

Bezug: Stellungnahme zum Einspruch von LBM

Hier: *Standortuntersuchung von Richard Lutz Nov. 2006*

Bei dem untersuchten Alternativstandort Langmeil-Röderhof sehen wir neben den bereits beschriebenen Vorteilen, weitere wesentliche Verbesserungen für die Verbandsgemeinde, für den Naturschutz und den Menschen.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 2.1; Nachteil 2. Punkt>

Wir widersprechen der Nachteildarstellung in Punkt 2.1 der alternativen Standortuntersuchung, hier Nachteil 2. Punkt.

Der aufgeführte Nachteil ist vollständig hinfällig, wenn nur minimale Tekturen am Standort durchgeführt werden und zwar indem man anstatt das Zentrum auf Betriebskilometer 55,000 km setzt, ein geringfügiges verschieben um 150 m auf km 55,150 bereit ist.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 3; Nachteil 2. Punkt>

Durch das minimale Verschieben bis kurz vor der Auflagefläche der Brücke braucht auch hier, nicht wie im Standort Steinbach das bestehende Unterführungsbauwerk über der L394 verbreitert zu werden, was ein weiteres Risiko für die Bestandserhaltung des Bauwerks sowie weitere überproportionale langfristige Kosten verursachen könnte.

Wir müssen feststellen, dass die Alternative wohl bewusst so gezeichnet wurde, dass sie ein vom Donnersberg kommendes Schutzgebiet gerade noch so berührt. Dies ist wohl mehr den Interessen einer jetzigen Planfeststellung geschuldet, nach dem Motto „Kann nicht sein - was nicht sein darf“.

Für den Bürger besteht der Verdacht, dass die treibende Kraft zu diesem Standort Steinbach wohl in einer überdimensionierte Kläranlage Börstadt zu suchen ist.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 2.1; Nachteil 1. Punkt>

Auch der Nachteil der angedeuteten Erdmassenverschiebung sehen wir anders und auch die folgende Aussage: „Eine geeignete Bodendeponie für die Überschussmassen ist zu finden.“

Es ist nach unserer Meinung eine willkürliche Annahme, dass die Tank- und Rastanlage in gleicher Höhe mit der Autobahn liegen

muss. Ein höher gelegter Rastplatz trägt auch nach unserer Meinung zu einer Verringerung der Unfallgefahr bei.

Eine ansteigende Ausfahrt der Autobahn hätte zur Folge, dass das Fahrzeug besser abgebremst wird und eine geringere Fahrgeschwindigkeit auf dem Rastplatz vorliegt. Ein Gefälle der Ausfahrt zur Autobahn hat den Vorteil, dass die Fahrzeuge schneller auf Reisegeschwindigkeit kommen würden und dem Auffahrenden zu einem besseren Überblick verhelfen würden.

Da sich Lärm nach oben ausbreitet und man von „oben“ meistens einen besseren landschaftlichen Einblick bekommt, entspricht ein derartiger Rastplatz besser den Anforderungen des Nutzers bzw. der Forderung „Die Nebenbetriebe sollen die Verkehrsteilnehmer durch ihre Lage und Gestaltung zum Rasten einladen. Standort in einer landschaftlich ansprechenden Umgebung sind deshalb zu bevorzugen.“ (E alt Nr 43; 1.2)

Muss man wie in Steinbach aus landespflegerischen und naturrechtlichen Belange zur Minderung von Störeffekten die Anlage vollständig mit einer dichten hochwachsende Baum- und Strauchhecke eingrünen, ist dies ein Widerspruch zur Anforderung des Nutzers. (E Nr 11; 2. Abs 2)

Bei der Suche nach einer Bodendeponie für die Überschussmassen wäre die Gemeinde Steinbach sicherlich der Kreisverwaltung dankbar, wenn mit diesen Erdmassen der fehlende Lärmschutz seit dem Bau der A 63 zwischen Brücke L394 und Standenbühl Einschnitt, auf einer Länge von 800 Meter – auf der nördlichen Seite der A63 - errichtet werden würde. Nach unserer Berechnung wäre hier ein Bedarf von mindestens 20 bis 40 Tausend Kubikmeter notwendig.

Wir verweisen hier auch noch einmal auf die Stellungnahme A63, Kaiserslautern-Mainz, Abschnitt AS B48 bis AS Dreisen vom 09.04.1980 (Stellungnahme zum Einspruch Nr. 43) Seite 3 Abs 1

„Sollte nach Inbetriebnahme der Anlage wider Erwarten unzumutbare Lärmbelästigung auftreten, so werden diese durch geeignete Maßnahmen auf das vom Gesetzgeber vorgegebene Maß gemindert.

Dass diese Grenzwerte überschritten sind, wird sehr deutlich in den veröffentlichten Unterlagen Landesministerium Mainz Verkehr zur Lärmkartierung RLP 2007 Pegelwerte LDEN und LNight Datei: A63_LDEN_9.12 und A63_LNight_9.12 bzw.

A63_LDEN_9.11 und A63_LNight_9.11 gemäß der EU Vorgaben sehr deutlich.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf das Allgemeine Rundschreiben Nr. 20/2006 Sachgebiet 12.1: Umweltschutz; Lärmschutz Az: S 13/7144/2/02-11/521247 vom 4.8.2006 und möchten folgende ersten zwei Satz zitieren:

“Zur Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Bundesfernstraßen wurde im Bundeshaushalt 2006 die Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen verstärkt. Für die Folgejahre ist ein entsprechend hoher Haushaltsansatz zu erwarten....“

Weiter verweisen wir auf einen Rundbrief der Gemeinde vom 28.07.2005 Abs. 3 worin folgendes für alle Bürger zu lesen ist: „Die Gemeinde hat deshalb auch einen Antrag gestellt, den Lärmschutz entlang der A63 zu verbessern.“

Vorbeugend in Anlehnung an die Stellungnahme zum Einspruch Nr. 43 vom 09.04.1980 möchten wir weiteres folgendes bemerken:

Der Rastplatz Wattenheim hat heute ein Arbeitskräfte-Einzugsgebiet von ca. 15 km - diesen Radius auf die Alternative 1 Langmeil-Röderhof bezogenen - würde auch ausreichend Arbeitsplatz Potenzial haben. Dieses Einzugsgebiet würde Orte wie Kirchheimbolanden, Eisenberg, Enkenbach-Alsenborn, Otterberg und Rockenhausen umschließen.

Die Alternative ist ebenfalls sehr einfach an eine öffentliche Busverbindung anzubinden, die heute schon an diesem Gebiet vorbeifährt und durch das wachsende Industriegebiet auch langfristig eine kostengünstige Auslastung der Strecke haben wird.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 2.1; Vorteil 1. Punkt>

Unter dem beschriebenen Vorteil unter 2.1 „In unmittelbarer Nähe befindet sich keine Wohnbebauung (min 800 m)“ erfreut uns das Umdenken auf der Behördenseite, in Bezug an das oben erwähnte Schreiben.

Der Abstand ist so gar größer als beschrieben, nach der Luftaufnahme - Copyright 2003 by LVerGeo RP - sind es nicht 800 m, sondern 1,1 km von Langmeil und 1,0 km vom Röderhof entfernt.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 2.1; Vorteil neu >

Wobei weitere Vorteile hier genannt werden müssen.

In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Industriegebiet, dass aus EU Mitteln gefördert wurde. Damit sind die geforderten wirtschaftlich günstigen Anschlüsse an bestehende Versorgungs-netze sicherlich erreichbar.

Weiter sehen wir die Möglichkeit hier eine Tank- und Rastanlage mit einem Industriegebiet als Kombination zu schaffen. Hier sehen wir große Möglichkeiten für die Verbandsgemeinde und der Region auch weitere Arbeitsplätze zu schaffen, die nachweisbar von mittelständischen Unternehmen ausgehen, z. B. durch Dienstleistungen rund um Tank- und Rastanlage bzw. Lastwagen, bzw. Logistik.

Damit hat die Region die Möglichkeit hier mittelfristig nachhaltig weitere Arbeitsplätze zu schaffen und überhaupt den idealen Ansatz für eine regionale Vermarktung.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 3; Vorteil 1. Punkt>

In der Alternativ-Standortuntersuchung unter Pkt. 3 als Vorteil zu erwähnen „die benötigten Grundstücke befinden sich überwiegend im Besitz der BRD“ ist eine moralische Unverschämtheit und wird von vielen Bürgern als Mauschelei unter Behörden gesehen.

Letztlich sind es wohl die von jedem Grundstücksbesitzer eingehaltenen 2% bis 3% einer Autobahnflurbereinigung, die dann rein zufällig ohne Beschluss am geplanten Tank- und Rastplatz zum liegen kamen und eigentlich für Wege usw. Verwendung finden sollten zum Nutzen der Anlieger.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 3; Nachteil neu a>

Gegen den Standort Steinbach spricht auch, dass in der Angrenzung des Tank- und Rastplatzes ein Wasserschutzgebiet liegt, das durch unvorhersehbare Katastrophen in Mitleidenschaft gezogen werden kann, z.B. durch einen Unfall an der Ein- und Ausfahrt der A63 mit einem Tankfahrzeug, dass jeder Zeit im Möglichen liegt. Dieses zur Zeit zwar nicht genutzte Wasserschutzgebiet, ist aber für die Zukunft weiter zu erhalten, da Wasser ein zukünftiges immer knapperes Gut darstellt.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 3; Nachteil neu b>

Wir sehen die Unzulänglichkeit in bereitgestellte Unterlagen des Flächennutzungsplanes bei Steinbach, das in der Südseite der Brühlstraße und der oberen Mühle ein Mischgebiet ausweist. In der Realität ist seit vielen Jahren die Südseite der Brühlstrasse inklusive der oberen Mühle als reines Wohngebiet anzusehen. Nach unserem rechtlichen Kenntnisstand hat sich eine Planung an der wirklich erlebten Realität zu orientieren. Selbst der vor 20 Jahren ansässige Zahnarzt in der Brühlstraße, Südseite rechtfertigt nicht die Südseite als Mischgebiet auszuweisen und die Lärmbetrachtung darauf aufzubauen.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 3; Nachteil neu c>

Weiter zeigt das Schadstoffgutachten starke Kaltluftströme, die Schadstoffe nach Osten auf (nach §19 BNatSchG) streng geschützte Arten Einfluss nehmen wird.

Dabei sind wir der Auffassung, dass es nicht immer nur die Grenzwerte sind, die eine Rolle spielen (denkt man an die Wirkung von Homöopathie), sondern auch die Kombination von unterschiedlichen Schadstoffen, die wegen der Menge an Kombination überhaupt nicht untersucht werden und als Kombination vielleicht wirksamer sind (denkt man an die Wirkung von Königswasser und Gold).

Dadurch sehen wir eine katastrophale Beeinträchtigung für streng geschützte Arten nach § 19 BNatSchG und § 42 BNatSchG. Dabei sehen wir hier nicht nur den „kleinen Abendsegler“, auf den in allen drei Fauna-Gutachten verwiesen wird und wo folgendes erwähnt wird: „... der Quartiernachweis im Fohlenhof (ist) herauszustellen.“ §19 Seite 8; § 42 Seite 10 ; Faunistisches-Gutachtens Seite 54.

Dieses Quartier sehen wir durch den Bau der Tank- und Rastanlage und dessen Betrieb mittelfristig als zerstört an.

Nicht nur damit ist das Projekt nicht zulässig nach § 19 BNatSchG.

Seite 11 Abb. 2.2 zeigt die unmittelbare Nähe zum Fohlenhof und Standenbühl, siehe Gutachten Luftschadstoffuntersuchung zum Bau

der Tank- und Rastanlage vom Ingenieurbüro Lohmeyer vom Januar 2006.

In diesem Zusammenhang rügen wir, dass im Gutachten Luftschadstoff - diese Problematik nur mittelmäßig dargestellt wird – während es freizugängliche öffentliche Unterlagen gibt, die diese Problematik sehr anschaulich darstellen.

Siehe dazu „Lohmeyer aktuell“ Ausgabe Nr. 15 vom Mai 2006, Seite 3 Bild NOx- Zusatzbelastung durch Tank- und Rastanlage.

Der Bürger muss annehmen, dass hier nachträglich weitere negative Erkenntnisse für Mensch und Natur vorliegen bzw. der Auftraggeber untersagt hat, diese aussagekräftigen Bilder im Gutachten erscheinen zu lassen.

In diesem Zusammenhang stellen wir auch den Antrag, dass alle Gutachten und Veränderungen des Planfeststellungsverfahrens neu öffentlich ausgelegt werden müssen.

Als weiterführenden Antrag sehen wir es als verantwortungslos gegenüber der Natur, des EU-Rechts sowie den Steuergeldern der Bürger, dass dieses Planfeststellungsverfahren Tank- und Rastplatz Steinbach immer noch weiter vorangetrieben wird.

><Bezug Standortuntersuchung Punkt 4; Fazit>

Dem Fazit der Alternativ Standortuntersuchung unter Pkt. 4 müssen wir energisch widersprechen. Nach unserer Meinung ist nur der Standort 1 Langmeil der zu favorisierende und unter Abwägung aller Belange heran zieh bare.