

*Original*

STRASSENNEUBAUAMT KAISERSLAUTERN

675 KAISERSLAUTERN, den 23. April 1981

Bismarckstraße 37c  
Fernsprecher (06 31) 63061 - 63063  
Postfach 3703

(NEBENST.)

T - IV - 2521 - 1059/81 - I/1 - 0/62

(Bei Antwortschreiben bitte angeben)

|                   |        |
|-------------------|--------|
| Auskunft erteilt: | Zimmer |
| Herr Mies         |        |

Strassenneubauamt 675 Kaiserslautern, Bismarckstraße 37c

BNR-Kreisgruppe Donnersberg  
z.Hd. Herrn Michael März  
Donnersbergstraße 5

6761 Steinbach/Donnersberg

*Eingang am  
10.5.81 Ma.*

Betr.: A 63, Kaiserslautern - Alzey, Abschnitt AS B 48 bis AS Dreisen;  
hier: Tank- und Rastanlage bei Steinbach

Bezug: Ihr Schreiben vom 25. Juli 1980

- Anlg.:
- 1) Kopie der Richtlinien für die Anlage von Nebenbetrieben und ihrer Verkehrsanlagen an den Bundesautobahnen
  - 2) Kopie des Formblattes: Berechnung des Mittelungspegels
  - 3) Kopie des Diagramms Entfernungskorrektur
  - 4) Kopie des Diagramms Pegelminderung durch eine Schallschutzwand
  - 5) 2 Übersichtslagepläne M. 1 : 10 000
  - 6) 3 Höhenpläne M. 1 : 5 000/500

Sehr geehrter Herr März,

wegen der Vielfältigkeit aller Probleme an der geplanten A 63 konnte Ihr o. a. Schreiben erst jetzt bearbeitet werden.

Zur Beantwortung Ihrer Frage 1 fügen wir eine Kopie der o. a. Richtlinien des Bundesministers für Verkehr bei. In diesen Richtlinien sind die allgemeinen Kriterien für die Standortwahl einer Rastanlage enthalten. Eine weitere Untergliederung dieser Kriterien ist möglich, erscheint uns aber nur bei den für die Rastanlage Steinbach maßgeblichen Kriterien sinnvoll.

Die Beantwortung der Frage 2 kann nur anhand der beigefügten Übersichtslagepläne erfolgen:

Unter Berücksichtigung der in Punkt 8 der Richtlinie festgelegten Abstände für Nebenbetriebe muß der Standort zwischen den Anschlußstellen B 48 bei Münchweiler und der Anschlußstelle B 47/L 397 bei Dreisen liegen. Diese grobe Festlegung erfolgte bei den hierfür zuständigen vorgesetzten Straßenbaudienststellen (Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz bzw. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr). Eine Einengung dieses Bereiches, in dem ein Standort gesucht werden mußte, ist in Punkt 6.25 der Richtlinien begründet.

Das Ende der Einfahrt der AS B 48 in Richtung Mainz liegt bei km 16,1 und das Ende der Ausfahrt der AS B 47/L 397 bei km 26,7. Der nutzbare Bereich für den Standort einer Rastanlage erstreckt sich somit von km 18,1 bis 24,7.

Innerhalb dieses Bereiches mußten nunmehr vor einer Abwägung von Kriterien zunächst die Standorte gesucht werden, an denen eine solche Anlage überhaupt möglich ist. Die Realisierbarkeit steht als Faktor vor jeder Gewichtung. Für die Abwägung heißt dies, daß für einen Standort, an dem eine Anlage nicht realisierbar ist (aus welchen Gründen auch immer), alle anderen Gewichte mit Null multipliziert werden müssen und dieser Standort somit dann die Wertigkeit 0 erhält.

Dies trifft z. B. von km 18,1 bis 18,8 zu. Hier befindet sich die "Langmeiler Senke" mit den Verkehrswegen B 40, Bundesbahn und Wirtschaftswegen sowie dem Messersbach. Diese Senke muß zwangsläufig mit Dämmen bzw. Brückenbauwerken überquert werden. Hier ist eine Rastanlage nicht unterzubringen.

Der anschließende Bereich von km 18,8 bis 19,7 ist ein realisierbarer Standort, da hier zumindest die topographischen und verkehrstechnischen Voraussetzungen gegeben sind.

Von km 19,7 bis 21,4 ist wiederum eine Rastanlage nicht realisierbar, da zunächst die Schutzzone II des US-Munitionsgebietes und anschließend die bestehenden Verkehrswege B 40, L 392, K 45 und die DB eine solche flächige Anlage aus geometrischen Gründen nicht zulassen. Von km 21,4 bis km 22,6 ist, wie u. a. aus den Längsschnitten zu ersehen ist, die Topographie so ungünstig, daß auch dieser Bereich als möglicher Standort ausscheidet.

Von km 22,6 bis 23,4 ist ein realisierbarer Standort. Hier wurde die Anlage in der laufenden Planung vorgesehen.

Von km 23,4 bis 24,2 ließe sich ebenfalls eine Rastanlage unterbringen, während die Reststrecke bis km 24,7 wegen des ausgewiesenen Wasserschutzgebietes ausscheidet.

Es standen somit insgesamt nur 3 Standorte zur Verfügung, deren Vor- und Nachteile gegeneinander aufgewogen wurden, wobei u. a. folgende Kriterien zum Vergleich herangezogen wurden:

#### 1 Bau- und verkehrstechnische Kriterien

- 1.1 Einpassung in Stufenausbaupläne
- 1.2 Anpassung an die Linienführung der BAB
- 1.3 Anpassung an die Gradienten der BAB
- 1.4 Sichtverhältnisse
- 1.5 Anpassung des vorhandenen Straßen- bzw. Wegenetzes
- 1.6 Anpassung vorhandener Versorgungssysteme (z. B. Hochspannungsleitungen, Pipelines usw.)
- 1.7 Höhenverhältnisse von Gewässern
- 1.8 Topographische Verhältnisse
- 1.9 Bilanz der zu bewegenden Erdmassen
- 1.10 Gestaltung der Verkehrsanlagen
- 1.11 Gestaltung der Hochbauten
- 1.12 Untergrundverhältnisse
- 1.13 Berücksichtigung anderer Planungen.

## 2 Wirtschaftliche Gesichtspunkte

- 2.1 Nutzungsart der benötigten Flächen
- 2.2 Bodenqualität
- 2.3 Versorgung mit Energie
- 2.4 Ver-sorgung mit Trinkwasser
- 2.5 Abwasserbeseitigung
  - 2.5.1 Vorflutverhältnisse
  - 2.5.2 Abwasserreinigung, Kläranlagen
- 2.6 Anschluß an örtliches Straßennetz
- 2.7 Ortsnähe (Personal)
- 2.8 Zuliefererbetriebe
- 2.9 Entschädigungen
- 2.10 Baukosten
- 2.11 Folgemaßnahmen

## 3 Umweltqualität

- 3.1 Lärm- und Schadstoffimmissionen
  - 3.1.1 Beeinträchtigung von Siedlungsstrukturen
  - 3.1.2 Beeinträchtigung von Erholungsgebieten
  - 3.1.3 Beeinträchtigung von Erholungseinrichtungen
- 3.2 Wassergefährdung
  - 3.2.1 Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten (Grundwasser)
  - 3.2.2 Belastung natürlicher Gewässer (Oberflächengewässer)
- 3.3 Belastung des Flächenhaushaltes
  - 3.3.1 Veränderung der Oberflächenqualität
  - 3.3.2 Verlust von Vegetationsflächen
  - 3.3.3 Veränderung der Kulturlandschaft
  - 3.3.4 Verlust von Erholungsflächen
  - 3.3.5 Verlust von Flächen mit hochwertiger Nutzung
  - 3.3.6 Verlust von Wohnflächen
- 3.4 Belastung des Naturhaushaltes
  - 3.4.1 Verlust von Biotopen
  - 3.4.2 Beeinträchtigung gefährdeter Tierarten
  - 3.4.3 Klimatische Veränderungen (Kaltluftstau)
- 3.5 Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes
- 3.6 Beeinträchtigung typischer Merkmale

Bei der Abwägung dieser Kriterien stellte sich der im Planfeststellungsentwurf vorgesehene Standort als günstigster heraus.

Zu Ihrer dritten Frage machen wir Ihnen folgende Mitteilung:

Bis zum Inkrafttreten des Verkehrslärmschutzgesetzes erfolgt die Berechnung der Schallpegel nach der "Vorläufigen Richtlinie für den Schallschutz an Straßen" (VRSS). Ausgabe Dez. 1975, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen - Arbeitsausschuß "Lärmschutz an Straßen" -.

Es werden Mittelungspegel für die Tages- (6.00 bis 22.00 Uhr) und für die Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) berechnet und den jeweils zulässigen Immissionsgrenzwerten gegenübergestellt.

Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgt in zwei Schritten:

Zunächst werden mit Hilfe der prognostizierten Verkehrsmenge und der zugehörigen Parameter wie Verkehrszusammensetzung (LKW-Anteil), Fahrgeschwindigkeit und Straßenoberfläche die sogenannten Schall-emissionen des Straßenabschnittes berechnet. Die so erhaltenen Mittelungspegel gelten für einen definierten Bezugsabstand von 25 m von der Achse der Schallquelle unter der Annahme, daß diese unendlich lang sei.

Die Ausgangsdaten sowie die verwendete Gleichung können Sie aus dem beiliegenden Formblatt (Anlg. 2) ersehen.

Im einzelnen bedeuten:

|              |  |            |
|--------------|--|------------|
| DTV          | = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke  | (KFZ/24 h) |
| M            | = maßgebende stündliche Verkehrsstärke<br>( $M_t = 0,06 \times DTV$ ; $M_n = 0,014 \times DTV$ ) | (KFZ/h)    |
| P            | = mittlere LKW-Anteile   | ( % )      |
| V            | = Geschwindigkeiten  | (km/h)     |
| $\Delta L_s$ | = Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen  | (dB (A) )  |
| $L_{01}$     | = Grundwert, abhängig von v  | (dB (A) )  |
| A            | = Faktor, vorwiegend schwere LKW und Lastzüge  | ( - )      |

Die 25 m Bezugspegel werden mit 75,7 dB (A) tags und 71,2 dB (A) nachts ermittelt.

Bei der Berechnung der Schalleinwirkungen auf einzelne Wohnhäuser (Schallimmissionen) ist in Steinbach lediglich die entfernungsbedingte Pegelabnahme zu berücksichtigen. Topographische und bauliche Hindernisse, die eine Pegelminderung bewirken würden, sind nicht vorhanden. Die Entfernungskorrektur  $\Delta L_E$  erfolgt nach Diagramm 2 der VRSS (Anlage 3).

Die Wohnhäuser des Wohngebietes in Steinbach stehen im Abstand von 250 m und mehr von der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn der A 63. Dies ergibt eine Pegelminderung  $\Delta L_E$  von mind. 14,0 dB (A) auf 61,7 dB (A) tags und 57,2 dB (A) nachts. Da die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 60/50 dB (A) bei freier Schallausbreitung überschritten werden, ist eine Lärmschutzwand von 4 m Höhe zur weiteren Absenkung des Lärms vorgesehen.

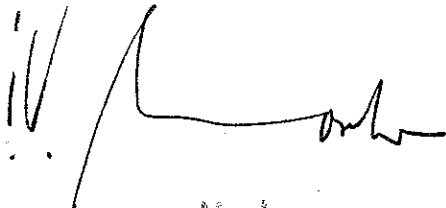
Gemäß Diagramm 8 g der VRSS (Anlage 4) bewirkt diese Wand eine Pegelminderung  $\Delta L_m = 8,5$  dB (A) ( $H \sim + 16$  m), so daß mit  $T = 53,2$  dB (A) und  $N = 48,7$  dB (A) die zulässigen Grenzwerte unterschritten werden.

Zu Ihrem Schreiben vom 7. Juli 1980 an die Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz (zur Weiterleitung) teilen wir Ihnen noch abschließend mit, daß ein großer Teil der angeschnittenen Fragen durch ein Gutachten, das im Auftrage der Staatskanzlei Rheinland-Pfalz - Oberste Landesplanungsbehörde - erstellt wurde, beantwortet ist. Dieses Gutachten wurde in Form einer Gelb-Broschüre "Raumstrukturelle Auswirkung der Autobahn Mainz - Kaiserslautern (A 63)" als Kurzfassung durch die Staatskanzlei veröffentlicht.

Weiterhin teilen wir Ihnen mit, daß wir uns zur Klärung der von Ihnen im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Befürchtungen in Bezug auf die von der geplanten Rastanlage ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen mit dem TÜV Rheinland in Verbindung gesetzt haben, da für die Behandlung dieser Probleme keine ausreichenden Richtlinien, Grenzwerte und Berechnungsverfahren vorhanden sind.

Wir hoffen, von dieser Stelle Richtwerte vergleichbarer Einrichtungen (Gaststätten, Parkplätze, Tankstellen) zu erhalten, um entweder Ihre Befürchtungen zu entkräften oder um zusätzliche Schutzeinrichtungen gegenüber der Öffentlichkeit, den vorgesetzten Dienststellen und dem Rechnungshof rechtfertigen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Morio

# Richtlinien für die Anlage der Nebenbetriebe und ihrer Verkehrsanlagen an den Bundesautobahnen (RAN)

Ausgabe 1971  
(VkB I 1971 S. 281)

Bonn, den 18. Mai 1971  
StB 8 - Bn - 8060 Vms 71

Nachstehend gebe ich die Richtlinien für die Anlage der Nebenbetriebe und ihrer Verkehrsanlagen an den Bundesautobahnen (RAN) bekannt, die den obersten Straßenbaubehörden der Länder zur Kenntnis und Beachtung übersandt worden sind. Die Richtlinien fassen die Erfahrungen zusammen, die in Zusammenarbeit mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und der Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH gesammelt worden sind.

In den Richtlinien werden auch erstmalig Richtlinien für die Bemessung der Zahl der Sitzplätze in den Raststätten und der Parkstände an den Raststätten angegeben. Sie gründen sich auf die Ergebnisse von Verkehrsuntersuchungen, die die Bundesanstalt für Straßenwesen in Köln durchgeführt hat.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag  
Eglau

## 1. Aufgaben und Rechtsgrundlage

Die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer und ihrer Fahrzeuge. Sie gehören gem. § 1 Abs. 4 Nr. 5 in Verbindung mit § 15 Abs. 1 FStrG zu den Bundesfernstraßen. Die Errichtung der Nebenbetriebe unterliegt deshalb den rechtlichen Bestimmungen, die für die Bundesfernstraßen gelten.

## 2. Begriffe

### 2.1 Nebenbetriebe sind:

- 2.11 Autobahntankstellen (T) mit oder ohne Verkaufskiosk (K), bestehend aus
  - Tankstellengebäude,
  - tanktechnischen Einrichtungen und ggf. dem Verkaufskiosk.

- 2.12 Autobahnraststätten (R), bestehend aus
  - Raststättengebäude mit Nebengebäuden und ggf. Motel.
- 2.13 Autobahnrasthöfe (TR)
  - Bezeichnung für Anlagen, die aus Tankstelle und Raststätte und ggf. Motel bestehen.
- 2.14 Verkaufskioske mit WC (KWC)
- 2.15 Sonstige Nebenbetriebe:
  - Touristik-Informationstellen
  - Lotsendienste
  - Wechselstuben
  - Speditionsbüros
  - Verlade- und Umschlaganlagen
  - Laderaum-Verteilungsstellen u. a.

2.2 Den Nebenbetrieben sind zugeordnet:

2.21 **Verkehrsanlagen (VA).** Das sind die Fahrbahnen, die die Nebenbetriebe mit der durchgehenden Fahrbahn der Bundesautobahn und die Teilbereiche der Nebenbetriebe untereinander verbinden. Zu den Verkehrsanlagen gehören auch die Parkflächen mit den Parkständen für Pkw, Lkw und Omnibusse.

2.22 **Erholungsflächen** zum Rasten im Freien.

## 3. Bau und Finanzierung

3.1 Der Bau der Nebenbetriebe ist nach § 15 Abs. 2 FStrG dem Bund vorbehalten. Er hat die Finanzierung — außer für den Grunderwerb — der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

3.2 Der Grunderwerb und die Planung der Nebenbetriebe und der Verkehrsanlagen obliegen den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen. Die GfN wird an der Planung beteiligt, insbesondere wenn Fragen der Wirtschaftlichkeit berührt werden. Die zuständigen Länderverwaltungen führen die Baumaßnahmen entsprechend den genehmigten Bauplänen, Kostenanschlägen und Bauzeitplänen durch. Nach Fertigstellung übernimmt die GfN die Anlagen von der Landesstraßenbauverwaltung aufgrund örtlicher Vereinbarungen.

3.3 Abweichend von 3.2 darf die GfN mit besonderer Genehmigung des Bundes Bauten selbst durchführen. In solchen Fällen stellt der Bund das Einvernehmen mit dem Land her. Die Überwachung der Bauten nach § 4 FStrG nehmen die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen auch in diesem Fall wahr.

3.4 Bund und GfN tragen die Kosten der Anlagen in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich. Die Grenzen der Zuständigkeitsbereiche werden jeweils in besonderen Vereinbarungen festgelegt.

Dabei sollen alle den Nebenbetrieben unmittelbar dienenden Grundstücksflächen der GfN, die

- übrigen dem Bund zugewiesen werden. Näheres bestimmen die „Richtlinien für die Abrechnung der Tank-, Rast- und Verkehrsanlagen bei den Nebenbetrieben der Bundesautobahnen“ (vgl. Schreiben BMV v. 12. 3. 1963, Az. StB 2 - Bn - 6 R 63).
- 3.5 Die Kosten des Anschlusses der Verkehrsanlage an das örtliche Wegenetz trägt der Bund.
4. **Angebotene Dienste**
- 4.1 **Tanken**  
Die Tankstellen dienen in erster Linie der Versorgung der Kraftfahrzeuge auf den Bundesautobahnen mit Kraftstoffen und Schmiermitteln. Außerdem werden die Fahrzeuge dort technisch betreut und Dienstleistungen und Waren für Fahrer und Fahrzeug angeboten.
- 4.2 **Rasten**  
Zum Rasten, d. h. Ausruhen, Erholen und Erfrischen der Fahrzeuginsassen werden entsprechende Einrichtungen angeboten. Dazu gehören eine ausreichende Zahl von Parkständen für die verschiedenen Arten von Fahrzeugen, eine zum Rasten einladende Beköstigungsstätte (mit WC und Waschgelegenheit) und Erholungsflächen (mit Sitzgelegenheiten und Tischen).
- 4.3 **Tanken und Rasten**  
Bei einer Zusammenfassung der Versorgungsmöglichkeiten „Tanken“ und „Rasten“ ist es für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zweckmäßig, der Anordnung der Gebäude und der Verkehrsflächen die Funktionsfolge „Tanken, Parken, Rasten“ zugrunde zu legen.
- 4.4 **Sonstige Dienste**
- 4.41 Toiletten, Waschgelegenheiten und Fernsprecher stehen auch solchen Reisenden zur Verfügung, die nicht tanken und nicht einkehren.
- 4.42 In den Nebenbetrieben wird Erste Hilfe geleistet. In den Tankstellen steht dafür ein Raum mit entsprechenden Einrichtungen zur Verfügung.
- 4.43 Bei den Nebenbetrieben können auch Nachrichten für Verkehrsteilnehmer abgegeben und empfangen werden.
- 4.44 Die Parkplätze und Erholungsflächen geben den Reisenden Gelegenheit zur Erholung und Entspannung sowie zur Fahrzeugüberprüfung. Sie dienen dadurch auch der Sicherheit im Straßenverkehr.
5. **Abstände der Nebenbetriebe**  
Bei der Planung für den Endausbau der Nebenbetriebe an einer Autobahnstrecke sind, ausgehend vom Versorgungsbedarf und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit der Nebenbe-

triebe, folgende grundsätzliche Hinweise zu beachten:

- 5.1 **Rasthöfe (TR)** sollen in der Regel einen Abstand von 50 bis 60 km haben.
- 5.2 In der Mitte zwischen den Rasthöfen, d. h. im Abstand von etwa 25 bis 30 km von ihnen, sollen **Tankstellen (T)** vorgesehen werden, die im Bedarfsfall mit einem Verkaufskiosk (K) verbunden sein können.
- 5.3 Etwa in der Mitte zwischen den Rasthöfen (TR) und den Tankstellen (T), d. h. im Abstand von etwa 12 bis 15 km von ihnen, sind auf dafür geeigneten Rastplätzen Verkaufskioske mit WC (**KWC**) vorzusehen.

Bei Beachtung der vorstehenden Hinweise ist sichergestellt, daß die Verkehrsteilnehmer nach dem Endausbau einer Autobahnstrecke etwa alle 12 bis 15 km eine hygienisch einwandfreie Toilettenanlage antreffen.

## 6. Standortwahl

In dem Bereich, der durch die Abstände zu vorhandenen und geplanten Nebenbetrieben vorgegeben ist, soll der Standort nach bau- und verkehrstechnischen, landschaftlichen sowie wirtschaftlichen Gesichtspunkten gewählt werden. Die Wahl des optimalen Standortes kann im Einzelfall nur unter zusammenfassender Bewertung und Abwägung dieser Gesichtspunkte getroffen werden.

### 6.1 Allgemeine Hinweise

Tankstellen und Raststätten sollen in der Regel jeweils beiderseits der Autobahn angelegt werden. Ein gegenseitiger Versatz der Anlagen ist unbedenklich, wenn der in Fahrtrichtung rechts liegende Nebenbetrieb als erster in das Blickfeld des Verkehrsteilnehmers kommt.

Bei einseitiger Anlage von Raststätten, die der Versorgung des Verkehrs beider Richtungen dienen sollen, ist an der Gegenfahrbahn ein Rastplatz anzulegen, von dem aus die Raststätte über eine Fußgängerüber- oder -unterführung bzw. eine Umfahrung erreicht werden kann.

### 6.2 Bau- und verkehrstechnische Hinweise

6.21 Der Standort eines Nebenbetriebes wird maßgeblich von der Linienführung des Autobahnabschnitts im Lage- und Höhenplan bestimmt, in dem er liegt. Die Verkehrsanlage eines Rasthofes ist in der Regel, einschl. der Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren 800 bis 1000 m lang und 60 bis 80 m breit.

6.22 Standorte an Streckenabschnitten in bewegtem Gelände und an Damm- und Einschnittsstrecken sollen möglichst nicht in Betracht gezogen werden, weil zusätzliche Erdbewegungen die Baukosten erhöhen, es sei denn, daß beim Bau der Autobahn benötigte Erdmassen am Standort des

- geplanten Nebenbetriebes gewonnen oder überschüssiger Boden dort abgelagert werden soll.
- 6.23 Standorte an Strecken mit starkem Längsgefälle sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht gezogen werden.
- 6.24 Nebenbetriebe sollen möglichst in einem Abschnitt mit gestreckter Linienführung angeordnet werden. Sollte sich eine Anlage in einer Krümmung der Autobahn nicht vermeiden lassen, ist ein Gelände an einer Linkskurve vorzuziehen. Gelände an einer Rechtskurve ist weniger geeignet, weil die Zufahrt zu einem Nebenbetrieb an der Rechtskurve zu spät in das Blickfeld des Verkehrsteilnehmers kommt. Auch die Abfahrt vom Nebenbetrieb zur Autobahn ist an einer Linkskurve im allgemeinen verkehrssicherer als an einer Rechtskurve.
- 6.25 Zwischen Autobahnknoten und Nebenbetrieb soll ein Abstand von mindestens 2000 m, gemessen vom Ende der Zufahrt bis zum Beginn der Abfahrt, eingehalten werden. Damit wird eine ausreichende Verflechtungslänge für die verschiedenen Verkehrsströme erreicht und eine Überdeckung der Beschilderungsbereiche vermieden.
- 6.26 Tankstellen und Rasthöfe müssen an das örtliche Wegenetz angeschlossen sein, um Lieferanten und Personal, auch als Fußgängern und Radfahrern, die Möglichkeit zu geben, die Betriebe ohne Benutzung der BAB zu erreichen. Die Straßenanschlüsse an das örtliche Wegenetz sollen ausschließlich dem Anliegerverkehr dienen und sind deshalb mit einem Verkehrszeichen gemäß Zeichen 250 der StVO mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ zu versehen.
- 6.3 **Einpassung in die Landschaft**
- 6.31 Die Nebenbetriebe sollen die Verkehrsteilnehmer durch ihre Lage und Gestaltung zum Rasten einladen. Standorte in einer landschaftlich ansprechenden Umgebung sind deshalb zu bevorzugen.
- 6.32 Die Erholungsflächen sollen so angelegt werden, daß den Erfordernissen des Sicht- und Lärmschutzes Rechnung getragen wird.
- 6.33 Für die Bepflanzung und Ausstattung der Erholungsflächen gelten die „Richtlinien für die Anlage von Rastplätzen an Straßen und Autobahnen“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen sinngemäß.
- 6.4 **Wirtschaftliche Hinweise**
- 6.41 Die Nebenbetriebe und ihre Verkehrsanlagen müssen, ausgehend von der Versorgungspflicht, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant und gebaut werden. Zur Wahrung wirtschaftlicher und betrieblicher Gesichtspunkte wird die GfN bei der Standortwahl, der Aufstellung von Bauprogrammen und der Einzelplanung beteiligt.
- 6.42 Besonderes Augenmerk ist den Kosten der Stromversorgung, der Wasserversorgung und der Abwasserbeseitigung zuzuwenden. Es muß angestrebt werden, die Wasserversorgung und die

Abwasserbeseitigung an ein öffentliches Netz anzuschließen, bevor Eigenanlagen in Betracht gezogen werden.

Wenn der Bau einer eigenen Kläranlage notwendig wird, muß ein geeigneter Vorfluter in erreichbarer Nähe vorhanden sein. Hierzu und zur Festlegung des Reinigungsverfahrens muß die zuständige Wasserwirtschaftsbehörde gehört werden.

- 6.43 Über die Kosten der Anschlüsse an bestehende Einrichtungen bzw. über die Höhe von Beiträgen an Dritte zum Bau von Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind möglichst genaue und verbindliche Angaben einzuholen. Dies gilt auch für die laufenden Kosten der Unterhaltung und des Betriebes dieser Einrichtungen.
- 6.44 Vor der Entscheidung über den Standort einer Raststätte ist auch die Höhe einer evtl. Schankenerlaubnissteuer und einer evtl. Getränkesteuer mit der Gemeinde zu klären.
- 6.45 Der Standort soll nicht zu weit von Siedlungen entfernt liegen, um einen wirtschaftlich günstigen Anschluß an bestehende Versorgungsnetze zu erreichen und die Personalebeschaffung und unterbringung zu erleichtern.

## 7. Bemessungsrichtwerte für Rasthöfe

- 7.1 Der Bedarf an Parkständen, Sitzplätzen in den Raststätten und Zapfstellen richtet sich nach der Zahl der Benutzer der Nebenbetriebe. Die sich daraus ergebenden Richtwerte sind in **Tabelle 1** zusammengestellt, wobei ein gewisser Streuwert berücksichtigt wurde. Die Werte gelten für den Endausbau einer Autobahnstrecke gemäß der Prognosebelastung und dienen als Grundlage für die Bemessung, die erforderlichenfalls den Besonderheiten des Einzelfalles angepaßt werden muß.
- 7.2 Die zu erwartende Zahl der Benutzer eines Nebenbetriebes (TR) ist abhängig von:
- 7.21 der Lage des Nebenbetriebes im Netz der Autobahnen;  
es sind zwei Lagebereiche für die Nebenbetriebe zu unterscheiden:  
Lagebereich I: Nebenbetriebe an Autobahnen in Verdichtungsgebieten mit geringem Anteil an Fernverkehr und in verkehrsschwachen Randzonen;  
Lagebereich II: Nebenbetriebe an Autobahnen mit hohem Anteil an Fernverkehr;
- 7.22 der Stärke des prognostizierten Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV);
- 7.23 der Betriebsart der Raststätte;  
es werden unterschieden:  
Raststätten mit Selbstbedienung RS  
Raststätten mit Selbstbedienung und kellnerbedientem Gastraum RSK



Raststätten mit Kellnerbedientem  
Gasträum RK  
Der Abstand der Nebenbetriebe untereinander geht in die Ermittlung der Richtwerte nicht ein, wenn die in Ziff. 4 vorgegebenen Abstände beim Endausbau eingehalten werden.

### 7.3 Ausgangswerte

Bei den in **Tabelle 1** zusammengestellten Bemessungsrichtwerten wurde von folgenden Werten ausgegangen:

7.31 Angaben zum Verkehr auf der Autobahn:

7.311 Prognosebelastung  
bei Strecken mit 2spurigen Richtungsfahrbahnen  
DTV = 10 000, 15 000, 20 000 und 25 000 Kfz/24 h  
bei Strecken mit 3spurigen Richtungsfahrbahnen  
DTV = 35 000 Kfz/24 h  
jeweils für beide Richtungsfahrbahnen zusammen.

7.312 Verteilung von Pkw und Lkw  
77 % Pkw  
23 % Lkw

7.313 Verkehrsmengen in der für die Bemessung maßgebenden mittäglichen Spitzenstunde  
Pkw = 7 % des Pkw-Anteils am DTV  
Lkw = 5,5 % des Lkw-Anteils am DTV

7.32 Für die Zahl der Parkstände auf den Verkehrsanlagen:  
Raststättentyp RS    RSK    RK

7.321 Anteil der Fahrzeuge, die die Autobahn verlassen und in die Verkehrsanlage einfahren  
im Lagebereich I Pkw 15 %    15 %    15 %  
Lkw 15 %    15 %    10 %  
im Lagebereich II Pkw 20 %    20 %    20 %  
Lkw 25 %    15 %    10 %  
ihres Anteils am DTV in der mittäglichen Spitzenstunde.

7.322 Anteil der parkenden Fahrzeuge an 7.321

Pkw    — 80 % —  
Lkw    — 90 % —

7.323 Mittlere Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge auf den Parkplätzen der TR (in Minuten)

Pkw    30        40        50  
Lkw    — 35 —

7.33 Für die Zahl der Sitzplätze in den Raststätten  
Raststättentyp RS    RSK    RK

7.331 Anteil der eingefahrenen Fahrzeuge, deren Insassen die Raststätte aufsuchen

Pkw    45 %    35 %    25 %  
Lkw    65 %    50 %    30 %

7.332 Besetzungsgrad

Pkw    — 1,8 Pers. —  
Lkw    — 1,5 Pers. —

7.333 Mittlere Aufenthaltsdauer der Fahrzeuginsassen in der Raststätte (in Minuten)

Pkw    25        35        45  
Lkw    — 25 —

7.34 Für die Zahl der Zapfsäulen für Vergaserkraftstoff (VK)

Anteil der tankenden Fahrzeuge an den in die Verkehrsanlage eingefahrenen Fahrzeugen    55 %  
Leistung einer Zapfsäule    ca. 13 Kfz/h

7.4 Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an den Zufahrten zu den Nebenbetrieben (T oder TR) auch während der Spitzenzeiten des Ver-

**Tabelle 1**

| Bemessungsrichtwerte für Rasthöfe                         |          |    |        |    |        |    |        |     |        |     |
|---|----------|----|--------|----|--------|----|--------|-----|--------|-----|
| progn. DTV (Kfz/24 h)                                     | 10 000   |    | 15 000 |    | 20 000 |    | 25 000 |     | 35 000 |     |
| Lagebereich (Ziff. 7.21)                                  | I und II |    | I      | II | I      | II | I      | II  | I      | II  |
| <b>Zahl der Parkstände</b>                                |          |    |        |    |        |    |        |     |        |     |
| Pkw   | RS       | 40 | 40     | 50 | 50     | 60 | 60     | 80  | 80     | 100 |
|   | RSK      | 40 | 50     | 60 | 60     | 70 | 80     | 100 | 100    | 130 |
|   | RK       | 50 | 60     | 70 | 70     | 90 | 90     | 120 | 120    | 160 |
| Lkw   | RS       | 16 | 16     | 24 | 20     | 28 | 24     | 32  | 28     | 40  |
|   | RSK      | 16 | 16     | 16 | 20     | 20 | 24     | 24  | 28     | 28  |
|   | RK       | 16 | 16     | 16 | 16     | 16 | 20     | 20  | 20     | 20  |
| <b>Zahl der überdachten Sitzplätze in den Raststätten</b> |          |    |        |    |        |    |        |     |        |     |
|   |          | 50 | 70     | 80 | 80     | 95 | 110    | 125 | 140    | 170 |
| <b>Zahl der Zapfsäulen</b>                                |          |    |        |    |        |    |        |     |        |     |
|   | für VK   | 4  | 4      | 4  | 4      | 6  | 6      | 8   | 8      | 12  |
|   | für DK   | 2  | 2      | 2  | 2      | 2  | 2      | 3   | 3      | 3   |

kehrs zu gewährleisten, muß auf der VK-Seite ein Stauraum von 60 m je Spur vorhanden sein.

**8. Ausbaustufen**

8.1 In Anpassung an die Verkehrsentwicklung werden die Nebenbetriebe und ihre Verkehrsanlagen in einem Autobahnabschnitt unter Berücksichtigung der Versorgungspflicht und der Wirtschaftlichkeit stufenweise ausgebaut. In Anlage 1 ist

ein Ausbau in vier Ausbaustufen beispielhaft dargestellt.

8.2 Wie der stufenweise Ausbau der Nebenbetriebe und ihrer Verkehrsanlagen innerhalb eines BAB-Streckenabschnitts durchzuführen ist, wird im Rahmen der Planung festgelegt. Dabei sollten die Werte der Tabelle 1 als Anhalt dienen.

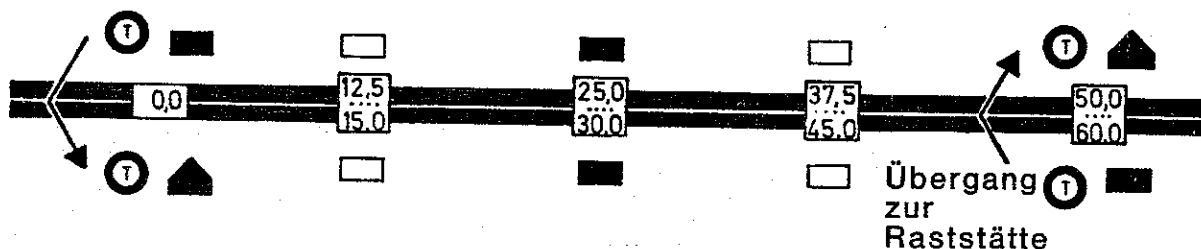
8.3 Die Hochbauten der Nebenbetriebe müssen so geplant werden, daß sie in Anpassung an die Verkehrsentwicklung erweiterungsfähig sind.

**Anlage 1**

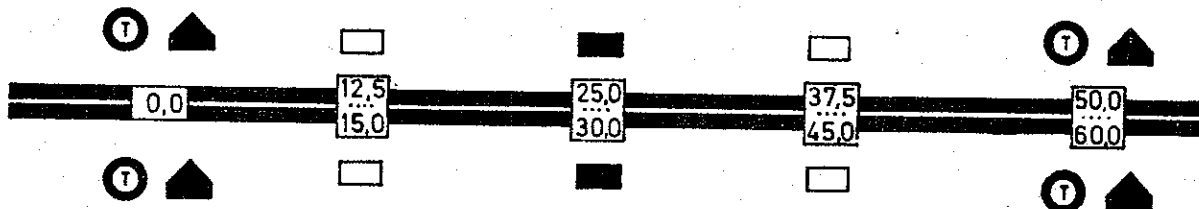
# AUSBAUSTUFEN

Beispiel für Nebenbetriebe an einem Autobahn-Streckenabschnitt

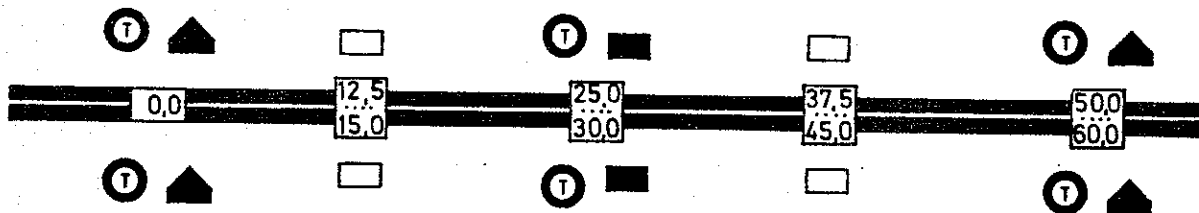
**I. Ausbaustufe**



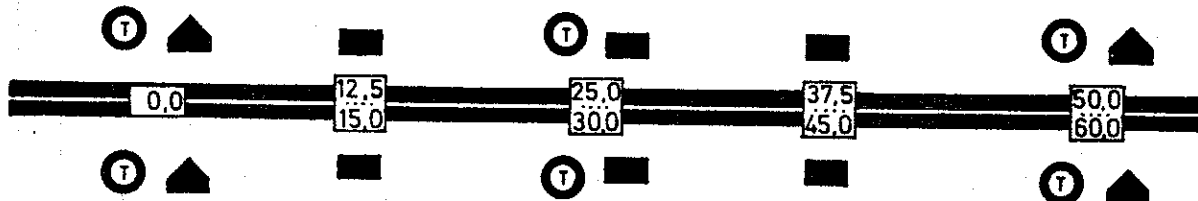
**II. Ausbaustufe**



**III. Ausbaustufe**



**IV. Endausbau**



- unbewirtschaftete Rastplätze
- Rastplatz mit Kiosk und WC (KWC)
- Raststätte (R)
- Tankstelle (T) } Rasthof (TR)

25.0 Standort zw. km 25,0 u. 30,0  
 30.0

## 9. Gestaltung der Verkehrsanlagen

### 9.1 Die einem Nebenbetrieb zugeordnete Verkehrsanlage besteht aus

- der Zufahrt von der Autobahn zum Nebenbetrieb und
- der Abfahrt vom Nebenbetrieb zur Autobahn;
- der Durchfahrt;
- der Tankstellenumfahrt;
- den Parkflächen, bestehend aus Parkständen und Fahrgassen;
- der Verteilerfahrbahn und der Sammlerfahrbahn;
- den Flächen für den Fußgängerverkehr;
- den sich ergebenden Trennflächen;
- dem Wirtschaftsweg;
- der Unter- oder Überführung für Fußgängerverkehr (vgl. Anl. 2).

9.2 Bei der Zufahrt von der Autobahn und der Abfahrt zur Autobahn darf der auf der Hauptfahrbahn der Autobahn fließende Verkehr nicht behindert werden. Die Zu- und Abfahrt sowie die Durchfahrt sind deshalb von der Hauptfahrbahn der Autobahn durch einen Trennstreifen zu lösen. Er soll mindestens 7,50 m breit und bepflanzt sein, so daß die auf der Autobahn durchfahrenden Verkehrsteilnehmer vor der Blendwirkung der Scheinwerfer der in der Verkehrsanlage befindlichen Fahrzeuge geschützt sind. Die Zufahrt erhält eine Verzögerungsspur und die Abfahrt eine Beschleunigungsspur, die wie bei Anschlußstellen zu bemessen sind. Die Fahrbahnbreite der Zu- und Abfahrt beträgt 6,00 m zuzüglich befestigter Randstreifen von 0,50 m Breite auf beiden Seiten.

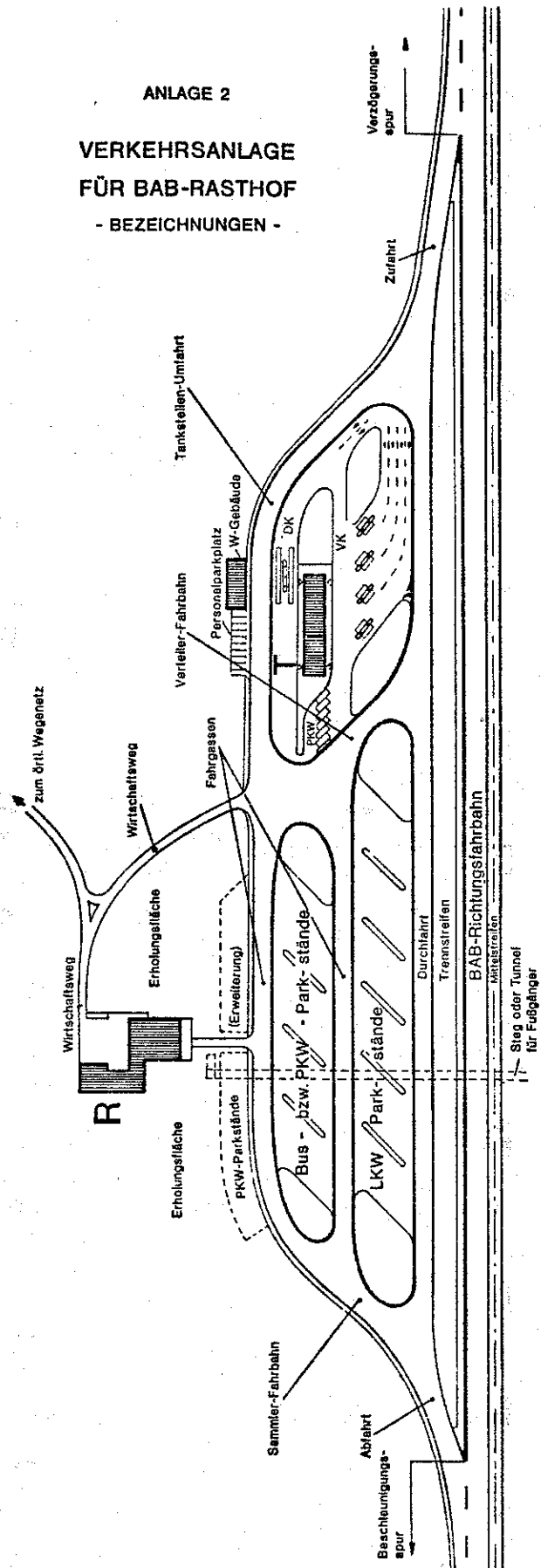
9.3 Als Durchfahrt wird die Verbindung von Zu- und Abfahrt bezeichnet. Ihre Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m zuzüglich befestigter Randstreifen von 0,50 m Breite auf beiden Seiten.

9.4 Die Fahrgassen, die Tankstellenumfahrt und die Verteilerfahrbahn und die Sammlerfahrbahn erhalten ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 6,00 m zuzüglich befestigter Randstreifen von 0,50 m Breite auf beiden Seiten.

9.5 Der Wirtschaftsweg stellt die Verbindung der Nebenbetriebe mit dem örtlichen Wegenetz her. Er dient nur dem Anliegerverkehr (vgl. Ziff. 6.26) und ist in der Regel mit einer befestigten Breite von 5,50 m anzulegen. Eine geringere Breite, jedoch nicht unter 3,00 m, ist möglich, wenn ein Begegnungsverkehr ausgeschlossen werden kann.

9.6 Die Parkflächen für Pkw sollen in der Nähe der Raststätte liegen, während die Parkflächen für Lkw an der Durchfahrt anzuordnen sind. Die dadurch entstehende Kreuzung der Fahrspuren

### ANLAGE 2 VERKEHRSANLAGE FÜR BAB-RASTHOF - BEZEICHNUNGEN -



für den Pkw- und den Lkw-Verkehr kann wegen der geringen Geschwindigkeit der Fahrzeuge in Kauf genommen werden.

Auf den Parkflächen sind in Abständen von vier bis fünf Parkständen 2,00 m breite Inseln für eine schattenspendende Bepflanzung vorzusehen, die auch für die Aufstellung der Beleuchtungsmaste dienen können.

- 9.7 Die Parkstände können bei kleineren Anlagen (z. B. KWC) für eine Längsaufstellung der Fahrzeuge ausgeführt werden. Bei größeren Anlagen ist eine Schräg- oder Senkrechtaufstellung erforderlich. Die Breite der Parkstände beträgt für Pkw in jedem Fall 2,30 m und für Lkw bei Längsaufstellung 3,00 m bzw. 3,50 m bei Schrägaufstellung unter 45°. Als Länge der Parkstände je Fahrzeug ist für Pkw 5,50 m und für Lkw 22,00 m anzunehmen. Im übrigen ist das Merkblatt „Parkflächen“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen anzuwenden.
- 9.8 Für die Beleuchtung der Verkehrsanlagen der Nebenbetriebe gelten die „Richtlinien für die Beleuchtung der Verkehrsanlagen der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen“ (VkBf 1969 S. 716).
- 9.9 Für die Befestigung der Parkflächen und der Tankinseln gelten die „Richtlinien für die Flächenbefestigungen in den Nebenanlagen und Verkehrsanlagen der Nebenbetriebe an den Bundesfernstraßen“ (erscheinen demnächst).
- 9.10 Die Fahrbahnen im Bereich der Verkehrsanlagen sind in der Regel in derselben Bauweise auszuführen wie die Richtungsfahrbahnen der Bundesautobahn, an der sie liegen.
- 9.11 Die Wirtschaftswege erhalten eine bituminöse Befestigung für „sehr schwachen Verkehr“ gem. Standardisierung der bituminösen Fahrbahnbefestigungen (vgl. VkBf 1966, Heft 11, S. 323).

## 10. Namensgebung

- 10.1 Bei der Bezeichnung von Nebenbetrieben ist eine Namensgleichheit mit Autobahnknoten zu vermeiden, um Verwechslungen auszuschließen.
- 10.2 Für die Namensgebung der Nebenbetriebe — insbesondere der Rasthöfe — sind einprägsame, landschaftsbezogene Bezeichnungen zu wählen, die dem Verkehrsteilnehmer auch eine geographische Orientierung vermitteln.
- 10.3 Tankstellen können auch nach nahegelegenen Städten oder Gemeinden benannt werden, wenn Verwechslungen mit Bezeichnungen von Autobahnknoten ausgeschlossen sind.
- 10.4 Für die Bezeichnung der KWC-Anlagen sollen in der Regel Flurnamen verwendet werden.

## 11. Beschilderung

- 11.1 Die Nebenbetriebe werden durch die an Autobahnen üblichen blauen Hinweisschilder mit weißer Schrift angekündigt. Die angebotenen Dienste (Tanken, Speisen, Übernachten, Erfrischungen und Toiletten) werden auf den Hinweisschildern durch Sinnbilder dargestellt. Tourist-Informationen werden durch ein Zusatzschild angekündigt (vgl. VkBf 1969 S. 557).
- 11.2 Standorte, Abmessungen und Gestaltung der Hinweisschilder, sowie die zu verwendenden Sinnbilder sind in den „Richtlinien für die Beschilderung der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen“ geregelt (erscheinen demnächst).
- 11.3 In der Regel wird nur auf die in Fahrtrichtung an der rechten Fahrbahn liegenden Nebenbetriebe hingewiesen. Eine Ausnahme ist möglich, wenn ein Nebenbetrieb von einem Rastplatz an der Gegenfahrbahn durch eine Umfahrung oder durch eine Fußgängerüber- oder -unterführung erreicht werden kann.

Zukünftige Belastung ohne  
Schutzmaßnahmen:

Anlage 2, Blatt 2

BERECHNUNG DER MITTELUNGSPEGEL  $L_{Am,t}$  (25m) UND  $L_{Am,n}$  (25m)

STRASSE: A 63

ABSCHNITT:

PROJEKT: A 63, Kaiserslautern - Mainz

DTV 18 000 Kfz/24h FÜR DAS JAHR 1990

QUELLE: Mäcke

$M_t = 1080$  Kfz/h  $P_t = 25$  %  $V_{Pkw} = 120$  km/h

$M_n = 252$  Kfz/h  $P_n = 45$  %  $V_{Lkw} = 90$  km/h

TAFEL 6:  $\Delta L_s = +2$  dB(A)

TAFEL 9:  $L_{O1} = 39$  dB(A)  $A = 0,07$

$$L_{Am} = L_{O1} + 10 \lg [M \cdot (1 + A \cdot P)] + \Delta L_s + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

$$L_{Am,t(25)} = 39 + 10 \lg [1080 \cdot (1 + 0,07 \cdot 25)] + \Delta L_s + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

$$L_{Am,t(25)} = 39 + 34,7 + 2 + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

$$L_{Am,t(25)} = 75,7 + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

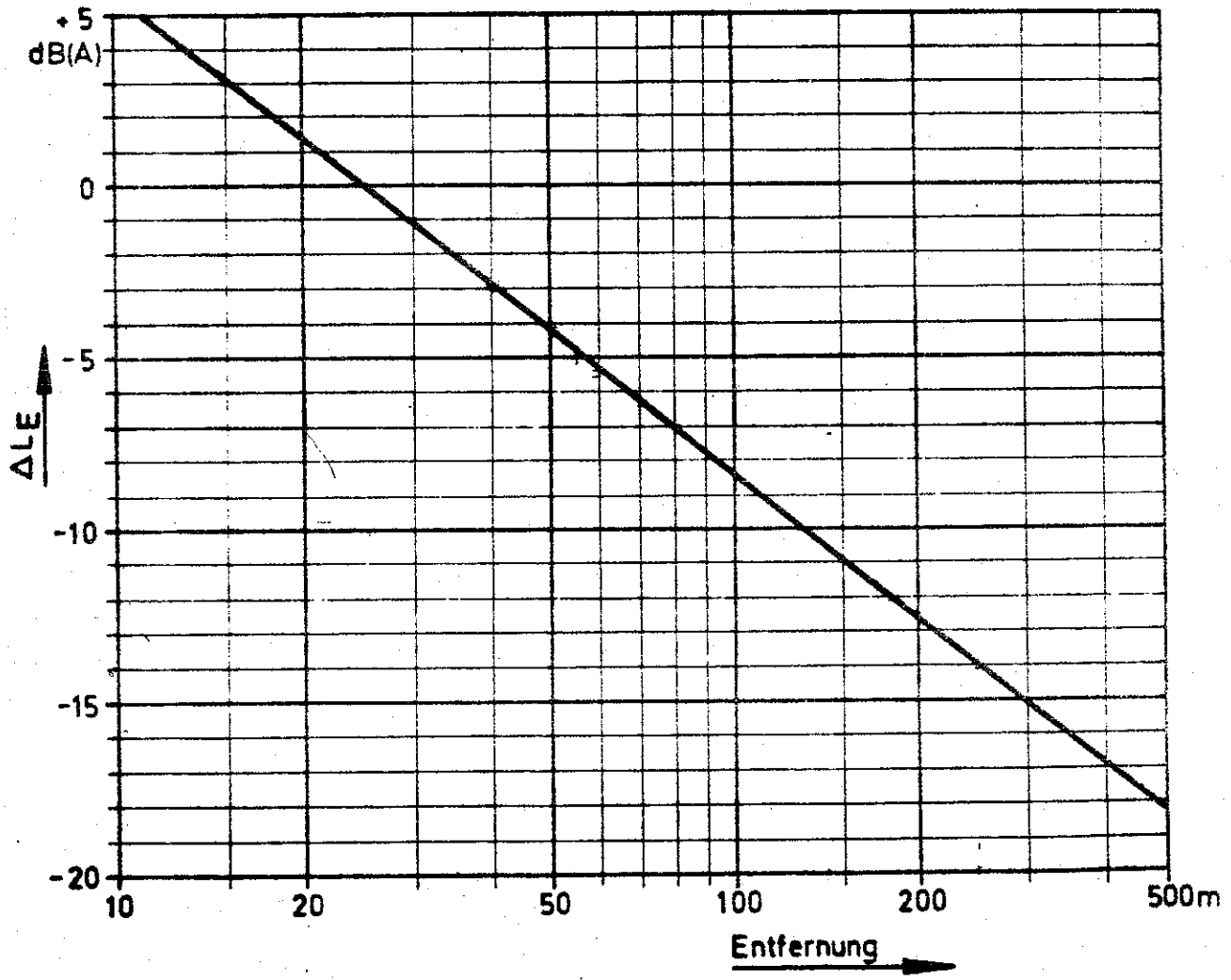
$$L_{Am,n(25)} = 39 + 10 \lg [252 \cdot (1 + 0,07 \cdot 45)] + \Delta L_s + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

$$L_{Am,n(25)} = 39 + 30,2 + 2 + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

$$L_{Am,n(25)} = 71,2 + \Delta L_B + \Delta L_E \quad \text{dB(A)}$$

AUFGESTELLT: KAISERSLAUTERN DEN 01. Dez. 1978

Diagramm 2: Korrektur  $\Delta L_E$  für verschiedene Entfernungen der Straße von der zu schützenden baulichen Anlage, gemessen von der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn



Erläuterungen:

$$\Delta L_E = 14 \lg \frac{25}{e}$$

e ... kürzester Abstand von der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn

(Pegelminderung durch Wetter- und Bodeneinflüsse ist berücksichtigt)

