

# Gegen Tankanlage mit Erfrischungsdienst

„Trassenverlauf ist naturschutzfreundlich, aber menschenfeindlich“

**STEINBACH (ni).** Auch in der kleinen Gemeinde Steinbach wird Einspruch gegen die ausgelegten Pläne zum Bau der A 63 laut. Heute, Freitagabend, behandeln die Gemeinderäte als Tagesordnungspunkt die geplante A 63 im Bereich der Gemeinde Steinbach.

25 Bürger schlossen sich zu einer Unterschriftenaktion zusammen. Es handelt sich ausschließlich um Bewohner der Brühlstraße mit Wortführer M. März.

Dieser Trassenverlauf, so die Brühlstraßer, zerschneide zwar keine weiter zusammenhängenden Landschaftsräume, er sei demnach „sehr naturschutzfreundlich gedacht“, aber dadurch um so „menschenfeindlicher“.

März geht davon aus, daß die Gemeinde Steinbach über das Erträgliche hinaus bereits lärmgeschädigt sei. Er erinnert an die ständigen Übungsflüge vom Sembacher Flugplatz aus. Er bezeichnet es als unerklärlich, daß „gerade an der lautesten und engsten Stelle und zwar zwischen geplanter Autobahn und vorhandenen Bebauungen eine Tankanlage mit Erfrischungsdienst, ein sogenannter TED, gebaut wer-

den soll.

Er nennt es „klares Mißverhältnis“ zu dem Erläuterungsbericht und der geplanten Bauausführung, denn der Satz, „Vermeiden von Lärmbeeinträchtigung im Bereich von vorhandener Bebauung - steht im Widerspruch zur Praxis“: An- und Abfahren von Lkw und zudem das ständige Türklappen könne nicht als Vermeiden von Lärmbeeinträchtigungen gesehen werden.

Die ebenfalls im Bericht des Straßenbauamts angegebenen vorwiegend west- bis südwestlichen Winde trieben nicht nur den Lärm direkt auf Steinbach zu, sondern auch die an der TED entstehenden Schadstoffe, die generell bei dieser Trassenführung in das Naturschutzgebiet „Spendel“ und „Wildensteiner Tal“ treiben müssen und auch dort mit der Zeit nicht ohne Bedeutung bleiben können.

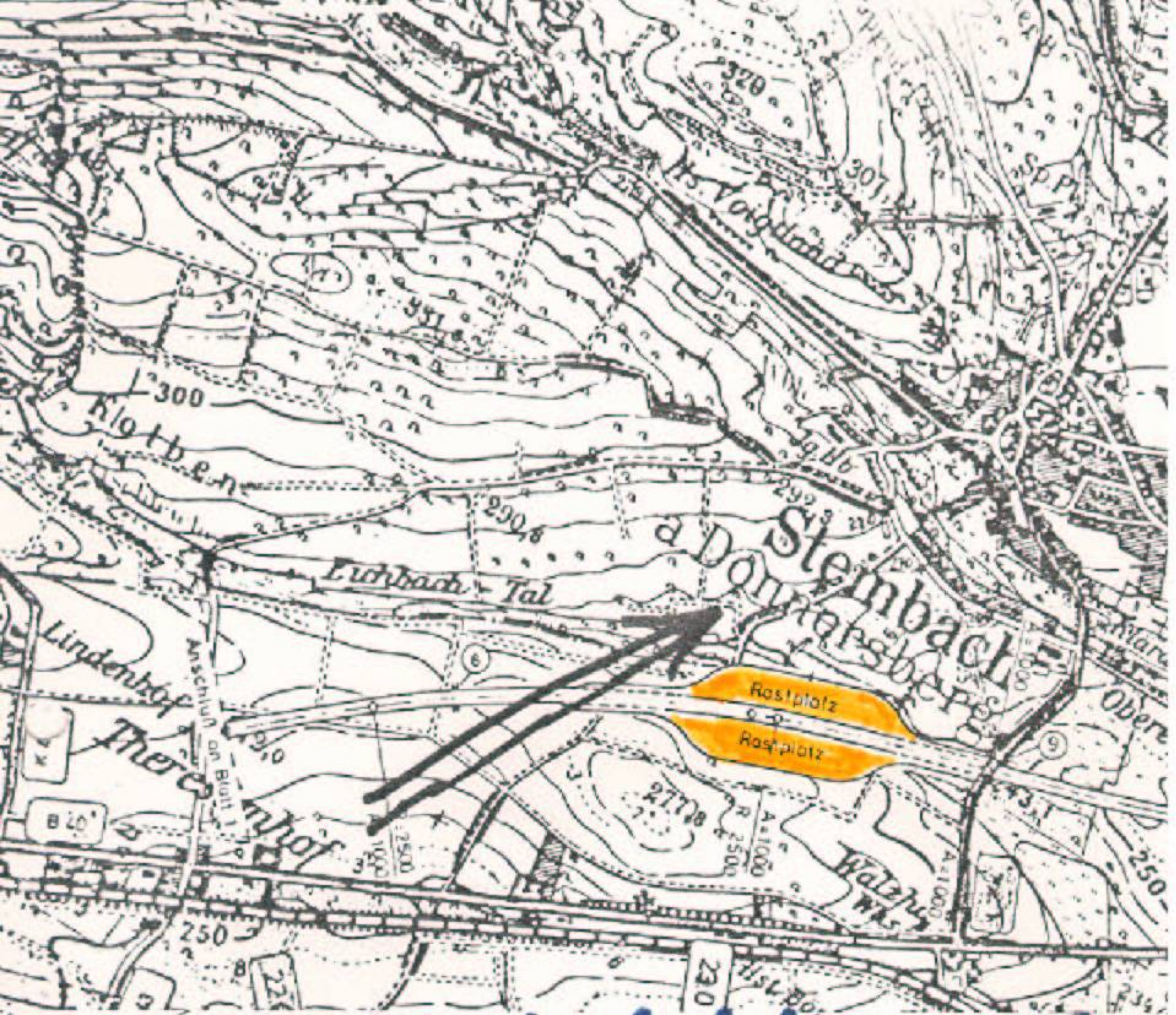
Die Vertreter der Brühlstraße unterbreiten auch einen Vorschlag: „Es wäre angebracht, statt der TED-Anlage ein weiteres Lärmschutzgebiet einzurichten, das Steinbach, und besonders die Brühlstraße, aus südwestlicher bis westlicher Richtung schützt und nicht den Lärmgrundpegel der

Gemeinde erhöht“.

Bezüglich der Verbindungsstraße B 40-Steinbach würde März eine Überführung über die Autobahn für sinnvoller halten, da „eine tieferliegende Autobahn besser abgeschirmt werden kann beziehungsweise weniger Lärm und Schmutz bringt“. Dies sei auch aus Kostengründen zu überlegen, denn der Brückenbau Autobahn sei vier- und der Brückenbau Landstraße zweispuriger.

März wendet sich in einem Schreiben auch an den Gemeinderat von Steinbach und zeigt sich „betroffen“. Wieso, fragt er, führe der Gemeinderat lange Diskussion über einen Park- und Rastplatz? Darunter verstehe man was ganz anderes als den geplanten Tank- und Erfrischungsdienst - „das ist eine Verharmlosung der Tatsache“. Die Meinung des Gemeinderats laut Protokoll aus der letzten Sitzung - daß die Tank- und Erfrischungsdienstanlage zu begrüßen sei, entspreche keinswegs der Meinung der betroffenen Bürger in der Brühlstraße, das bedeute, die Anlieger haben sich mit großer Mehrheit dagegen ausgesprochen.







# 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 Lärmschutzwand von sieben Metern, der aber ist gar nicht im Lageplan vorgesehen, um das gröbste 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 Lärmschutzwand vorzusehen.

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



STRASSENVERWALTUNG RHEINLAND-PFALZ  
- Planfeststellungsbehörde -

Az.: 02.1 - 545 - VI / 10

Koblenz, den 23. April 1985

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

-----

für den Neubau des Teilstückes der BAB  
A 63 von der Landesstraße 394 bei Stein-  
bach bis zur Anschlußstelle Dreisen aus  
dem Abschnitt Anschlußstelle B. 48 - An-  
schlußstelle Dreisen der Bundesautobahn  
A 63, Mainz - Kaiserslautern



einer TK in ihrem Wohnumfeld verursachen werde. Sie fordern eine Verlegung der geplanten TK aus dem Nahbereich der Brühlstraße heraus an eine andere Stelle der A 63. Darüber hinaus führt die Interessengemeinschaft allgemeine, auf volkswirtschaftlichen, verkehrspolitischen und umweltschutzrelevanten Erwägungen fußende Grundsatzüberlegungen an, die mehr und mehr zu der Forderung Beteiligter führe, sich als Interessengemeinschaft gegen den Bau der A 63 überhaupt wenden zu sollen. Letztlich aber münden die Einwendungen der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 außer auf der strikten Ablehnung des geplanten Standortes der TK Steinbach in der Forderung nach hinreichenden und landschaftsgerechten Lärmschutzmaßnahmen an der A 63 und ihrer Kreuzung mit der L 394 sowie nach einer landschaftsbezogenen Planung der Überführung der A 63 über die L 394.

Den Einsprüchen gegen die TK Steinbach, die nach dem offengelegten Plan zwar außerhalb, aber im Nahbereich des von der jetzigen Planfeststellung zunächst nur erfaßten Teilstückes der A 63 von Bau-km 23 + 468 bis 28 + 210,555 vorgesehen war, hat die Planfeststellungsbehörde schon bei der auch mit der Festlegung der vorläufigen Planfeststellungsgrenzen verbundenen Abwägung erhebliches Gewicht zugemessen. In dieser Gewichtung der gegenläufigen Interessen hat die Planfeststellungsbehörde deshalb eine nochmalige Überprüfung dieses nach dem offengelegten Standortes der TK Steinbach veranlaßt. Als Ergebnis dieser Überprüfung hat der Straßenbaulastträger den nach dem offengelegten Plan angestrebten Standort Steinbach für eine Tank- und Rastanlage fallen gelassen. Im Falle einer etwaigen späteren Errichtung einer Tank- und Rastanlage an der A 63 kommt daher ein Standort Steinbach endgültig nicht mehr in Betracht. Eine spätere Feststellung des Planes für das von der jetzigen Planfeststellung noch ausgenommene Teilstück der A 63 ab der L 394 in Richtung Sembach wird demgemäß ohne die nach dem offengelegten Plan bei Steinbach angestrebte Tank- und Rastanlage erfolgen. Die gegen die TK



Gewicht zugemessen. In dieser Gewichtung der gegenläufigen Interessen hat die Planfeststellungsbehörde deshalb eine nochmalige Überprüfung dieses nach dem offengelegten Standortes der TK Steinbach veranlaßt. Als Ergebnis dieser Überprüfung hat der Straßenbaulastträger den nach dem offengelegten Plan angestrebten Standort Steinbach für eine Tank- und Rastanlage fallen gelassen. Im Falle einer etwaigen späteren Errichtung einer Tank- und Rastanlage an der A 63 kommt daher ein Standort Steinbach endgültig nicht mehr in Betracht. Eine spätere Feststellung des Planes für das von der jetzigen Planfeststellung noch ausgenommene Teilstück der A 63 ab der L 394 in Richtung Sembach wird demgemäß ohne die nach dem offengelegten Plan bei Steinbach angestrebte Tank- und Rastanlage erfolgen. Die gegen die TK