

Stellungnahme zum
Einspruch

Anlage zur Terminladung im
Planfeststellungsverfahren

**Planfeststellungsverfahren für den die A 63, Tank- und Rastanlage Donners-
berg**

Straßenbau-Dienststelle

Landesbetrieb
Mobilität
Kaiserslautern
Eckelstraße 6

67655 Kaiserslautern

Zu den Einwendungen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Beschluss aus dem Jahr 1985

Das Planfeststellungsverfahren für den Autobahnabschnitt von der Anschlussstelle B 48 -heute AS Winnweiler- bis zur Anschlussstelle Dreisen -heute AS Göllheim- (von Bau-km 16,2 bis Bau-km 28,2) wurde am 01.08.1979 eingeleitet. Aufgrund von Einsprüchen erfolgte eine Trennung in zwei Teilabschnitte an der L 394 bei Steinbach (Bau-km 23,468).

Der zitierte Planfeststellungsbeschluss vom 23.04.1985 umfasst den nordöstlich der L 394 liegenden Teilabschnitt von Bau-km 23,468 bis Bau-km 28,2. Die damals bei ca. Bau-km 23,0 geplante Tank- und Rastanlage lag außerhalb dieses Teilabschnittes. Dazu heißt es auf Seite 2 des Beschlusses:

„Der in den offen gelegten Plänen mit enthaltene Teilbereich von Bau-km 16+200 bis 23+468 in den Gemarkungen Münchweiler/Alsenz, Alsenbrück-Langmeil, Imsbach, Steinbach und Börrstadt ist von dieser Planfeststellung ausgenommen und bleibt einer gesonderten Entscheidung über die Feststellung des Planes noch vorbehalten. Die in dem abgetrennten Teilbereich vorgesehene Tank- und Rastanlage Steinbach wird an diesem Standort aufgegeben, also nicht gebaut werden.“

Auf Seite 46 des Beschlusses ist zu den Einsprüchen gegen die vorgesehene Tank- und Rastanlage u. a. ausgeführt:

„Der Straßenbaulastträger hat sich daher jetzt schon dafür entschieden, aufgrund der Einsprüche den nach den offen gelegten Plänen vorgesehenen Standort einer Tank- und Rastanlage bei Steinbach aufzugeben.“ Diese Planung zur Errichtung einer

Tank- und Rastanlage Steinbach wird entsprechend dieser Festlegung des Straßenbaulastträgers somit auch bei Fortführung des Verfahrens für den Abtrennbereich der A 63 von Bau-km 16+200 bis 23+468 nicht mehr weiterbetrieben. Die Einsprüche der Beteiligten gegen die Tank- und Rastanlage Steinbach haben sich hierdurch erledigt.“

Mit dieser Formulierung wird der damals gewählte Standort bei Steinbach aufgegeben. Ein Standort, weiter entfernt von der Ortslage in dem festgestellten Teilabschnitt von Bau-km 23+468 bis 28+200, wird nicht ausgeschlossen.

Der Wegfall der Tank- und Rastanlage in dem Teilabschnitt von Bau-km 16+200 bis 23+468 wird in dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.04.1989 für diesen Teilabschnitt auf Seite 3 bestätigt:

„Die nach dem offen gelegten Plan ursprünglich vorgesehene beiderseitige Tank- und Rastanlage Steinbach, Bau-km 22+560 – 23+610, entfällt gemäß dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 23.04.1985 – 02.1/545-VI/10 - und ist daher nicht mehr in den festgestellten Deckblattunterlagen enthalten.“

Der jetzt geplante Standort der Tank- und Rastanlage beginnt bei Bau-km 23+500 und endet bei Bau-km 24+450, die Anfangs- und Endpunkte sind also um 940 m bzw. 840 m nach Nordosten verschoben. Der Abstand zur Bebauung ist größer als bei der damaligen Planung. Während bei der damaligen Planung auch mit einem Lärmschutzwall wegen der Höhendifferenzen keine wirksame Abschirmung möglich war, liegt die jetzt geplante Anlage im Einschnitt bei größerem Abstand zur Bebauung. Zudem ist geplant, die vorhandenen Wälle zwischen durchgehender Autobahn und den Parkflächen von 2 m auf 4 bzw. 5 m zu erhöhen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Planung für die Tank- und Rastanlage am alten Standort damals aufgegeben wurde, jedoch weiterhin die Absicht bestand, bei Steinbach zu einem späteren Zeitpunkt und mit größerem Abstand zur Bebauung die Tank- und Rastanlage zu errichten.

2. Beeinträchtigung des persönlichen Wohnwertes

Nach unserer Auffassung führt der Bau der Tank- und Rastanlage zu keinen Nachteilen, die den persönlichen Wohnwert unzumutbar beeinträchtigen würden. Eine Wertveränderung aufgrund eines rechtmäßigen Eingriffs auf dem Nachbargrundstück ist hinzunehmen, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Tank- und Rastanlage nicht in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Eigentumsschutzes, wie ihn Artikel 14 GG vermittelt, wird jedoch von uns nicht gesehen. Der Bereich Mühlbusch ausgenommen, werden sich die Lärmbeeinträchtigungen durch den Bau der Tank- und Rastanlage gegenüber der heutigen Situation zumindest nicht verschlechtern.

Auch hinsichtlich der Immissions-Belastung führt die vorliegende Planung nicht zu unzumutbaren Verschlechterungen. Eine entsprechende Luftschadstoffuntersuchung führt zu dem Ergebnis, dass sich für die Anwohner in der Nachbarschaft der geplanten Tank- und Rastanlage die lufthygienische Situation im Planfall Prognose 2020 im Vergleich zum Nullfall 2020 verschlechtert. Die Grenzwerte der 22. BimSchV werden

jedoch im Planfall 2020 an den beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten (Bebauung) deutlicher unterschritten. Aus lufthygienischer Sicht lassen sich, so das Ergebnis des Gutachtens, entsprechend der 22. BimSchV keine Einwände gegen die Planung begründen.

3. Keine gesetzliche Regelung zu Lärm TuR, fehlerhafte und unvollständige Berechnung

Die den Planunterlagen als Unterlage 11 beiliegende schalltechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben und ist fehlerfrei. Die 16. BimSchV und die darin normierten Anspruchsvoraussetzungen sind auch für die geplante Tank- und Rastanlage anwendbar. Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sehen u.a. Berechnungsmethoden für Tank- und Rastanlagen vor, bei denen sowohl der ruhende als auch der fahrende Verkehr berücksichtigt und in der Regel für die Betroffenen günstigere Ergebnisse erzielt werden.

Für den Bau der Tank- und Rastanlage Donnersberg wurde festgestellt, dass es zumindest zu keiner Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Situation kommen wird. Lediglich im Bereich „Am Mühlbusch“ ist eine geringfügige Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten, die jedoch außerhalb des wahrnehmbaren Bereiches liegt und auf der Grundlage der 16. BimSchV keinen Anspruch auf Schutzmaßnahmen auslöst.

Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Lärmberechnung sind für uns nicht erkennbar.

4. Berechnete Werte im schalltechnischen Gutachten

Die im schalltechnischen Gutachten vollzogene Berechnung entspricht den Vorgaben der 16. BimSchV und stellt für den Prognosehorizont die einzige Möglichkeit zur Ermittlung der Lärmbelastung dar. Messungen sind weder in der 16. BimSchV vorgesehen noch für Neubauten praktisch machbar.

5. Höhere Emissionsabgase und Lärm durch an- und abfahrende Autos

Wie bereits oben ausgeführt, wurden in der schalltechnischen Berechnung die Ist-Werte den prognostizierten Werten gegenüber gestellt mit dem Ergebnis, dass es nicht zu einer Verschlechterung kommen wird. Lediglich im Bereich „Am Mühlbusch“ kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung im nicht wahrnehmbaren Bereich. Besondere Faktoren wie das An- und Abfahren sind in dieser, durch die RLS-90 vorgeschriebene – Berechnungsmethode bereits enthalten.

Es ist zutreffend, dass durch die vorliegende Planung die lufthygienische Situation gegenüber dem Prognose-Nullfall verschlechtert wird. Allerdings liegen die durch ein entsprechendes Gutachten ermittelten Werte deutlich unter den Grenzwerten der 16. BimSchV.

6. Wertminderung des Eigentums

Hier gilt das zu Ziffer 2 – Beeinträchtigung des persönlichen Wohnwertes – bereits ausgeführte.

7. Örtliche Gegebenheiten um Steinbach (Klima-, Windverhältnisse)

Im Rahmen der bereits genannten Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmission beurteilt. Selbstverständlich liegen diesem Gutachten meteorologische Daten zugrunde, beispielsweise Angaben über die Häufigkeit verschiedener Ausbreitungsverhältnisse in den unteren Luftschichten, die durch Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre definiert sind.

Die örtlichen Gegebenheiten um Steinbach haben Einfluss in diese Berechnung gefunden.

8. Kriminalitätsstatistik

Eine Statistik über die Kriminalitätsentwicklung im Nahbereich von Tank- und Rastanlagen ist uns nicht bekannt. Anhaltspunkte für eine erhöhte Gefährdung der Anwohner sind für uns allerdings nicht ersichtlich; dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Anlage umzäunt und die Zufahrt durch eine Schranke gesichert wird. Das Verlassen der Autobahn ist also an dieser Stelle nicht ohne weiteres möglich.

9. Ausbau des Parkplatzes „Heubergerhof“ bei Kirchheimbolanden

Im Rahmen einer Standortuntersuchung wurden insgesamt 5 Standorte zwischen den Anschluss-Stellen Winnweiler und Freimersheim näher untersucht, unter anderem der Standort südöstlich von Kirchheimbolanden bei Betriebs-Kilometer 41,0 in einer Entfernung von ca. 3,5 km zum Parkplatz „Heubergerhof“.

Der Umbau des vorhandenen Parkplatzes wurde im Rahmen dieser Untersuchung nicht näher betrachtet, da er aufgrund gravierender Nachteile von vorne herein als Alternative ausgeschlossen ist:

- Der Abstand zur nächsten Tank- und Rastanlage auf der A 6 ist mit 68 km (Waldmohr) bzw. 73 km (Homburg) zu groß
- die bestehenden Gebäude müssten abgerissen werden, um Platz für den Neubau zu schaffen
- die topographischen Gegebenheiten machen den Bau an dieser Stelle unverhältnismäßig aufwendig
- wegen vorhandener Zwangspunkte (rutschgefährdete Einschnittsböschung im Südosten, Bahnanlage im Nordwesten) müsste die Erweiterung in Richtung Nordosten erfolgen. Davon wären ein Vogelschutzgebiet, landespflegerische Ausgleichsflächen und hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen.
- die bereits bestehende Entwässerungsproblematik an dieser Stelle würde nochmals verschärft. Die Ver- und Entsorgungsanlagen müssten neu bemessen werden für wesentlich größere Wassermengen.

- Die rückwärtigen Zufahrtsstraßen vom nachgeordneten Straßennetz sind nicht vorhanden und müssten ebenfalls noch hergestellt werden.
- umfangreicher Grunderwerb wäre erforderlich

Vor diesem Hintergrund sehen wir im Ausbau des Parkplatzes „Heubergerhof“ keine Alternative zur vorliegenden Planung.

10. Komplettlösung durch Standortkonzept Autohof bei Kirchheimbolanden

Die Errichtung von Autohöfen durch private Investoren steht grundsätzlich den Tank- und Rastanlagen unmittelbar an der Autobahn nicht entgegen, sondern erweitert das Angebot und deckt einen vorhandenen Bedarf. Im Gegensatz zur Tank- und Rastanlage, die einen notwendigen Nebenbetrieb der Autobahn darstellt und zu deren Errichtung auch aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Verpflichtung besteht, liegen Art und Umfang des Autohof-Betriebs im wirtschaftlichen Ermessen des privaten Investors.

Vor dem Hintergrund der bereits derzeit insbesondere durch Lkw überlasteten Tank- und Rastanlagen unmittelbar an den Autobahnen sehen wir das Autohof-Konzept nicht als Konkurrenz, sondern vielmehr als sinnvolle Ergänzung.

11. Symmetrischer Aufbau überholt, einseitige Anlage gefordert

Wir teilen die Auffassung, dass einseitige Anlagen grundsätzlich wirtschaftlicher und verträglicher sind, nicht. Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A 63 zeigt die Erforderlichkeit für den Bau einer beidseitigen Tank- und Rastanlage, so dass das zugrunde liegende Grundkonzept durch das Bundesministerium für Verkehr vorgegeben wurde. Wir geben diesbezüglich zu bedenken, dass auch einseitige Anlagen mit Nachteilen verbunden sind. Nachdem der Bedarf für die in der Planung vorgesehenen Parkplätze und Einrichtungen vorhanden ist, müsste eine Anlage nur auf einer Seite entsprechend größer dimensioniert werden. Zwar würden bei einer solchen Alternative Betriebsgebäude wegfallen, die verbleibenden müssten jedoch, um die erforderliche Kapazität zu gewährleisten, entsprechend erweitert werden.

Die Anschlussröhren müssten größer dimensioniert werden, ein Bauwerk zur Querung der Autobahn wäre erforderlich und für die Benutzer der Tank- und Rastanlage entstünden Umwege, die sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht nicht gewollt sind und zu Belästigungen für die Anwohner führen.

12. Planung passt nicht in das landschaftliche Bild von Steinbach

Als Bestandteil der Planunterlagen wurde ein landespflegerischer Begleitplan erstellt (Anlage 12 der offen gelegten Planunterlagen). Unter anderem wurden hierin auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und Erholung/Freizeit untersucht. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass das Landschaftsbild geprägt ist durch die stark frequentierte A 63 mit den dazugehörigen Damm- und Einschnittböschungen. Hinzu kommen die Brückenbauwerke über die L 394 im Westen und über den Wirtschaftsweg im Osten, die als technische Bauwerke das Landschaftsbild nachhaltig

verändert haben. Aufgrund dieser Belastungen wird dem Bereich hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitfunktion eine lediglich geringe Bedeutung zugesprochen.

Selbstverständlich muss in der Planung dafür Sorge getragen werden, dass vermeidbare Beeinträchtigungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild soweit als möglich vermieden und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch landespflegerische Maßnahmen kompensiert werden. Zur Einbindung in das Landschaftsbild sind hierzu in erster Linie Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern sowie Rasen vorgesehen.

Zur Prüfung der landespflegerischen Begleitplanung und zur Sicherstellung, dass diese Belange entsprechende Berücksichtigung finden, erfolgt die Beteiligung sowohl der Oberen als auch der Unteren Planfeststellungsbehörde im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

13. Erholungs- und Tourismusgebiet, Wohnbereich

Hinsichtlich des Erholungsgebietes verweisen wir auf das unter Punkt 13 gesagte. Den Wohnbereich betreffend wurde bereits ausgeführt, dass sich die Belästigung durch den Verkehrslärm mit Ausnahme des Bereiches „Am Mühlbusch“ durch den Bau der Tank- und Rastanlage jedenfalls nicht verschlechtern wird. Auch die Immissionsbelastung betreffend werden die Grenzwerte der 22. BimSchV deutlich unterschritten.

Vor diesem Hintergrund sehen wir keinen unzumutbaren Eingriff in das Wohneigentum der Einwender.

14. Versorgungswege als Schleichwege zur Autobahn

Die Zufahrt zur Tank- und Rastanlage wird mittels einer Schranke gesichert und durch entsprechende StVO-Beschilderung für den Durchgangsverkehr gesperrt. Eine über den Zulieferverkehr hinausgehende Benutzung als Zufahrt zur Autobahn in nennenswertem Umfang kann daher unseres Erachtens ausgeschlossen werden.

15. Weiterentwicklung des Ortes, Fluktuation

Wie bereits oben ausgeführt, ist der Bau der Tank- und Rastanlage nicht mit unzumutbaren Nachteilen für die Anwohner verbunden. Der Abstand zur Randbebauung beträgt ca. 350 – 400 Meter, es bestehen keine Pläne zur Weiterentwicklung des Ortes in Richtung Autobahn

Es ist daher für uns nicht nachvollziehbar, inwiefern die Planung die Weiterentwicklung der Gemeinde Steinbach behindern bzw. zur Fluktuation führen sollte.

16. Geforderte Lärm- und Windschutzbaumaßnahmen

Wie bereits mehrfach ausgeführt, sind die Anspruchsvoraussetzungen der 16. BimSchV nicht erfüllt. Mit Ausnahme des Bereiches „Am Mühlbusch“ erfolgt zumindest keine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Zustand. Vor diesem Hin-

tergrund sehen wir keine rechtliche Grundlage zur Umsetzung von weitergehenden Schutzmaßnahmen.