

Straße: A63  
 Nächster Ort: Steinbach  
 Baulänge: 1,015 km  
 Länge der Anschlüsse: \_\_\_\_\_

Landesbetrieb Straßen und  
Verkehr Rheinland-Pfalz

Landesbetrieb Straßen und  
Verkehr Kaiserslautern

Planfeststellung

**- Erläuterungsbericht -**

A63  
Tank- und Rastanlage  
Donnersberg

Aufgestellt: Kaiserslautern, den 30.März 2005  <i>gez. Richard Lutz</i>	



<b>1. DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME.....</b>	<b>3</b>
1.1    PLANERISCHE BESCHREIBUNG	3
1.2    STRASSENBAULICHE BESCHREIBUNG	3
<b>2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME .....</b>	<b>4</b>
2.1    VORGESCHICHTE DER PLANUNG MIT HINWEISEN AUF VORAUSGEGANGENE UNTERSUCHUNGEN UND VERFAHREN.	4
2.2    DARSTELLUNG DER UNZUREICHENDEN AUSSTATTUNG AN RASTANLAGEN / ANFORDERUNG AN DIE STRASSENBAULICHE INFRASTRUKTUR	4
2.3    VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN	5
<b>3. ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME .....</b>	<b>6</b>
3.1    BESCHREIBUNG DES VORHABENS	6
3.2    KURZE CHARAKTERISIERUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT IM UNTERSUCHUNGSRAUM	7
3.2.1    ABIOTISCHE LANDSCHAFTSFAKTOREN	7
3.2.2    BIOTISCHE LANDSCHAFTSFAKTOREN	8
3.2.3    LANDSCHAFTSBILD UND ERHOLUNG / FREIZEIT	8
3.2.4    SCHUTZGEBIETE UND BIOTOPE	8
3.3    BEURTEILUNG DER BAUMAßNAHME	8
3.3.1    RAUMORDNUNG UND STÄDTEBAU	8
3.3.2    VERKEHRSVERHÄLTNISSE	9
3.3.3    STRASSENBAULICHE INFRASTRUKTUR	9
3.3.4    UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	9
3.3.4.1    LÄRM UND SCHADSTOFFE	9
3.3.4.2    NATUR UND LANDSCHAFT	10
3.3.4.3    LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT	11
3.3.4.4    FLÄCHENBEDARF	11
3.3.4.5    WASSERGEWINNUNGSGEBIETE	11
3.3.4.6    ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIETE	11
3.3.4.7    BEBAUTE GEBIETE	11
<b>4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME .....</b>	<b>11</b>
4.1    TRASSIERUNG	11
4.2    QUERSCHNITT	11
4.3    KREUZUNGEN, EINMÜNDUNGEN, ÄNDERUNGEN IM WEGENETZ	13
4.4    BAUGRUND- UND ERDARBEITEN	13
4.5    ENTWÄSSERUNG	13
4.6    INGENIEURBAUWERKE	14
4.7    STRASSEN AUSSTATTUNG	14
4.8    BESONDERE ANLAGEN	14
4.9    ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN	15
4.10   LEITUNGEN	15
<b>5. SCHUTZ-, AUSGLEICHS-, UND ERSATZMASSNAHMEN .....</b>	<b>15</b>
5.1    LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN	15
5.2    MAßNAHMEN IN WASSERGEWINNUNGSGEBIETEN	15
5.3    MAßNAHMEN DES NATURSCHUTZES UND DER LANDSCHAFTSPFLEGE	15
5.3.1    VERMEIDUNGS- UND MINIMIERUNGSMAßNAHMEN	15
5.3.2    SCHUTZMAßNAHMEN	16
5.3.3    AUSGLEICHS-, ERSATZ- UND GESTALTUNGSMAßNAHMEN	16
<b>6. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN KOSTEN.....</b>	<b>17</b>
<b>7. VERFAHREN.....</b>	<b>17</b>
<b>8. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME .....</b>	<b>17</b>



## **1. DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

#### **Art und Umfang der Baumaßnahme**

Der vorliegende Entwurf behandelt den Ausbau der Rastanlage bei Steinbach zu einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage in Kompaktbauweise an der A 63 Kaiserslautern – Mainz. Die Planung umfasst den Bau der Aus- und Einfädelspuren, der Fahrgassen, der Parkplätze, der Entwässerungseinrichtungen, Geländemodellierungen und die Herstellung von landespflegerischen Maßnahmen.

Die Hochbauten der Rastanlage sowie die eigentliche Tankanlage sind nicht Gegenstand dieser Planung. Das Baurecht zur Bebauung der Fläche wird jedoch mit der straßenrechtlichen Genehmigung erwirkt.

Mit der geplanten Tank –und Rastanlage werden für die Fahrtrichtung Mainz – Kaiserslautern 163 Parkplätze und für die Fahrtrichtung Kaiserslautern – Mainz 123 Parkplätze angeboten.

Die für den Bau der Tank -und Rastanlage benötigten Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum des Bundes. Sie liegen in den Gemarkungen Börrstadt und Steinbach der Verbandsgemeinde Winnweiler im Donnersbergkreis. In der Gemarkung Standenbühl, Verbandsgemeinde Göllheim werden nur bundeseigene Flächen in Anspruch genommen.

Der gewählte Name nimmt Bezug zu dem nordwestlich von Steinbach gelegenen Donnersberg, dem mit 686 m. ü. NN. höchsten Berg der Pfalz

#### **Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz**

Das bestehende, überregionale Straßennetz wird geprägt durch die Ost –West verlaufende A6, durch die entlang der Rheinschiene verlaufende A61 und durch die A1/A62 Trier – Pirmasens.

Als weitere Nordsüdverbindung A 61 – A 6 dient die bis Ende 2004 fertig gestellte A 63.

Die geplante Tank– und Rastanlage Donnersberg liegt bei Bau- km 24+000 (Betriebs km 52+000) der A 63 zwischen AD Kaiserslautern und AK Alzey.

### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Länge der Tank –und Rastanlage beträgt mit Ein– und Ausfädelspuren ca. 1015 m. Sie beginnt bei Bau- km 23+450 und endet bei Bau –km 24+465 der A63.

Die in diesem Bereich vorhandene unbewirtschaftete Rastanlage wird komplett überbaut.

Die Länge der Fahrgassen beträgt einschließlich Ein –und Ausfädelspuren insgesamt ca. 3700 m.

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland –Bundesstraßenverwaltung-.



## 2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME

### 2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.

Die Planung der A 63 sah ursprünglich für den Streckenabschnitt AS Winnweiler bis AS Göllheim in Höhe von Steinbach eine Tank- und Rastanlage vor. Diese Planung war wegen der unmittelbaren Nähe zur bestehenden Wohnbebauung nicht durchsetzbar.

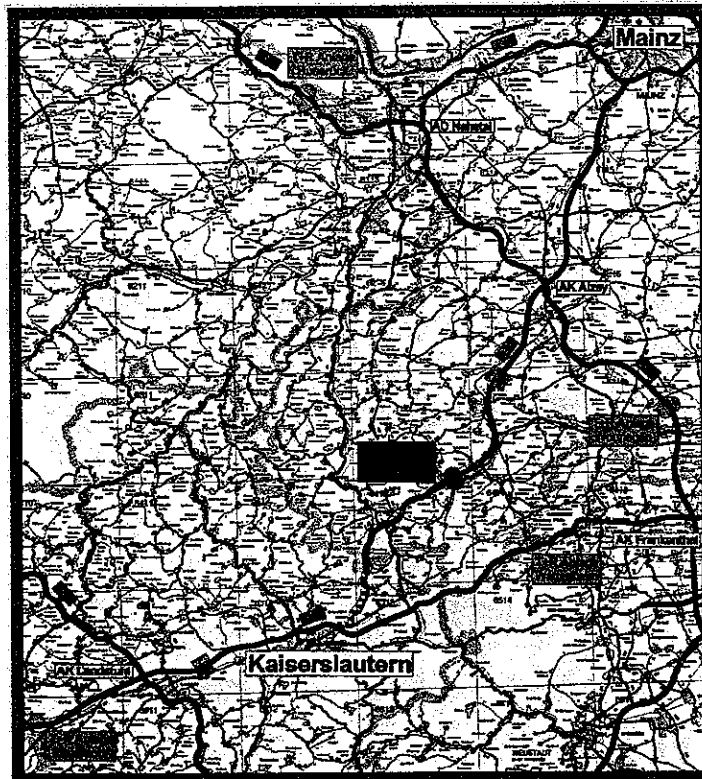
Der jetzige Entwurf sieht den Standort der Anlage weiter östlich von Steinbach vor. Dem Standortkonzept dieser Anlage stimmte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Schreiben vom 23.09.2002, Az.S27/38.72.20/16 RP2002 zu.

### 2.2 Darstellung der unzureichenden Ausstattung an Rastanlagen / Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur

Mit dem Lückenschluss der A63 ist eine stetige Erhöhung der Verkehrszahlen zu erwarten.

Für den vorliegenden Abschnitt der A 63 weist die Bedarfsplanprognose eine Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 von 39.200 Kfz/24h auf. Für das Prognosejahr 2020 ist mit einer Verkehrsbelastung von 41.000 Kfz/24h zu rechnen.

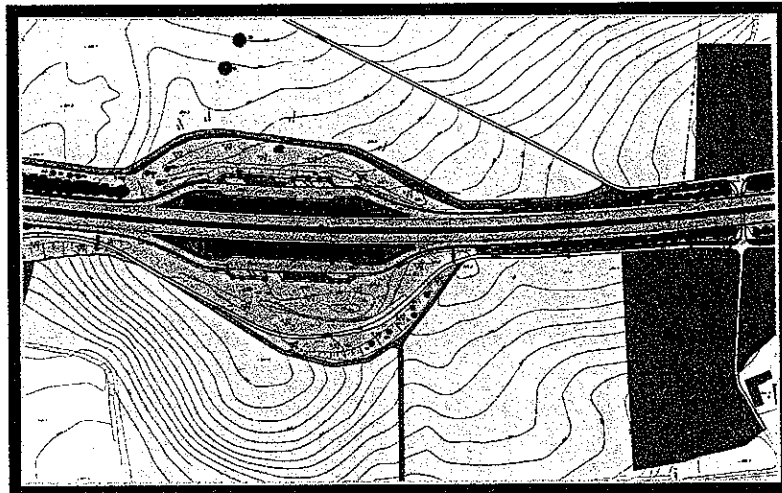
An der A 63 Mainz – Kaiserslautern (Länge ca. 72 km) besteht Bedarf für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage für jede Fahrtrichtung. Das Autobahnnetz bietet in Südnordrichtung zwischen der an der A6 gelegenen Tank- und Rastanlage Waldmohr (einseitig) und dem Oberzentrum Mainz (103 km) bzw. nördlich an der A61 gelegenen Tank- und Rastanlage Hunsrück (120 km) keine Tank- und Bewirtschaftungsmöglichkeit.



Für aufeinanderfolgende bewirtschaftete Rastanlagen soll der Regelabstand 50 bis 60 km betragen.



Die vorhandene unbewirtschaftete Rastanlage ist mit 12 Parkplätzen für PKW und 3 Parkplätzen für LKW je Fahrtrichtung völlig unzureichend ausgestattet. WC-Anlagen waren geplant, sind aber nicht realisiert worden.



In Richtung Mainz beträgt der Abstand zur nächsten unbewirtschafteten Rastanlage mit WC beim Heubergerhof ca. 13 km.

In Richtung Kaiserslautern war die ursprünglich bei Mehlingen geplante unbewirtschaftete Rastanlage mit WC im Planfeststellungsverfahren nicht durchsetzbar. Die nächste Anlage ist im Abstand von ca. 38 km im Zuge der A6 bei Kindsbach an der Richtungsfahrbahn Mannheim mit WC, an der Richtungsfahrbahn Saarbrücken ohne WC.

Dem Autobahnbenutzer soll mit der geplanten Anlage eine attraktive Möglichkeit zum Tanken und Rasten geboten werden. Die Lücke zwischen der Tank- und Rastanlage Waldmohr und dem Oberzentrum Mainz wird geschlossen, so dass der Abstand nur noch etwa 50 Kilometer beträgt.

### **2.3 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Verringerungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.



### 3. ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME

#### 3.1 Beschreibung des Vorhabens

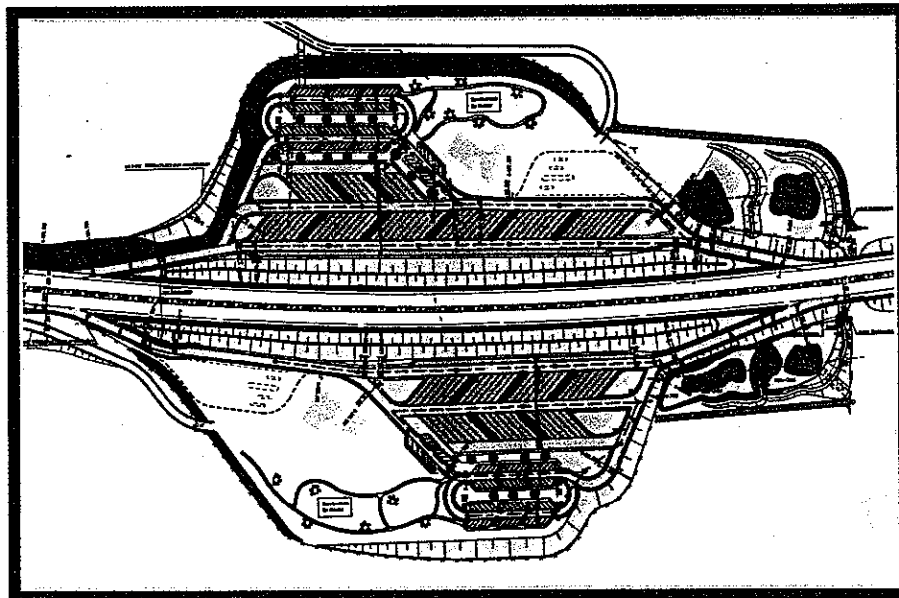
Die Planung sieht den Neubau folgender Parkplätze vor:

Nördlich der A63

- 92 Parkplätze für PKW (davon 3 Behindertenparkplätze, 9 Frauenparkplätze)
- 6 Parkplätze für PKW mit Anhänger
- 8 Parkplätze für Busse
- 47 Parkplätze für LKW
- 10 Parkplätze für Sonderfahrzeuge

Südlich der A63

- 73 Parkplätze für PKW (davon 3 Behindertenparkplätze, 10 Frauenparkplätze)
- 6 Parkplätze für Busse
- 36 Parkplätze für LKW
- 8Parkplätze für Sonderfahrzeuge



Die vorhandenen Ein- und Ausfädelspuren in Richtung Kaiserslautern werden um ca. 60m, in Richtung Mainz um ca. 250m verschoben. Sie erhalten eine Länge von 250m. Die vorhandene Standspur wird von 2,0m auf 3,5 m verbreitert. Dazu ist überwiegend auch die Verbreiterung des Straßendamms der A63 erforderlich.

Die Zu- und Abfahrten, sowie die Fahrgassen werden asphaltiert, die Parkflächen mit Betonpflaster befestigt. Als Randeinfassung sind Pflasterrinnen bzw. Hochbordsteine vorgesehen.

Der Anliegerverkehr vom nachgeordneten Straßennetz zu den Tank- und Rastanlagen erfolgt über die teilweise vorhandenen Wirtschaftswegen. Die Zufahrtstraßen erhalten eine Breite von 5,00m, sie sind im Bereich der vorhandenen Wirtschaftswegen auf die erforderliche Breite zu erweitern und entsprechend auszubauen.

Zwischen der Tank- und Rastanlage und der Autobahn wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von bis zu 5,00m über der Autobahn-Fahrbahn angelegt.

Hinter den Gebäuden der Tank- und Rastanlage werden mehrere Sitzgruppen und Spielbereiche für Kinder angeordnet, das Gelände wird landschaftsgerecht gestaltet.



## **3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum**

Eine ausführliche Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum ist Bestandteil der Unterlage 12 – LANDESPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN.

### **3.2.1 Abiotische Landschaftsfaktoren**

#### **Naturraum**

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit Nordpfälzer Bergland und in der Untereinheit Kaiserstraßensenke. Dieses Gebiet weist ein wenig bewegtes Relief mit mittleren Höhenlagen zwischen 220 und 270 m ü.NN auf.

#### **Geologie / Boden**

Im tieferen Untergrund des Baubereichs stehen felsartig Sedimente des Rotliegenden an. Dabei handelt es sich um eine Wechsellagerung von Tonstein, Schluffton und untergeordnetem Sandstein. Überdeckt werden diese Schichten von tonig/schluffigem Verwitterungsmaterial unterschiedlicher Konsistenz. Örtlich treten verlehnte Terrassensande und Kiese auf.

Die tiefgründig verwitterten tonigen Sandsteine sind insbesondere im Ostteil stark von Lößlehm überlagert und durchsetzt, dass hier lehmige und teilweise basenreiche Braunerden vorherrschen.

#### **Klima**

Im Untersuchungsraum herrscht ein vergleichsweise mildes Klima mit einer Jahresmitteltemperatur zwischen 8 und 9° C und einem mittleren Jahresniederschlag von 550 bis 700 mm.

Die vorherrschenden Acker- und Grünlandflächen dienen der Kaltluftproduktion, die bei austauscharmen Wetterlagen in den Ortschaften für den Austausch belasteter und erwärmter Luft sorgt.

#### **Wasser**

Als oberirdische Gewässer innerhalb des Untersuchungsraumes sind der Eichbach und der Steinbach vorhanden. Der Eichbach fließt von Westen kommend nach Südosten, mündet südlich der L 394 / L 401 in den Grundheckerbach und dieser dann in die Pfrimm. Etwa 800 m nördlich des Eichbaches verläuft der Steinbach in südöstlicher Richtung und mündet südlich der Autobahn und der L 401 ebenfalls in die Pfrimm.

Grundsätzlich stellen die Sedimente des Rotliegenden nahezu reine Kluftgrundwasserleiter dar, weil sie eine schlechte Kornsortierung aufweisen und ihr Porenraum oftmals mit karbonatischem Bindemittel ausgefüllt ist. Wasserwegsam sind also lediglich Klüfte und Zerrüttungszonen im Bereich von Störungen. Gekennzeichnet werden die Steine durch ein geringes Rückhaltevermögen. Nach dem Wasserwirtschaftlichen Rahmenplan Nahe liegt für diesen Bereich eine geringe Wasserhöffigkeit von 0,5 bis 3 bzw. 5 l/s vor.



### **3.2.2 Biotische Landschaftsfaktoren**

#### **Vegetation**

Die heutige potentielle natürliche Vegetation im Gebiet der Kaiserstraßensenke ist der Perlgras-Buchenwald (Melico-Fagetum). An Sondertandorten wie den Bachtälern wären Sternmieren-Stieleichen-Hainbuchenwäler (Stellario-Carpinetum) entwickelt, die in den Vernässungszonen zu Erlen-Eschen-Talwäldern übergehen.

Die reale Vegetation zeigt aufgrund der menschlichen Nutzung ein stark abweichendes Erscheinungsbild. Den größten Anteil nehmen die intensiv genutzten Ackerflächen ein. Einen weiteren hohen Flächenanteil haben die versiegelten Verkehrsflächen (Autobahn, Parkplätze) sowie die künstlich geschaffenen Böschungen mit Strauch- und Baumhecken (z.T. auch Einzelbäume), die angrenzend mit Krautbeständen umgeben sind. Im Mittelstreifen der Autobahn ist ein Gehölzstreifen angelegt. Die Bäche sind mit einem Bachuferwald eingesäumt. Im südwestlichen und im östlichen Teil des Untersuchungsraumes sind Mähwiesen und Weiden vorhanden.

### **3.2.3 Landschaftsbild und Erholung / Freizeit**

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum wird durch die Lage innerhalb großräumiger, landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie durch die stark frequentierte A 63 mit den dazugehörigen Damm- und Einschnittsböschungen geprägt. Hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitnutzung hat der Untersuchungsraum aufgrund der genannten Vorbelastungen nur eine geringe Bedeutung.

### **3.2.4 Schutzgebiete und Biotope**

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind hinsichtlich des Arten und Biotopschutzes keine Flächen mit europaweiter oder nationaler bzw. landesweiter Bedeutung vorhanden.

Ebenfalls nicht vorhanden sind Schutzgebiete nach dem Wasserhaushaltsgesetz, Wassersicherungsräume, Wassersicherungsbereiche oder Heilquellenschutzgebiete.

## **3.3 Beurteilung der Baumaßnahme**

### **3.3.1 Raumordnung und Städtebau**

Die Autobahnverbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet (Mainz) und der Westpfalz ist die Autobahn A 63, die als eines der vorrangigen raumordnerischen Entwicklungsziele in Rheinland-Pfalz gilt. Das letzte Teilstück der Verbindung zwischen Kaiserslautern-Ost und Sembach wurde im Jahre 2004 fertiggestellt.

Mit dem Bau der Tank- und Rastanlagen an jeder Richtungsfahrbahn werden in der strukturschwachen Region Arbeitsplätze im Bereich Service und Gastronomie geschaffen.

Das Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP) weist den an den Untersuchungsraum angrenzenden Waldbereich des Donnersberges als landesweit bedeutsamen Kernraum aus, in dem der nachhaltigen Sicherung von Arten und ihren Lebensräumen in dem großflächigen, reichstrukturierten Waldgebiet eine landesweite Bedeutung zukommt.

Der nähere Untersuchungsraum gilt als ausgeräumte Landschaft, die im Rahmen des Arten und Biotopschutzes als Fläche für die Neuschaffung von funktionsfähigen Biotopsystemen zu entwickeln ist.





Im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Winnweiler ist im Untersuchungsraum auf der überwiegenden Fläche die ackerbauliche Nutzung vorgesehen. Entlang des Eichbaches soll extensives Grünland vorherrschen. Beidseitig der Autobahn und der zukünftigen Tank- und Rastanlage sind Immissionsschutzpflanzungen geplant.

Die Planung vernetzter Biotopsysteme macht im näheren Untersuchungsraum insbesondere Aussagen über die Entwicklung von Biotopen der Bäche (Steinbach, Eichbach und Pfrimm) und der dazugehörigen Bachtäler. Zielkategorie ist der Erhalt und die Entwicklung von Wiesen und Weiden mittlerer Standorte im Biotopmosaik mit Naß- und Feuchtwiesen.

Die Pfrimm und ihre Seitentäler sind aufgrund ihrer abschnittsweise naturnahen Strukturen für die Verwirklichung der Ziele der Planung vernetzter Biotopsysteme von besonderem Rang (prioritär). In den Talauen soll ein durchgängiges Band von extensiven Grünlandbiotopen zur Wiederentwicklung vielfältiger Fließgewässer- und Auenbiotope ausgebildet werden.

### **3.3.2 Verkehrsverhältnisse**

Die Verkehrsverhältnisse werden durch die Baumaßnahme nicht verändert.

### **3.3.3 Straßenbauliche Infrastruktur**

Die straßenbauliche Infrastruktur wird mit der Tank- und Rastanlage als Nebenbetrieb ergänzt. Sie dient dem Verkehrsteilnehmer als Versorgungs- und Ruhestation, insbesondere dem Güterverkehr zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten. Sie leistet somit auch ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

### **3.3.4 Umweltverträglichkeit**

Im folgenden werden die Eingriffe des Vorhabens und ihre Auswirkungen auf die verschiedenen Nutzungsformen beschrieben und bewertet.

Ausführliche und detaillierte Darstellungen und Erläuterungen hierzu sind Bestandteil der Unterlage 12 – LANDESPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN-.

#### **3.3.4.1 Lärm und Schadstoffe**

Die Lärm- und Schadstoffbelastung der angrenzenden Bebauung von Steinbach sowie die der Höfe Walzhof und Mühlbusch ist aufgrund der vorhandenen A 63 relativ hoch. Die Autobahn liegt im Bereich der Ortslage im Einschnitt und westlich des Bauwerkes über die L 394 ist ein Lärmschutzwall geschüttet, so dass die Belastung für Steinbach weitestgehend minimiert werden konnte.

In Anbetracht der Verkehrszunahme im Prognosehorizont wird sich die Lärm- und Schadstoffbelastung geringfügig erhöhen. Die geplante Tank- und Rastanlage wird durch die Frequentierung von PKW's und LKW's zusätzliche Belastungen nach sich ziehen (siehe Unterlage 11).

Die Schadstoffbelastung liegt unter den Grenzwerten der 22.BImSchV.



### 3.3.4.2 Natur und Landschaft

Das geplante Bauvorhaben stellt durch die entstehende Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundfläche gemäß § 4 Landespflegegesetz Rheinland-Pfalz (LPfG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt. Die Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf die Umwelt unterteilen sich im allgemeinen in baubedingte, anlagenbedingte und betriebsbedingte Auswirkungen

#### Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase treten Belastungen auf, die hauptsächlich nur vorübergehend sind und nach Beendigung der Baumaßnahme nachlassen oder ganz verschwinden.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen

Als betriebsbedingt gelten die Auswirkungen und Belastungen die aufgrund des Verkehrs von der Straßenbaumaßnahme und der Tank- und Rastanlage ausgehen. Hierbei handelt es sich um eine erhöhte Lärm- sowie Schadstoffausbreitung in Luft, Wasser und Boden durch Motoren- und Fahrgeräusche, Abgase, Reifenabrieb, Motorenöl und Streusalze.

#### Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Auswirkungen sind direkt auf das Straßenbauwerk und die Tank- und Rastfläche zurückzuführen.

Konflikt			
Nr.	Bedeutung	Verlust	Beeinträchtigung
K 1	Versiegelung biologisch aktiver Bodenfläche durch den Neubau von Verkehrsflächen für die Tank- und Rastanlage	3,39 ha	
K 2	Beeinträchtigung der natürlichen Bodenstruktur durch Abgrabungen und Auffüllungen (Dämme, Einschnitte, Regenrückhaltebecken)		3,94 ha
K 3	Verlust von Strauch- und Baumhecken auf den bestehenden Böschungen der Autobahn und auf den Erdwällen im Bereich der Parkplätze	1,36 ha	
K 4	Verlust gras- und blütenreicher Krautbestände sowie von Säumen und Rainen auf den Flächen nördlich und südlich der Parkplätze	2,67 ha	
K 5	Verlust von Einzelbäumen und Sträuchern im Bereich der Parkplätze und Böschungen	29 Stück	
K 6	Verlust von Wiesen mittlerer Standorte	0,55 ha	
K 7	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch großflächige Überbauung mit Tank-, Rast- und Parkflächen		nicht quantifizierbar
K 8	Gefährdung verbleibender Gehölze während des Baubetriebes durch potenzielle Beschädigung des Wurzelbereiches, des Stammes und des Astwerks		2 Stück



### **3.3.4.3 Land- und Forstwirtschaft**

Im Untersuchungsraum überwiegt aufgrund der Bodenverhältnisse die landwirtschaftliche Nutzung, daher ist mit dem Vorhaben die Flächeninanspruchnahme auf landwirtschaftliche Bereiche beschränkt. Forstwirtschaftliche Flächen sind von der Planung nicht betroffen.

### **3.3.4.4 Flächenbedarf**

Der Ausbau des Parkplatzes zur Tank- und Rastanlage erfordert einschließlich Landespflege einen Flächenbedarf von insgesamt 206.000 m<sup>2</sup>. Hierfür ist der Erwerb von ca.40.000 m<sup>2</sup> unbebauter Grundstücke vorgesehen, die verbleibenden 166.000 m<sup>2</sup> befinden sich bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

### **3.3.4.5 Wassergewinnungsgebiete**

Wassergewinnungsgebiete und Wasserschutzgebiete sind im untersuchten Raum nicht vorhanden.

### **3.3.4.6 Überschwemmungsgebiete**

Gesetzlich ausgewiesene Überschwemmungsgebiete sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

### **3.3.4.7 Bebaute Gebiete**

Die Baumaßnahme befindet sich südöstlich von Steinbach zwischen den Höfen Mühlbusch, Walzhof und dem Wohngebiet von Steinbach.

## **4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME**

### **4.1 Trassierung**

Gemäß der „Vorläufigen Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen“ erhalten die Fahrgassen im Parkbereich für LKW eine Breite von 6,50m und die für PKW eine Breite von 4,50m. Die Fahrgassen in den übrigen Bereichen erhalten eine Breite von 5,50m.

### **4.2 Querschnitt**

Im Einzelnen ergeben sich folgende Querschnitte:

Fahrgassen ohne Parkstände

1,50m	Mulde
1,00/1,50m	Bankett (Einschnitt/Damm) bzw. 1,50 m Gehweg
5,50m	Fahrbahn

Fahrgassen für PKW mit Parkständen

1,50m	Mulde
1,00/1,50m	Bankett (Einschnitt/Damm) bzw. 1,50 m Gehweg
4,50m	Fahrbahn



Fahrgassen für LKW mit Parkständen	
1,50m	Mulde
1,00/1,50m	Bankett (Einschnitt/Damm) bzw. 1,50 m Gehweg
6,50m	Fahrbahn

Die Fahrbahnflächen und die Parkstände erhalten eine Mindestquerneigung von 2,5 %.

**Der Fahrbahnaufbau ergibt sich gemäß RStO 01 wie folgt:**

Nach Abschnitt 2.6.3 Tabelle 4 ist für den Fahrbahnaufbau bei Neben –und Rastanlagen mit Schwerverkehr die Bauklasse III zu wählen.

Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues:

Frosteinwirkungszone I	
Frostempfindlichkeitsklasse F2	
Ausgangswerte für die Bestimmung der Mindestdicke bei Baukl. III	50 cm
<u>Mehrdicke bei Damm oder Einschnittlage &lt;2,0m</u>	<u>5 cm</u>
<u>Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues</u>	<u>55 cm</u>

**Nach Tafel 1, Zeile 1, Spalte 6 wird für die Fahrgassen folgende Bauweise gewählt:**

4 cm	Asphaltbeton 0/11
4 cm	Asphaltbinder 0/16
14 cm	Asphalttragschicht 0/32
33 cm	Frostschuttschicht aus Naturstein
<u>55 cm</u>	<u>Gesamtaufbau</u>

**Der Aufbau für die Parkflächen ergibt sich gemäß RStO 01 wie folgt:**

Nach Abschnitt 2.6.4 Tabelle 5 ist für Parkflächen mit Schwerverkehr die Bauklasse III zu wählen, für Parkflächen mit Pkw- Verkehr ergibt sich die Bauklasse VI.

Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues für Lkw - Parkstände:

Frosteinwirkungszone I	
Frostempfindlichkeitsklasse F2	
Ausgangswerte für die Bestimmung der Mindestdicke bei Baukl. III	50 cm
<u>Mehrdicke bei Damm oder Einschnittlage &lt;2,0m</u>	<u>5 cm</u>
<u>Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues</u>	<u>55 cm</u>

**Nach Tafel 3, Zeile 4, Spalte 6 wird für die Lkw-Parkstände folgende Bauweise gewählt:**

10 cm	Betonpflaster
3 cm	Pflasterbett
14 cm	Asphalttragschicht
28 cm	Frostschuttschicht aus Naturstein
<u>55 cm</u>	<u>Gesamtaufbau</u>



Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues für Pkw - Parkstände:

Frosteinwirkungszone I

Frostempfindlichkeitsklasse F2

Ausgangswerte für die Bestimmung der Mindestdicke bei Baukl. VI 40 cm

Mehrdicke bei Damm oder Einschnittlage <2,0m 5 cm

Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues 45 cm

**Nach Tafel 3, Zeile 4, Spalte 9 wird für die Pkw-Parkstände folgende Bauweise gewählt:**

8 cm	Betonpflaster
3 cm	Pflasterbett
10 cm	Asphalttragschicht
24 cm	<u>Frostschutzschicht aus Naturstein</u>
45 cm	<u>Gesamtaufbau</u>

#### **4.3 Kreuzungen, Einmündungen, Änderungen im Wegenetz**

Die entlang der A 63 verlaufenden Wirtschaftswegen werden im Bereich der Tank – und Rastanlage verlegt, die Erschließung der Anlage erfolgt über die verlegten Wirtschaftswegen. Hierzu sind die Wirtschaftswegen in diesem Bereich auf eine Fahrbahnbreite von 5,00 m auszubauen. Der Anschluss an das klassifizierte Straßennetz erfolgt über die L394.

#### **4.4 Baugrund- und Erdarbeiten**

Die Tank- und Rastanlage ist beidseitig der Autobahn A 63 zwischen Kaiserslautern und Mainz in Höhe des Parkplatzes bei Steinbach geplant. Steinbach liegt am Fuße des Donnersberges. Zum Donnersberg hin steigt das Gelände allmählich an. Bei Steinbach bestand lange Zeit eine provisorische Anschlussstelle. Die B 40 liegt hier tiefer als die Autobahn.

Wegen der zu erwartenden Bodenverhältnisse werden die geplanten Aushubsohlen für die Fundamente der Gebäude und die Stellflächen voraussichtlich in feinkörnigen Bodenschichten zu liegen kommen. Aufgrund der witterungsabhängigen Ausbildung dieser Böden sind an die Durchführung der Erdarbeiten besondere Anforderungen zu stellen. Die erforderlichen erdbaulichen Maßnahmen unterliegen stark den saisonalen Witterungsbedingungen. In Zeiten lang anhaltender Trockenheit sind günstigere Verhältnisse zu erwarten, als in Phasen mit intensiven Niederschlägen. Die Befahrbarkeit der Planien bei Nässe kann dabei stark eingeschränkt sein. Das Befahren von Aushubsohlen in solchen feinkörnigen Lagen führt zu erheblichen Verschlechterungen des Untergrundes (Furchen, Walkeffekt, Matratzenbildung, etc.). Die Erdarbeiten sollten deshalb in einer stabilen Witterungsperiode (Sommer/Herbst) durchgeführt werden.

Den Abtragsmassen von ca. 80.000 m<sup>3</sup> stehen Auftragsmassen von ca. 80.000 m<sup>3</sup> gegenüber, so dass insgesamt Massenausgleich besteht.

#### **4.5 Entwässerung**

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn- und Parkflächen wird überwiegend in Straßeneinläufen gesammelt und über Rohrleitungen in die angrenzenden Polder eingeleitet.



Die Überläufe der Polder entwässern in den vorhandenen Vorfluter Steinbach.

Nach RAS-Ew sind Mehrzweckrohre DN 250-300 bzw. Stahlbetonrohre sowie Sickerleitungen  $\geq$ DN 100 vorgesehen.

Sollte bergseits konzentriert Hangwasser anstehen, ist eine Hangsicherung nach Erfordernis vorgesehen.

Soweit möglich wird das anfallende Oberflächenwasser dem Untergrund wieder zugeführt.

Zur Sicherung des Oberbaus ist eine Planumsentwässerung vorgesehen.

Weitere Einzelheiten siehe Unterlage 13.

#### **4.6 Ingenieurbauwerke**

Das Unterführungsbauwerk für einen Wirtschaftsweg bei Bau - km 24+250 der A63 wird umgebaut.

Es handelt sich hier um ein Überschüttungsbauwerk. Die Fahrbahnbreite der A63 beträgt in diesem Bereich einschließlich Standspur 10,00 m. Sie muss je Richtungsfahrbahn um 1,50 m auf insgesamt 11,50 m befestigte Breite verbreitert werden, um die Ein- und Ausfädelspuren unterbringen zu können.

#### **4.7 Straßenausstattung**

Die Leiteinrichtungen und die Beschilderung werden den Vorschriften entsprechend vorgesehen und bei der Erstellung des Bauentwurfes in den entsprechenden Beschilderung –und Markierungsplänen dargestellt.

#### **4.8 Besondere Anlagen**

Die Zuständigkeit für die erstmalige Herstellung und die Unterhaltung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen der Tank- und Rastanlagen wird im Einzelnen zwischen dem Straßenbaulastträger und den künftigen Betreibern geregelt. Insofern ist eine endgültige Regelung in der Planfeststellung nicht möglich und auch nicht erforderlich, sie bleibt der gesonderten Baugenehmigung vorbehalten.

Folgende allgemeine Angaben liegen der Planung zugrunde:

Die Größe der Rastanlage wird mit 80 Sitzplätzen pro Rastplatz angesetzt, so dass insgesamt mit folgenden Ver- und Entsorgungsmengen zu rechnen sind:

- Schmutzwasseranfall  $2 \times 18 \text{ m}^3/\text{Tag} = 36 \text{ m}^3/\text{Tag}$
- Schmutzfracht  $2 \times 300 \text{ EGW} = 600 \text{ EGW}$
- Trinkwasserbedarf  $2 \times 1,9 \text{ m}^3/\text{Stunde} = 3,8 \text{ m}^3/\text{Stunde}$

Die Versorgung der Tank –und Rastanlage erfolgt von der angrenzende Gemeinde Steinbach aus. Für die Löschwasserversorgung haben die künftigen Betreiber Tanks vorzuhalten ( $V=50\text{m}^3$ ).

Die Abwässer der Anlage sollen in die Gruppenkläranlage Börstadt eingeleitet werden. Hierzu ist über Freispigelleitungen und Druckleitungen die Verbindung zum vorhanden Pumpwerk zwischen Walzhof und Theresienhof herzustellen. Die weiterführende Leitung bis zur Gruppenkläranlage Börstadt ist bereits vorhanden. Die Planung und der Bau der Verbindungsleitung wird von den Verbandsgemein-



dewerken Winnweiler durchgeführt. Die Übergabe der Abwässer an die Verbandsgemeindewerke erfolgt am Übergabeschacht östlich der Tank- und Rastanlage.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Die in dem Baubereich vorhandene unbewirtschaftete Rastanlage entfällt. Öffentliche Versorgungsanlagen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

#### **4.10 Leitungen**

Vorhandene Leitungen sind bei den in der Region tätigen Leitungsträgern erkundet worden. Sie werden in Abstimmung mit dem jeweiligen Träger gesichert oder verlegt. Die bekannten und betroffenen Leitungen sind im Lageplan dargestellt und in der Unterlage 10.1 „Verzeichnisse der Wege und Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen“ aufgeführt.

### **5. SCHUTZ-, AUSGLEICHS-, UND ERSATZMASSNAHMEN**

#### **5.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Für die der Tank- und Rastanlage am nächsten stehenden Wohngebäude ist die Lärmbelastung untersucht worden.

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. (siehe Unterlage 11.1 Schalltechnische Untersuchung)

#### **5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Wassergewinnungsgebiete werden durch die Maßnahme nicht betroffen.

#### **5.3 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Die landespflegerischen Maßnahmen sollen nach Art und Umfang geeignet sein, die durch die Eingriffe gestörten Funktionen von Naturhaushalt und Landschaftsbild wiederherzustellen.

Vorrangiges Ziel ist es, die beanspruchten, ökologisch bedeutsamen Flächen und Elemente festzustellen und im betroffenen Landschaftsraum einen Funktionsausgleich zu erreichen.

##### **5.3.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen**

Die Anlage der Tank- und Rastanlage erfolgt zu einem großen Teil auf den Flächen der bestehenden Parkplätze bei Steinbach. Hier existieren bereits versiegelte Flächen und Vorbelastungen, wodurch andere, noch unbelastete Bereiche geschont werden können (**M 1**). Als Bautabuzonen (für Baustraße, Materiallagerung etc.) gelten die Flächen im Bereich der Bachaue sowie die der Wiesen und Krautbestände sofern das unbedingt erforderliche Maß für den Bau und die Anlage der Tank- und Rastanlage überschritten werden soll (**M 2**).

Generell sind baubedingte Eingriffe in vorhandene Gehölzbestände möglichst zu vermeiden und auf das für den Bauablauf unbedingt erforderliche Maß zu beschränken (**M 3**).



### 5.3.2 Schutzmaßnahmen

Zum Schutz der beiden alten Birnbäume nördlich der Autobahn sind im Zuge der Baumaßnahme Schutzmaßnahmen gemäß RAS-LP 4 einzuhalten (§ 8).

### 5.3.3 Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle sind die landespflegerischen Maßnahmen aufgelistet, die erforderlich sind, die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu kompensieren

Fachliche Begründungen und detaillierte Erläuterungen zu Erforderlichkeit, Lage und Umfang der Maßnahmen sind Bestandteil der Unterlage 12 – LANDESPFLERISCHER BEGLEITPLAN-.

Eine integrierte Detaildarstellung der Maßnahmen erfolgt im technischen Lageplan der Unterlage 7 im Maßstab 1:1000.

Konflikte			Maßnahmen		
Nr.	Eingriff	betroffene Fläche/ Umfang	Maßnahmen Typ	Maßnahme	Fläche / Umfang
K 1	Versiegelung biologisch aktiver Bodenfläche	3,39 ha	E 1.1	Entwicklung einer 10 m breiten bachbegleitenden Hochstaudenflur	0,22 ha
			E 1.2	Wiesenextensivierung	0,32 ha
			A 4	multifunktionale Maßnahme: Umwandlung von Ackerflächen in eine Gras-Krautflur	3,34 ha
K 2	Beeinträchtigung der natürlichen Bodenstruktur durch Abgrabungen und Auffüllungen	3,94 ha	E 2.1	Ansaat der Böschungen und Rastflächen mit einer kräuterreichen Landschaftsrassenmischung	2,45 ha
			E 2.2	Bepflanzung der neuen Böschungen mit Bäumen und Sträuchern	16 Stück 0,13 ha
			E 2.3	Ansaat mit kräuterreicher Landschaftsrassenmischung und Bepflanzung mit Sträuchern im Bereich der Rückhalteflächen	1,15 ha 0,13 ha
K 3	Verlust von Strauch- und Baumhecken	1,36 ha	A 3	Ansaat der angeschütteten Böschungen und Anlage von Strauch und Baumhecken auf den Böschungen	2,41 ha
K 4	Verlust gras- und blütenreicher Krautbestände sowie von Säumen und Rainen auf den Flächen nördlich und südlich der Parkplätze	2,67 ha	A 4	Umwandlung von Ackerflächen in eine Gras- / Krautflur durch Einsaat mit Mähgut aus den in Anspruch zu nehmenden Flächen	3,34 ha
K 5	Verlust von Einzelbäumen und Sträuchern im Bereich der Parkplätze und Böschungen	29 Stück	A 5 G 7	Neupflanzung von heimischen und standortgerechten Bäumen und Sträuchern	95 Stück 0,40 ha





K 6	Verlust von Wiesen mittlerer Standorte	0,55 ha	E 6	Umwandlung von Ackerflächen in extensives Grünland	0,69 ha
K 7	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch großflächige Überbauung mit Tank-, Rast- und Parkflächen	nicht quantifizierbar	G 7 A 5	Landschaftsgerechte Geländemodellierung des Rastbereiches und Pflanzung von Einzelbäumen und Sträuchern im Bereich der Park- und Rastflächen	95 Stück 0,40 ha
K 8	Gefährdung verbleibender Gehölze während des Baubetriebes durch potenzielle Beschädigung des Wurzelbereiches, des Stammes und des Astwerks	2 Stück	S 8	Schutz des vorhanden Gehölzbestandes während des Baubetriebs gemäß RAS-LP4	2 Stück

**6. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN KOSTEN**

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. (Bundesstraßenverwaltung)

**7. VERFAHREN**

Zur Erlangung des Baurechts ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach Fernstraßengesetz erforderlich.

**8. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME**

Die Baumaßnahme soll nach Vorliegen der Rechtskraft, Sicherstellung der Finanzierung und nach Abschluss des notwendigen Grunderwerbes begonnen werden.

Der Ausbau kann unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 63 in einem Bauabschnitt erfolgen. Für die Arbeiten an den Ein- und Ausfädelspuren ist eine Beschränkung auf eine Fahrspur erforderlich.

Die Baustelle wird über der L 394 und die zukünftigen Zufahrten erschlossen.

Die Anlage des Baufeldes sowie die Bauausführung darf nicht zu Beeinträchtigungen der Feuchtbereiche führen.

Der Baustellenbetrieb ist so durchzuführen, dass Verunreinigungen für Boden und Grundwasser vermieden werden.

Entsprechend der RAS-LG-4 und der DIN 18920 sind Gehölzsicherungsmaßnahmen durchzuführen. Die aus baubetrieblichen Gründen bedingte Beseitigung von Gehölzen und Wiesenflächen wird nicht in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September erfolgen (LPfIG Rheinland-Pfalz § 24 Abs. 2 Pkt. 12).



Verfasser:

Straßenplanung  
Landespflege  
Wasserwirtschaft  
Immissionsschutz

Manfred Ehlhardt  
Silke Schmidt  
Helmut Celim  
Manfred Ehlhardt

Geprüft

Walter Madert