubauamt, daß alle Richtlinien über den Bau von Tank- und Rastanlagen an Autobahnen eingehalten worden sind, das heißt, der zu erwartende Mittelungspegel unterhalb des Grenzwertes bleibt, was bei den in Rheinland-Pfalz hoch liegenden Wert auch keine Schwierigkeit ist. Der etwas realitätsfremde Mittelwert, so sagen die Steinbacher, sagt nämlich nichts aus, wenn für kurze Zeit mit An- und Abfahrt, Türklappen einmal der Schlaf total gestört wird, dann kann der Mittelwert immer noch weit unter dem Grenzwert liegen. Die Steinbacher glauben schon, daß bei geschlossenem Fenster nichts mehr von der Autobahn zu hören ist, aber man bezieht sich auf das Urteil (21. Mai 1976 Bundesverwaltungsgericht G IV C 80.74), das davon ausgeht, daß der Wohnbereich sich auch auf den Balkon und der Terrasse bezieht.

Zum ändern geht das Straßenneubauamt davon aus, daß die Fahrzeuge die Tankan-

lage mit stark reduzierter Geschwindigkeit anfahren. Daß dies in den Augen der Steinbacher ein Trugschluß ist, belegen die Steinbacher damit, daß mit den heutigen Lkws mit ihren fast 400 PS die Lastzüge beim Anfahren ohne weiteres 16mal schalten können, und damit beim An- und Abfahren mit erhöhter Motordrehzahl viel mehr Lärm entsteht als auf einer geraden Strecke.

Weiter wird dem Straßenneubauamt vorgehalten, daß es zwar im Südwesten eine Rast- und Tankanlage plant, aber selbst zugibt, daß genaue Berechnungsverfahren der auszugehenden Lärmbelastigung nicht vorliegen und auch keine Ergebnisse vorliegen, die auf diesen Fall zu übertragen wären.

Die Interessengemeinschaft geht davon aus, daß durch die besondere örtliche Gegebenheit der Paragraph zwei des zu erwartenden Verkehrslärmschutzgesetz mißachtet wurde und hier mit der Rastanlage im Südwesten von Steinbach ein echter Planungsfehler vorliegt. Bei so viel zu erwartenden Schäden könnten die Argumente der guten Erreichbarkeit bei der jetzigen Lage wohl nicht ernst genommen werden, da 4,5 Kilometer weiter westlich die gleiche Verkehrsbedingung vorherrscht, aber der zu erwartende Schaden wesentlich geringer wäre. Deshalb fordert die Interessengemeinschaft: Eine Verlegung des Rastplatzes auf Kilometer 19, eine weitere Lärmschutzwand im Bereich der Überführung der L 394, die jetzige Fläche der geplanten Rastanlage auf Steinbacher Seite sowie die bereits vorgesehene Fläche für Lärmschutzeinrichtungen zu verwenden, das heißt, einen bewaldeten Lärmschutzwall vorzusehen.

So sollte ein wichtiges Argument sein, daß es jetzt noch möglich ist mit einem vertretbarem Aufwand durch Änderung der Pläne die zu erwartende Verschlechterung der persönlichen Lebensbedingungen auf ein erträgliches Maß herabzusetzen."

die  
ba-  
er-  
rt-  
er-  
ck-  
ten  
ei-  
sen  
zel

no-  
ch  
len  
ge-  
rn-