

Planfeststellungsverfahren für das Straßenbauvorhaben
Ausbau der Rastanlage bei Steinbach zur Tank- und
Rastanlage Donnersberg im Zuge der A 63

Ergebnisniederschrift über den Erörterungstermin am
26.09.2007 im Bürgerhaus Steinbach

Inhaltsverzeichnis:

Allgemeines

Mit Schreiben vom 26.04.2005 legte der RLSV Kaiserslautern, Eckelstr. 6 in 67655 Kaiserslautern die Planunterlagen für das Straßenbauvorhaben „Ausbau der Rastanlage bei Steinbach zur Tank- und Rastanlage Donnersberg im Zuge der A 63“ bei der Anhörungsbehörde zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vor. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz mit Sitz in Koblenz ist für die Durchführung des Anhörungsverfahrens zuständig.

Zum bisherigen Verfahrensablauf

Die Planunterlagen haben in der vom 13.06.2005 bis 12.07.2005 bei der Verbandsgemeindeverwaltung Winnweiler zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegen; Einwendungen gegen die Planung konnten **bis zum 26.07.2005** beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, - Anhörungsbehörde - oder bei der genannten Verbandsgemeinde schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden; nach Ablauf dieser Frist eingegangene Einwendungen waren verspätet erhoben und sind vom weiteren Verfahren ausgeschlossen (§ 17 Abs. 4 FStrG); auf diese Rechtsfolge wurde in der Bekanntmachung ausdrücklich hingewiesen.

In dem Verfahren wurden Einwendungen erhoben und Stellungnahmen abgegeben; aus diesem Grund wurde ein Erörterungstermin festgesetzt. Der Erörterungstermin fand am 26.09.2007 im Bürgerhaus Steinbach statt; er wurde am 22.08.2007 im amtlichen Bekanntmachungsorgan der Verbandsgemeindeverwaltung Winnweiler ortsüblich bekannt gemacht. Diejenigen Personen und Stellen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden individuell eingeladen.

Herr Regierungsdirektor Willi Esch-Probstfeld eröffnete um 09.³⁰ Uhr als Verhandlungsleiter den Erörterungstermin. Nach der Begrüßung stellte er zunächst den weiteren Vertreter der Anhörungsbehörde, Herrn Witte und die teilnehmenden Vertreter des Straßenbaulastträgers LBM Kaiserslautern, Frau Jung, Frau Schmitt, Frau Schadig, Herr Madert, Herr Wannemacher, Herr Ehlhardt und Herrn Rüdiger vor. Anschließend begrüßte er die anwesenden Gutachter und Sachverständigen, Herr Krummenauer (faunistische Gutachten), Herr Dr. Bösing (Schadstoffgutachten), Herr Dr. Jungelen und Frau Gajewski (Lärm und Abgasproblematik). Danach wurden zunächst allgemeine Erläuterungen über den Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens gegeben und die Bedeutung des Erörterungstermins erläutert. Anschließend wurde die Planung der Tank- und Rastanlage von Vertretern des Straßenbaulastträgers in ihren Grundzügen vorgestellt.

Vor Eintritt in die konkrete Erörterung meldet sich Frau Rechtsanwältin Hensel zu Wort, die in Begleitung von Herrn Michael März (Vorsitzender der Bürgerinitiative Steinbach am Donnersberg) erschienen ist.

Frau Hensel beantragt:

Die nachträglich eingeholten Gutachten müssten erneut, bzw. erstmalig offen gelegt werden. Dies betrifft namentlich das faunistische Gutachten, die Artenschutzuntersuchungen, das Abgasgutachten, die Standortalternativenuntersuchung und die Ergänzungen im landespflegerischen Bereich. Insoweit sei eine dezidierte Erörterung nicht möglich. Es reiche nicht aus, dass die vorgenannten Unterlagen im Erörterungstermin offen gelegt würden. Auf diese Weise könne man sich innerhalb der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit keinen Eindruck verschaffen.

Es wird der Antrag gestellt, die Erörterung abzubrechen bzw. zu vertagen.

Der Antrag auf Vertagung wird von dem Vorsitzenden abgelehnt.

Frau Hensel erwidert darauf, dass dann die gesamte Diskussion aus ihrer Sicht insoweit unter dem Vorbehalt steht, dass nach Zugänglichmachung der vorgenannten Unterlagen ggf. weitere und zusätzliche Schriftsätze in das Verfahren eingebracht werden.

Frau Hensel beantragt zusätzlich Einsicht in die gesamten Verfahrensunterlagen. Aufgrund des Umweltinformationsgesetzes bestünde ein derartiger Anspruch.

Der Vorsitzende erwidert hierzu, dass über diesen Antrag im weiteren Verfahren zu entscheiden sein wird.

Zu den Anträgen von Frau Hensel wird insoweit ergänzend auf die **Anlage 1** zu dieser Niederschrift hingewiesen.

Erörterung der individuell vorgetragenen Stellungnahmen/Einwendungen

Anschließend wurden die im einzelnen erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen in folgender Reihenfolge individuell erörtert:

1. Toll Collect GmbH, Zeppelinstraße 48 a in 14471 Potsdam (Schreiben vom 6/15/2005, Az: Herr Greiner)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Es bestehen keine Bedenken gegen die Durchführung der Maßnahme, es erfolgt jedoch der Hinweis, dass im Bereich des vorhandenen Parkplatzes Einrichtungen der Fa. Toll Collect betroffen sind, die bei Verwirklichung des Vorhabens verlegt werden müssen. Daher wird darum gebeten, rechtzeitig von den weiteren Planungsschritten in Kenntnis gesetzt zu werden.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Seitens der Toll Collect GmbH bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung.

Wir sichern zu, die Toll Collect GmbH in den folgenden Planungs- und Ausführungsphasen zu beteiligen.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Steffen Greiner ist anwesend. Mit der Stellungnahme der Straßenbaudienststelle besteht Einverständnis. Ergänzend wird mitgeteilt, dass sich die Fa. Toll-Collect ggf. komplett von diesem Standort zurückziehen werde.

2. Pfalzwerke AG, Anlagentechnik, Kurfürstenstraße 29 in 67061 Ludwigshafen (Schreiben vom 7/4/2005S39-2005)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Realisierung der Maßnahme. Der beigelegte Lageplan wurde mit ergänzenden Eintragungen versehen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass wenn ein Regenrückhaltebecken im Bereich eines Maststandortes geplant ist, gewährleistet sein muß, dass es keine negativen Auswirkungen auf die Standsicherheit nach sich zieht. Weiterhin wurden verschiedene Ansprechpartner angegeben, die rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren sind. Die üblichen Auflagen und Bestimmungen in Sachen Pflanzabstände, Schutzstreifen, Art der Bepflanzung und Sicherheitsvorschriften sind in den Beschluss aufzunehmen.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Seitens der Pfalzwerke AG bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung.

Für die Information über im Planbereich liegende Versorgungsanlagen und -leitungen der Pfalzwerke AG bedanken wir uns.

Hinsichtlich der Zuwegung zum Mast 125 ist zu sagen, dass die Erreichbarkeit mit der vorliegenden Planung sicher gestellt ist. Die Bemessung der Rückhalteräume geht von einem 20-jährigen Regenereignis aus, so dass nur alle 20 Jahre eine Überstauung der im Plan dargestellten Flächen zu erwarten ist.

Bezüglich der vorgeschlagenen Kabelverlegung im Zuge der Erschließung der nördlichen Zufahrtsstraße wäre auch ein Verlauf komplett in dem neuen Weg nördlich der Regenrückhaltefläche denkbar. Eine Entscheidung darüber sollte u.E. im Vorfeld der Baudurchführung in einem gemeinsamen Termin getroffen werden.

Die Beachtung der genannten Auflagen sichern wir zu.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Pfaff ist anwesend. Mit der Stellungnahme der Straßenbaudienststelle besteht Einverständnis.

3. Verbandsgemeindewerke Winnweiler, Postfach 11 61 in 67719 Winnweiler (Schreiben vom 6/8/2005, Az: VI/Proj.230/Kau/Sch)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird jedoch zu folgenden Punkten Stellung genommen:

Trinkwasserversorgung:

Kann unproblematisch über das Wasserversorgungsnetz der Ortsgemeinde Steinbach erfolgen, die Löschwasserversorgung jedoch nicht. Vom Betreiber der Tank- und Rastanlage sind demnach Löschwasserbehälter vorzuhalten.

Abwasserbeseitigung:

Niederschlagswasser: Es wird darauf hingewiesen, dass ein Anschluss der Niederschlagsentwässerung an die öffentliche Abwasserbeseitigungseinrichtung der VGV-Werke Winnweiler nicht möglich ist.

Dies ist jedoch vom Vorhabenträger auch nicht beabsichtigt.

Schmutzwasser:

Eine Reinigung des Schmutzwassers ist in der Gruppenkläranlage Börrstadt möglich. Diese ist dazu jedoch zu erweitern. Bei voller Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bestehen auch hier keine Bedenken.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Seitens der Verbandsgemeindewerke Winnweiler bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung.

Die Notwendigkeit der Erweiterung der Gruppenkläranlage Börrstadt durch Verfahrensumstellung ist bekannt. Die Kosten sind gemäß der Kostenschätzung der Verbandsgemeindewerke Winnweiler in der Kostenberechnung des Straßenbaulastträgers veranschlagt.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Winnweiler, Herr Schulz, ist anwesend. Mit der Stellungnahme der Straßenbaudienststelle besteht Einverständnis.

4. Kreisverwaltung Donnersbergkreis, Umlandstraße 2 in 67292 Kirchheimbolanden
(Schreiben vom 11/21/2005, Az: 651-31)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Die Lage der Geplanten Tank und Rastanlage (Kaiserstraßensenke) sei ein für den Vogelzug bedeutsames Gebiet. Inwieweit durch die T + R hier Beeinträchtigungen entstehen können, sei nicht genau einschätzbar, es wird jedoch befürchtet, dass durch die Maßnahme insgesamt Beunruhigungen entstehen, insbesondere durch Beleuchtungseffekte.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden insgesamt als zu gering angesehen. Auch sei teilweise die Kompensationsfähigkeit von Flächen überbewertet bzw. sei überhaupt keine Kompensationsfähigkeit vorhanden. Die Flächen für den eigentlichen Bau der T und R sei in der Ausgleichsbilanzierung überhaupt nicht berücksichtigt.

Des Weiteren sei nicht zu erkennen, warum die Gehölze zwischen Bau-km 23+500 und 23+700 beseitigt werden müssen. Dies sollte möglichst vermieden werden. Die T + R stelle ohnehin eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. Zur Einbindung der Anlage in das Landschaftsbild wird eine intensive, großflächige, als Sichtschutz wirkungsvolle Randbepflanzung der gesamten Anlage gefordert.

Die Kompensationsmaßnahmen sind demnach insgesamt zu überarbeiten. Weitere Bedenken werden seitens der Kreisverwaltung nicht erhoben.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Die Kreisverwaltung Donnersbergkreis erhebt aus Sicht der Unteren Landespflegebehörde Einwendungen und fordert eine Überarbeitung der entsprechenden Unterlagen. Hierzu äußern wir uns wie folgt:

Der LBM hat im Frühjahr/Sommer des Jahres 2006 ein faunistisches Gutachten mit einer Bestandserfassung und Bewertung der Avifauna (Brut- und Rastvögel) und der Fledermäuse erstellen lassen. Hier wurden auch die konkreten projektbedingten Auswirkungen auf die vorkommenden Tierarten und die Bedeutung des Untersuchungsgebietes für Rastvögel abgeleitet und bewertet. Die detaillierten Aussagen hierzu sind den in den Unterlagen beigefügten faunistischen und artenschutzrechtlichen Gutachten zu entnehmen. Die in diesen Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schutz und zur Aufrechterhaltung der im Untersuchungsraum vorhanden Funktionen für die vorkommenden Arten wurden in den Landespflegerischen Begleitplan eingearbeitet.

Für die Beleuchtung der Park- und Rastflächen kommen im Zuständigkeitsbereich des rheinlandpfälzischen Autobahnamtes standardmäßig Natrium-Dampflampen zum Einsatz. Diese sind auch aufgrund einer angestrebten hohen Haltbarkeit der Lampen

mit einer Kappe abgedeckt, so dass die Lichtstrahlung überwiegend nach unten gerichtet ist. Darüber hinaus sind Laserstrahler, Leuchtreklamen etc. innerhalb der Tank- und Rastanlagen an Autobahnen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig. Hinsichtlich der Beleuchtung und der daraus resultierenden Auswirkungen sind im Landespflegerischen Begleitplan Minderungsmaßnahmen vorgesehen (siehe Deckblatt LBP).

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Graf und Herr Gehm sind anwesend.

Herr Graf bedauert, dass die Artenschutzgutachten der Kreisverwaltung (Untere Naturschutzbehörde) nicht vorliegen. Es wird der Antrag gestellt, die Artenschutzgutachten der Kreisverwaltung zugänglich zu machen. Erst dann könne eine abschließende Stellungnahme erfolgen.

Der Vorsitzende erwidert hierzu, dass im weiteren Verfahren entschieden wird, ob und ggf. inwieweit die zusätzlich eingeholten Gutachten in eine ergänzende Anhörung gegeben werden.

Die Einwendungen bezüglich der Beleuchtung sind erledigt.

Artenschutz:

Herr Krummenauer (Verfasser der Artenschutzuntersuchungen) gibt ein einleitendes Statement und fasst die Ergebnisse zusammen:

Er erläutert, dass 43 Vogelarten festgestellt wurden, darunter Schwarzkehlchen, Braunkehlchen, Wiesenschafstelze, Neuntöter und Wendehals (Rote-Liste-Arten). Das Untersuchungsgebiet hat lokale Bedeutung für die **Brutvögel**, insgesamt ist das Gebiet jedoch artenarm. Der einzige Brutvogel in dem Bereich ist die Feldlerche. Die Auswirkungen der Tank- und Rastanlage werden als unmaßgeblich eingestuft. Dies auch deshalb, weil durch die Kompensationsmaßnahmen zusätzliche Lebensräume geschaffen werden.

Rastvögel: Es wurden 6 Begehungen durchgeführt, hierbei wurden insbesondere die Offenlandbereiche untersucht. Alle Arten und Individuen wurden kartiert. 4 Bereiche mit einer hohen Wertigkeit für den Vogelzug wurden ausgegrenzt. Rastplätze sind weit entfernt von der Anlage; eine Ausnahme bildet der Bereich Mühlbusch. Dort befindet sich der Lebensraum des Kibitz. Die Rastfläche für Kibitze erfährt eine Verkleinerung. Bezüglich des Lärms und der Schadstoffe ist bereits durch die Autobahn eine hohe Vorbelastung vorhanden, so dass diese Faktoren im Hinblick auf die geplante Tank- und Rastanlage keine wesentliche Rolle spielen. Bedeutsamer erscheint die Raumverkleinerung und die Verstärkung der Lichteffekte. Deshalb wurde eine Abpflanzung vorgeschlagen. Bis zum Erreichen der erforderlichen Höhe der Bepflanzung kommt ein lichtundurchlässiger Zaun in Betracht. Insgesamt wird das Rastgebiet des Kibitz nicht erheblich negativ beeinflusst. Auf Nachfrage teilt Herr Krummenauer mit, dass auch keine Auswirkungen auf andere Rastplätze befürchtet werden.

Fledermäuse: Es wurden 3 Begehungen durchgeführt; dabei wurden 7 Fledermausarten mit 3 Aktivitätsschwerpunkten im Untersuchungsgebiet festgestellt. Das Gebiet besitzt insoweit eine „mittlere Wertigkeit“. Im Bereich der Tank- und Rastanlage gibt es Fledermausquartiere. Im weiteren Untersuchungsgebiet gibt es allerdings mehrere Flä-

chen mit einer hohen Wertigkeit für die Fledermausfauna. Durch die Tank- und Rastanlage ist eine Situationsveränderung nicht auszuschließen. Fledermäuse sind jedoch in der Lage, auch weitere Strecken zurück zu legen. Eine Kompensation des Flächenverlustes ergibt sich z.B. durch die vorgesehene Umwandlung von Ackerflächen. Darüber hinaus werden sich die Fledermäuse an der neuen, entstehenden Struktur orientieren. Durch die Lichtquellen und die dadurch angezogenen Insekten werden Flug- und Jagdaktivitäten der Fledermäuse im Bereich der Tank- und Rastanlage erwartet. Dadurch erschließen sich auch neue Jagdquellen für die Fledermäuse.

Von Seiten der Unteren Landespflegebehörde besteht vorbehaltlich einer abschließenden Stellungnahme nach Zurverfügungstellung der Sonderuntersuchungen Einverständnis.

Herr Graf stimmt zu den Themen Brutvögel und Fledermäuse dem Gutachten zu. Die Ergebnisse entsprechen dem Kenntnisstand der Kreisverwaltung. Er schlägt eine Aufwertung der Regenrückhaltebecken (Biotopverbesserung) vor.

Vorbehaltlich einer Sichtung der Unterlagen ist Herr Graf mit den Ausführungen einverstanden und sieht die Einwendung als erledigt an.

Flächenverbrauch/Ausgleich:

Zum Thema Flächenverbrauch und Ausgleich bemängelt Herr Graf, dass die Versiegelung durch die eigentliche Anlage (Gebäude) in der Planung nicht erfasst wurde.

Frau Schmitt bestätigt dies. Durch das Einbeziehen der eigentlichen Anlage erhöht sich die versiegelte Fläche von ursprünglich 3,39 ha auf nunmehr 4,7 ha. Sie erläutert die geänderte Planung und die zusätzlichen Kompensationsflächen. Herr Graf vertritt die Meinung, dass der Ausgleich quantitativ stimmig erscheint, inhaltlich möchte er dies allerdings nochmals abschließend prüfen.

Herr Graf möchte weiterhin wissen, weshalb die Böschung im westlichen Bereich (Beschleunigungsstreifen) abgetragen werden muss. Herr Madert erklärt, dass der Beschleunigungsstreifen verlängert wird, nur in dem Verlängerungsbereich ist das Abtragen der Böschung erforderlich. Dort, wo die Einfädelspur bereits vorhanden ist, ist keine Böschungsbeseitigung und demzufolge auch keine Beseitigung des Bewuchses vorgesehen. Herr Graf ist mit den Erläuterungen einverstanden.

In Bezug auf die Störung der Blickbeziehung zum Donnersberg und die damit verbundene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist nunmehr gegenüber der ursprünglichen Planung eine vollständige und hoch wachsende Bepflanzung vorgesehen. Damit ist Herr Graf einverstanden.

5. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Friedrich-Ebert-Straße 14 in 67433 Neustadt an der Weinstraße (Schreiben vom 7/22/200541/435-11)**

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Die Referate Raumordnung und Landesplanung, Zentrale Gewerbeaufsicht und die Planungsgemeinschaft Westpfalz äußerten keine Bedenken.

Seitens der Regionalstelle Gewerbeaufsicht wird erklärt, dass man die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm zu beachten habe, und deshalb eine Prognose nach

Anhang A.2.1 der TA-Lärm vorzulegen sei. (vgl. hierzu Urteil des VGH München vom 18.02.2004)

Die Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz stimmt der Maßnahme unter der Formulierung von einigen Auflagen und Bedingungen zu.

Die obere Landespflegebehörde erhebt umfangreiche Einwendungen bezogen auf die Versiegelung von Flächen und den damit verbundenen Ausgleich, im Bezug auf ruderaler Halbtrockenrasen/Säume und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Tank- und Rastanlage.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Zu den von der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd genannten Punkten äußern wir uns wie folgt:

1. Regionalstelle Gewerbeaufsicht

Die Auffassung der Regionalstelle Gewerbeaufsicht, wonach neben der 16. BimSchV auch die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm zu beachten seien, teilen wir nicht. Wir verweisen dazu auf ein Urteil des VGH München vom 18.02.2004 – 8 A 02.4003. Darin ist ausgeführt:

„(...) Die demgegenüber von den Klägern vertretene Auffassung, die Lärmimmissionen der Tank- und Rastanlage seien nicht nach der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern einheitlich der TA Lärm zu beurteilen, ist abzulehnen. Die Verkehrslärmschutzverordnung ist gemäß §§ 41 – 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete Fernstraßen und Autobahnen einschließlich deren Nebenanlagen nach § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5, § 15 Abs. 1 FStrG. Sie findet deshalb Anwendung auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Autobahnparkplätze.“

Vor diesem Hintergrund sehen wir keine Notwendigkeit für eine Prognose nach der TA-Lärm.

2. Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Wir sichern die Beachtung der genannten Auflagen zu.

3. Obere Landespflegebehörde

Versiegelung

Die Neuversiegelung von 3,39 ha beinhaltet alle asphaltierten Zuwegungen, Abzweigungen und Parkflächen.

Die zukünftigen Versiegelungen durch den Gebäudebau und den Flächenverbrauch für die Errichtung der Tank- und Rastflächen fanden aufgrund der Annahme, dass dies in den Zuständigkeitsbereich des zukünftigen Bauherrn und Betreibers der Anlage fällt, in der ursprünglichen Planung keine Berücksichtigung. Die neue Planung sieht nun die Kompensation für die gesamte T+R Anlage (incl. aller Gebäude und sonstigen Flächen) vor. Die neue Mehrversiegelung beträgt 4,47 ha. Hierfür werden jetzt

insgesamt 6,43 ha Ackerflächen aus der Nutzung genommen und als Maßnahme A 4 „Umwandlung von Ackerfläche in Gras-Krautbestände“ in die Planung aufgenommen.

Vorrangiges Ziel der geplanten Entwicklung einer 5m breiten, bachbegleitenden Hochstaudenflur ist die Verbesserung der Bodenstruktur als Folge der Nutzungsaufgabe. Die Maßnahme ist dem Konfliktpunkt „Neuversiegelung“ zugeordnet. Der Schutz des Fließgewässers ist nicht das primäre Maßnahmenziel. Der Effekt des Gewässerschutzes ist aufgrund der einseitigen Entwicklung einer Hochstaudenflur nur in einem geringeren Umfang zu erreichen. Hier ist jedoch anzumerken, dass auf der gegenüberliegenden Bachseite eine ca. 4-5 m breite Wegeparzelle liegt. Der Grasweg wird nicht oder nur sporadisch genutzt und vermutlich ein- oder zweimal jährlich gemäht. Die ackerbauliche Nutzung findet somit ohnedies nicht bis an den Bachuferbereich statt.

Ruderale Halbtrockenrasen/Säume

Die Wertigkeit der insbesondere südlich der Autobahn liegenden Vegetationsbestände wurde im Landespflegerischen Begleitplan nicht verkannt. Die Verluste der auf beiden Seiten der Autobahn liegenden „Krautbestände“ wurden zusammengefasst und ergeben insgesamt 2,67 ha. Unter Berücksichtigung der geringeren Wertigkeit der nördlich gelegenen Flächen und der Lage im direkten Einflussbereich der Autobahn (betriebsbedingte Auswirkungen: Lärm, Schadstoffe, Zerschneidungswirkung etc.) sind die geplanten Ackerumwandlungen von 3.34 ha ein angemessener Kompensationsumfang. Auch ist die geplante Maßnahme aufgrund des vorhandenen Insektenreichtums der betroffenen Flächen nach den Angaben im LBP noch vor Baubeginn zu realisieren.

In diesem Zusammenhang ist außerdem darauf hinzuweisen, dass der oben genannte zusätzliche Kompensationsbedarf aufgrund der zu berücksichtigenden Gebäude- und Tankflächen weitere 3,09 ha aus der ackerbaulichen Intensivnutzung heraus genommen werden und aufgrund der vorliegenden Multifunktionalität den tatsächlichen Kompensationsumfang der Gras- Krautbestände deutlich erhöhen (neuer Umfang der Maßnahme insgesamt: 6.43 ha).

Im Sinne der Effektivität des Planungsprozesses sind nach den Vorgaben der HVE (Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung) des LUWG solche Kompensationsmaßnahmen zu bevorzugen, die der Multifunktionalität von Maßnahmen gerecht werden. In Bezug auf das Bodenpotenzial ist dies nahezu immer möglich. Als Ersatzmaßnahmen für die Bodenversiegelung kommen in der Regel solche Maßnahmen in Betracht, die die Intensität landwirtschaftlicher Bodennutzung reduzieren. Die oben benannte Ackerumwandlung, die auch der konkreten Wiederherstellung der verloren gehenden Gras- und Kraustrukturen dient, stellt daher eine fachgerechte multifunktionale Maßnahme im Sinne der HVE dar.

Die südexponierte Böschung zwischen Bau-km 23+500 und Bau-km 23+700 läuft im Bereich 23+680 bis 23+720 aus und wird auch nur dort von der geplanten Zufahrt überbaut. Zwischen den zukünftigen Asphaltflächen und der Böschungskante verbleibt im restlichen Bereich ein Abstand von 4-5m Breite. Die Böschung wird dabei nicht in Anspruch genommen. Die Verbreiterung des Weges in Richtung Böschung ist deshalb sinnvoll, weil der Straßenunterbau noch von der früheren Auffahrt der provisorischen Anschlussstelle bei Steinbach vorhanden ist. Zum Schutz der Böschung vor eventuell eintretenden baubedingten Beeinträchtigungen wird eine Absperrung (z.B. durch Bauzaun) als Maßnahme während der Bauphase in die Planung aufgenommen (siehe Schutzmaßnahme S 8.2).

Landschaftsbild

Die Eingriffe in das Landschaftsbild als Folge dieser Maßnahme wurde in der Planung berücksichtigt und in der Konflikttabelle unter dem Konfliktpunkt K 7 mit den dazugehörigen Gestaltungsmaßnahmen (G 7) und Ersatzmaßnahmen mit Gestaltungscharakter (E 2.1, E 2.2, E 2.3 A 3.1) abgehandelt. Insbesondere auf der Grundlage des nachträglich durchgeführten faunistischen Gutachtens wird die Tank- und Rastanlage zur Vermeidung und Minderung von Störeffekten nun vollständig mit einer dicht und hoch wachsenden Baum- Strauchhecke eingegrünt. Für ein möglichst zeitnahes Einsetzen der angestrebten Funktionen werden überwiegend Stammbüsche oder Heister verwendet bzw. wird die vorhandene Böschungsbepflanzung, die aufgrund der Planung entfernt werden muss, teilweise umgepflanzt.

Die natürliche Gestalt der Landschaft innerhalb des Wirkraumes der geplanten Tank und Rastanlage ist aufgrund der Autobahnflächen und den um die vorhandenen Parkflächen bereits künstlich geschaffenen Böschungen und Erdwällen sowie den bereits erfolgten Erdmassenablagerungen stark verändert. Da bei der Bewertung des Landschaftsbildes u.a. die Kriterien wie Eigenart und Natürlichkeit sowie die Freiheit der Landschaft von störenden Objekten, Gerüchen und Geräuschen herangezogen werden, kommt die Einzelfalluntersuchung zu dem Ergebnis, dass zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Beurteilung einer UVP-Pflicht nicht zu erwarten sind.

Ungeachtet dessen hätte die Feststellung einer UVP-Pflicht für diese Maßnahme keine Auswirkungen auf die Konfliktbeschreibung und Maßnahmenplanung innerhalb des Landespflegerischen Begleitplanes gehabt.

Für die Beleuchtung der Park- und Rastflächen kommen im Zuständigkeitsbereich des rheinlandpfälzischen Autobahnamtes standardmäßig Natrium-Dampflampen zum Einsatz. Diese sind auch aufgrund einer angestrebten hohen Haltbarkeit der Lampen mit einer Kappe abgedeckt, so dass die Lichtstrahlung überwiegend nach unten gerichtet ist. Darüber hinaus sind Laserstrahler, Leuchtreklamen etc. innerhalb der Tank- und Rastanlagen an Autobahnen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig. Hinsichtlich der Beleuchtung und der daraus resultierenden Auswirkungen sind im Landespflegerischen Begleitplan Minderungsmaßnahmen vorgesehen (siehe Deckblatt LBP).

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Ziesling/SGD-Süd ist für die Obere Naturschutzbehörde anwesend. Die Anregungen und Bedenken der SGD sind berücksichtigt und durch die Stellungnahme der Straßenbaudienststelle erledigt. Es wird darum gebeten, der SGD-Süd die Artenschutzgutachten zur Verfügung zu stellen. Auch die landespflegerischen Ergänzungen sollen übersandt werden. Insoweit bleibt eine abschließende Stellungnahme der SGD vorbehalten.

Es wird auch angeregt, ein Entwicklungskonzept zu erstellen. Hierzu gibt Frau Schmitt zusätzliche Erläuterungen.

Weiter wird angeregt, eine Beleuchtungsplanung im Hinblick auf Vögel und Fledermäuse zu erstellen.

6. Ortsgemeinde Börstadt, Ortbürgermeisterin, Elsbeth Schmitz, Zum Petersberg 10 in 67725 Börstadt (Schreiben vom 7/4/2005, Az: Niederschrift)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Es werden keine Einwände erhoben, wenn der Gemeinde keine Nachteile und Kosten entstehen und wenn abwassertechnisch alles ausreichend geregelt ist.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Seitens der Ortsgemeinde Börstadt bestehen keine Einwände, wenn der Ortsgemeinde keine Nachteile und Kosten entstehen und abwassertechnisch alles ausreichend geregelt ist.

Hierzu führen wir aus, dass der Ortsgemeinde durch die vorliegende Planung keine Nachteile oder Kosten entstehen. Eine Betroffenheit liegt lediglich durch die unterbrochene Wirtschaftswegeverbindung vor, die auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – neu hergestellt wird. Die Unterhaltung verbleibt bei den Gemeinden Steinbach und Börstadt.

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, wurde als zuständige Fachbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt. Einwendungen wurden von dort nicht erhoben.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Frau Ortbürgermeisterin Schmitz ist anwesend. Mit der Stellungnahme der Straßenbaudienststelle besteht Einverständnis.

7. Ortsgemeinde Steinbach, Ortbürgermeister Norbert Bohlander, Bachbergstraße 14 in 67808 Steinbach (Schreiben vom 7/25/2005)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Keine grundsätzlichen Einwände gegen die Errichtung der Tank- und Rastanlage, jedoch steht eine Forderung zur Verbesserung der Lärmschutzes entlang der A 63 im Raum

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Seitens der Ortsgemeinde Steinbach wird eine Lärmschutzwand bis zur Höhe der sogenannten Mautbrücke gefordert, um eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation für die Gemeinde zu erreichen.

Dieser Forderung können wir leider nicht entsprechen. Als Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Ziel

dieser Untersuchung war es, die Höhe der Belästigung durch den Verkehrslärm zu ermitteln und evtl. erforderlich werdende Lärmschutzmaßnahmen aufzuzeigen.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass es durch den Bau der Tank- und Rastanlage wie in den Planunterlagen aufgeführt aus lärmtechnischer Sicht jedenfalls zu keiner Verschlechterung gegenüber der prognostizierten Situation ohne den Bau der Anlage kommen wird. Lediglich im Bereich „Am Mühlbusch“ ist eine geringfügige Erhöhung zu erwarten, die jedoch außerhalb des wahrnehmbaren Bereiches liegen wird.

Demzufolge kann der Forderung nach zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen aus unserer Sicht nicht gefolgt werden.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Ortsbürgermeister Bohlander ist anwesend.

Die Ortsgemeinde hat im Vorfeld des Erörterungstermins schriftlich angekündigt, das Thema „Lärmschutz“ zu problematisieren. Nach Mitteilung von Herrn Bohlander ist der Ort durch die BAB lärmvorbekannt. Es soll geprüft werden, ob zusätzlicher Lärmschutz für die Ortslage von Steinbach in Betracht kommt.

Nach Auffassung der Ortsgemeinde Steinbach wurde darüber hinaus ein möglicher Alternativstandort nicht ausreichend untersucht. Dies betrifft insbesondere den Standort 1 zwischen Röderhof und Langmeil. Hier sei die nächste Siedlung ca. 800 m entfernt.

Frau Jung erläutert, dass aufgrund der Einwendungen lediglich eine überschlägige Standortuntersuchung/Alternativenprüfung erstellt worden sei. Einige Standorte müssten aufgrund eindeutiger Nachteile (z.B. Topographie, Entfernungen etc.) schon bei erster Betrachtung ausgeschlossen werden. Bei dem Standort „Steinbach“ sei auch zu berücksichtigen, dass der Bund bereits Eigentümer der Flächen sei.

Frau Hensel schließt sich dem Antrag von Herrn Ortsbürgermeister Bohlander nach eingehenderen Untersuchungen von möglichen alternativen Standorten an. Dies sei auch unter dem Aspekt des Artenschutzes vor dem Hintergrund europarechtlicher Gesichtspunkte dringend erforderlich.

8. Herr Michael März, Brühlstr. 12, 67808 Steinbach, (vertritt die in der anhängenden Liste aufgeführten Personen, ausgewiesen durch Bevollmächtigung)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

- Hinweis darauf, dass in einem im Jahr 1985 ergangenen Planfeststellungsbeschluss verfügt wurde, dass keine Tank- und Rastanlage bei Steinbach gebaut werde.
- Eine Tank- und Rastanlage in Ortsnähe beeinträchtigt den persönlichen Wohnwert in erheblichem Maße.
- Die ausgelegten schalltechnischen Berechnungen seien fehlerhaft. Die berechneten Werte würden nicht den örtlichen Gegebenheiten entsprechen.
- Hinweis darauf, dass durch die Verwirklichung des Vorhabens deutlich höhere Immissionen entstehen, die letztlich Einfluss auf den Menschen und die Natur haben werden und zudem eine massive Wertminderung des Privateigentums nach sich

ziehen, insbesondere im Bezug auf diesogenannten Außenwohnbereiche Balkon und Terrasse.

- Die Planung berücksichtige nicht die besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. Klima- und Windverhältnisse). Außerdem zeige die Kriminalitätsstatistik das sich durch die Ortsnähe einer solchen Tank- und Rastanlage erhöhte Gefahren für den Bürger ergeben. Die T+R passe, insbesondere im Hinblick auf ihre Größe, in keinster Weise in das landschaftliche Bild von Steinbach und der Umgebung.

- Die Erholungs- und Tourismusfunktion werde durch den Bau der T+R erheblich beeinträchtigt.

- Es werden zwei Alternativlösungen vorgeschlagen, nämlich der Ausbau des Parkplatzes Heubergerhof bzw. die Errichtung eines Autohofes durch die ARAL bei Kibo.

- Der gemäß Planung verfolgte symmetrische Aufbau der T+R sei ein heute völlig überholtes Konzept und im Vergleich zu einem einseitigen Autohof unwirtschaftlich und unverträglich.

- Es wird befürchtet, dass sich durch eine unerlaubte Benutzung der rückwärtigen Versorgungswege zur T+R die Verkehrsbelastung in Steinbach erhöht. Durch solche negativen Begleiterscheinungen wird die Weiterentwicklung des Ortes gehemmt.

- Die Planung wird als unzulässiger, nicht zumutbarer Eingriff in die Persönlichkeitsrechte empfunden und die Planung deshalb in vollem Umfang abgelehnt. Es werden Lärm- und Windschutzmaßnahmen auf der Ostseite von Steinbach gefordert.

- Sollte der T+R in der geplanten Form verwirklicht werden, führe dies unweigerlich zu einer Klage gegen den Vorhabenträger.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

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 Lärmbelastigungen 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 ausgeschieden 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. Symetrischer 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 Einschnittsböschungen. 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 Hintergrund sehen wir keine rechtliche Grundlage zur Umsetzung von weitergehenden Schutzmaßnahmen.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Michael März, Frau Rechtsanwältin Joy Hensel, Herr Braun, Herr Emig, Herr Baumgärtner, Herr Bihy, sowie Frau Elke Litmianski und Frau Ute Litmianski sind für die Bürgerinitiative anwesend.

Herr März rügt Unregelmäßigkeiten im Panfeststellungsverfahren. Es seien nicht alle Einsprecher zum Erörterungstermin eingeladen worden. Dies betrifft konkret Herrn Thomas Fett und Frau Gisela Steeb. Die Einsprecher hätten Einzeleinsprüche unabhängig von der Bürgerinitiative erhoben. Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass beide Einzeleinsprecher ausweislich der Aktenlage eingeladen wurden; die Einladung an Frau Steeb allerdings als unzustellbar zurückgekommen sei. Herr März erwidert, dass ihm Vollmachten der beiden Personen vorliegen und er diese vertritt. Insoweit ist die Rüge erledigt.

Es werden Fragen zum Erläuterungsbericht gestellt und beantwortet:

Herr März beantragt, dass die auf Seite 4, Punkt 2.1, letzter Absatz zitierten beiden Schreiben des BMV der Bürgerinitiative überlassen werden.

Zu Punkt 2.2, Seite 5, Absatz 1: „WC-Anlagen waren geplant, sind aber nicht realisiert worden“ möchte Herr März wissen, weshalb diese nicht realisiert wurden. Frau Jung erklärt, dass damals eine ergänzende Anhörung stattgefunden hat. In Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium wurde der Ausbau damals zunächst zurückgestellt.

Zu Punkt 2.2, Seite 5, letzter Absatz, möchte Herr März wissen, was unter einem „attraktiven Parkplatz“ zu verstehen sei. Frau Jung erklärt, dass der Bund auch daran inte-

ressiert ist, seine Anlage landschaftlich reizvoll zu placieren, konkret hier mit der Sichtbeziehung zum Donnersberg.

Zu Seite 7, Punkt 3.2.1, dritter Absatz möchte Herr März über die Quelle der Aussage hinsichtlich der basenreichen Braunerde informiert werden. Frau Schmitt erklärt, dass die Daten aus den Bodenkarten stammen, die in Rheinland-Pfalz erstellt werden und von jedem eingesehen werden können. Es war kein Gutachter vor Ort und es wurde kein Gutachten erstellt, was auch nicht üblich ist.

Herr März bittet darum, diese Karte dem Protokoll beizufügen oder aber Angaben darüber zu machen, wo die Karte einsehbar ist.

Auf Seite 9, Punkt 3.1 ist die Aussage gemacht, dass beiderseits der Autobahn Immissionsschutzpflanzen geplant sind. Wirksamer Schutz ist nach Auffassung von Herrn März erst bei einer Breite von 50m möglich. Die vorgesehenen 1 bis 2 Meter bieten keinen Lärmschutz.

Zur Seite 13, Punkt 4.4, möchte Herr März wissen: Gibt es für die Aussage, dass die Erdarbeiten im Sommer / Herbst durchgeführt werden sollen, mittlerweile neuere Erkenntnisse, beispielsweise durch die faunistischen Untersuchungen? Frau Schmitt erklärt, dass Rodungen (Baufeldräumung) außerhalb der Brutzeiten vorzunehmen sind. In dem von Herrn März zitierten Abschnitt geht es allerdings um bautechnische Details unabhängig von landespflegerischen Vorgaben, erklärt Herr Madert.

Zu Seite 14, Absatz 1 bemängelt Herr März, dass die Begriffe Vorfluter und Steinbach nicht eindeutig erklärt werden. Er möchte wissen, was genau unter diesen Begriffen zu verstehen ist. Herr Madert erklärt, dass die geplanten Rückhaltebecken mit einer Rohrleitung zum Steinbach geführt werden. Gemeint ist also nicht der Ort, sondern das als Vorfluter bezeichnete Gewässer „Steinbach“.

Herr Dr. Jungelen stellt anschließend die **schalltechnische Untersuchung** in Grundzügen vor und gibt ein einleitendes Statement. Er geht dabei auf die rechtlichen Grundlagen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. BImSchV ein und nennt die entsprechenden Grenzwerte. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist nicht anzuwenden, sie wendet sich an planende Stellen, also z.B. Gemeinden. Die Berechnungen nach Maßgabe der 16. BImSchV sind für die Betroffenen günstiger.

Zu den Unterschieden zwischen Berechnungen und Messungen erklärt Herr Dr. Jungelen, dass Berechnungen den Betroffenen immer günstiger stellen, außerdem lässt die 16. BImSchV keine gemessenen Ergebnisse zu.

Für die angrenzende Wohnbebauung wird durch die Lage der T + R im Einschnitt und die Wälle ein optimaler Schallschutz erreicht. Hierdurch kommt es in Steinbach zu einer leichten Verbesserung der Lärmsituation. Lediglich im Bereich Mühlbusch wird eine Erhöhung, jedoch weit unterhalb des wahrnehmbaren Bereichs prognostiziert.

Abschließend erklärt Herr Dr. Jungelen, dass die Bepflanzungen nicht in die Lärmbeurteilung eingeflossen sind; sie bieten allenfalls einen vernachlässigbaren geringen Lärmschutz und haben infolge des Sichtschutzes nur eine optisch positive Wirkung.

Im Anschluss wird darüber diskutiert, in welche Gebietsart die Ortslage Steinbach einzuordnen sei (Wohngebiet, Mischgebiet etc.). Herr Dr. Jungelen erläutert, dass sich auch bei einem Wohngebiet an den Ergebnissen der Lärmuntersuchung nichts ändern würde.

Herr März widerspricht energisch der Einstufung als Mischgebiet; nach seiner Auffassung sind die Grenzwerte für Wohngebiete zugrunde zu legen. Er bemängelt in dem Zusammenhang, dass die Überschreitung dieser Grenzwerte nicht untersucht wurde.