

## Einsendebrief mit Riderscheu

Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz  
Planfeststellungsbehörde

5400 Koblenz

- Betreff: 1. Antrag auf Änderung des Planes zum Bau der Bundesautobahn A 65 auf der Gemarkung von Kirrweiler wegen erheblicher Lärmeinwirkung auf die angrenzenden Wohngebiete der Gemeinde
2. Unsere Einwendungen gegen den Plan für den Bau der Bundesautobahn Nr. 652 ( jetzt A 65 ) vom 17.02.1978
- 

Sehr geehrte Herren,

Die Interessengemeinschaft Autobahn 652 erhält auch nach dem Anhörungsverfahren ihre Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten <sup>✓</sup>  
*b. dem Erörterungstermin vom 17.02.1978 am Kirrweiler am vorgeschlagenen*

1. Wir wenden uns grundsätzlich gegen den Bau der Autobahn, weil sie zum einen landschaftszerstörend wirkt und zum andern auch nicht notwendig ist. Eine Straßenbaumaßnahme mit geringem Umfange wäre auch für den überregionalen Verkehr ausreichend.

Schließlich wenden wir ein, daß die geplante Linienführung der A 65 keinen ausreichenden Abstand von den westlichen Wohngebieten der Gemeinde Kirrweiler hält, um die zu erwartende erhebliche Lärmbelästigung der Anwohner zu verhindern oder wenigstens zu mildern. Wir machen deshalb für den Fall, daß die Straße tatsächlich gebaut wird, den Vorschlag, zu prüfen, ob eine Verschiebung der Trasse nach Westen möglich

Vergessen Sie jetzt mit  
dieser Eingabe:

ist. Dort läge die Autobahn tiefer im Erdreich und würde weit weniger Lärmbelästigung hervorrufen. Die Überführung der L 515 über die Autobahn hätte dann keine so starke Steigung, was zum Absenken des Geräuschpegels der Kraftfahrzeuge beim Befahren der Brücke führte. Der Einwand gegen diesen Vorschlag, eine Verschiebung sei deshalb nicht möglich, weil das Hausgrundstück von ca  $m^2$  Größe (ehemals) Andres (jetzt) Achilles tangiert würde, ist nicht zwingend gegeben. Die Gemeinde Kirrweiler oder aber die zuständige Straßenneubaubehörde könnte mit dem Eigentümer einen Tausch der Grundstücke zu vereinbaren suchen oder aber das Hausgrundstück könnte von staatlicher Seite gekauft und die Planareale der Autobahntrasse zur Verfügung gestellt werden.

Wir glauben, daß eine solche Maßnahme weit weniger Kosten verursachen würde, als zum Beispiel ein Lärmschutzwall oder eine Lärmschutzwand: Anlagen, die unserer Überzeugung nach sonst notwendig werden.

In diesem konkreten Fall der Planung einer Trasse in einer derartig kleinen Distanz von einem Wohngebiet zeigt sich, daß bei einer künftigen gesetzlichen Regelung der Planung bereits eine große Bedeutung zukommt. Wir beziehen uns hier ausdrücklich auf den § 2 des Entwurfs zu dem neuen Verkehrslärmschutzgesetz in der Fassung vom 28.2.1980. Wir meinen, daß grundsätzlich in den Fällen, in denen die Planung noch nicht entsprechend diesem VLärmSchG vorgenommen wurde, eine Übergangsregelung geschaffen werden muß. Denn es wäre - gleichgültig ob die Straßenbauverwaltung verpflichtet ist einen Lärmschutz vorzusehen oder nicht - eine rechtliche Gleichstellung der Betroffenen nicht gewährleistet, wenn die Planung bereits nach verschiedenen Gesichtspunkten erfolgte. Wenn z.B. nicht berücksichtigt wurde, daß nach § 2 <sup>Entwurf des</sup> VLärmSchG "Einwirkungen des Verkehrslärms soweit wie möglich vermieden werden", so ist eine Ungleichbehandlung gegeben. Die Schaffung von Lärmschutzanlagen enthebt die Straßenbauverwaltung jedenfalls nicht von der Verpflichtung, diesen Planungsgrundsatz zu beachten. Denn bekanntlich ist die gesundheitsschädigende Lärmimmission durch Lärmschutzanlagen vertretbaren Ausmaßes oft nur auf ein gerade noch erträgliches Maß reduzierbar und die im Entwurf zu dem VLärmSchG in § 5 festgelegten zulässigen

Lärmgrenzen sind zu hoch; vergl. dazu das Urteil des BVerw.G. IV C 80.74 v. 21.5.1976.

In diesem Zusammenhang weisen wir auch noch darauf hin, daß u.E. die Ermächtigungen des § 16 des Entwurfs zum VLärmSchG zu weit gefasst sind insbesondere dann, wenn die Planungsvorschrift nicht in dem Sinne gehandhabt wird, wie es im Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst zum VLärmSchG., s. dort Teil B, Nr. 5, gemeint ist.

- .. Was die Lärmquelle: 18 000 Fahrzeuge auf der A 65 angeht, so ist dazu in der Stellungnahme der Straßenneubauabteilung Bad Bergzabern vom 07.03.1980 konkret ausgeführt:

"Für die vorhandene Bebauung hat die Lärmpegelberechnung ergeben, daß die neuen Grenzwerte von 52 dB(A) bei Nacht und 62dB(A) bei Tag für "Allgemeines Wohngebiet" nicht überschritten werden. Vom Straßenbaulastträger sind keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen."

In Erwidern auf diese Stellungnahme führen wir folgendes aus:

- a) Es ist uns unverständlich, warum die Straßenneubauabteilung von vorgenannten "neuen Grenzwerten" ausgeht. Diese Zahlen sind ~~won~~ dem ~~Gesetz~~ Entwurf betreffend ein<sup>es</sup> Verkehrslärm-~~Schutz~~gesetz<sup>es</sup> des Bundes entnommen. Ob es ein solches Gesetz und dann mit welchen Lärmpegelzahlen geben wird, steht nicht fest. Fest steht jedoch die geltende Rechtslage, von der unseres Erachtens die Behörde ausgehen müßte; Laut höchsterichterlicher Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist für ein "Allgemeines Wohngebiet" die Grenze des noch zumutbaren Straßenverkehrslärms etwa bei einem äquivalenten Dauerschallpegel (Außenpegel) von 55 dB(A) am Tage und von 45 dB(A) in der Nacht erreicht, vergl. Urteil des BVerwG IV C 80.74 vom 21,5,1976.
- b) Für den Fall, daß der Gesetzentwurf zum VLärmSchG in der jetzt vorliegenden Form geltendes Recht wird, machen wir aber bereits jetzt vorsorglich im einzelnen geltend daß:
- bei der Planung der Trassenführung der § 2 des Gesetzentwurfs nicht berücksichtigt wurde, vergl. dazu die Ausführungen unter 1., ferner daß die

def die (in 24 Stunden)  
 geschätzten Zahlen von 18000 Fahrzeugen für die Verkehrs-  
 dichte auf der Autobahn 652 zu niedrig angesetzt sind,  
 und daß

der LKW - Anteil bei der Berechnung zu niedrig angesetzt  
 wurde, insbesondere zur Nachtzeit d.h. zwischen 22 und  
 6 Uhr. Außerdem

ist ein besonders hoher Zuschlag bei der Errechnung des  
 Mittelungspegels für die Lärmbelastung durch die L 515  
 wegen der starken Steigung der Überführung anzusetzen,  
 der dann entsprechend dem Diagramm III in Anlage 1 be-  
 rücksichtigt werden muß. Die Verkehrsprognose schätzt  
 nach Angaben der Straßenneubauabteilung eine Belastung  
 der L 515 mit 3000 Fahrzeugen in 24 Stunden. Wir aber  
 halten diese Zahl für zu niedrig.

Außerdem hat die geplante Lage dieser Überführung eine  
 besonders starke Belästigung der Anwohner zur Folge:  
 Die Überführung der L 515 beginnt in der Tat " vor der  
 Haustür " der oben bezeichneten Anwesen. Zum Befahren  
 der fünfprozentigen Brückensteigung werden alle Fahr-  
 zeuge, nicht nur Lastkraftwagen, die allerdings die größte  
 Lärmbelastung darstellen werden, in einen niederen Gang  
 schalten müssen. Die dadurch bewirkte höhere Drehzahl der  
 Motoren wird besonders <sup>besonders</sup> gravierend <sup>besonders</sup> zur Belästigung beitra-  
 gen.

Sodann ist zur Berechnung des Mittelungspegels ein Zu-  
 schlag für die speziellen topographischen Gegebenheiten  
 zu berücksichtigen. Und zwar machen wir geltend, daß im  
 speziellen Fall der Trassenführung am Ortsrand ~~von Rhein~~  
~~Weser~~ ein solcher Zuschlag wegen der Hauptwindrichtung  
 addiert werden muß (man vergleiche die Angaben über die  
 Windrichtungen im Rhein - Main - Gebiet in

Nachtrag

Zitat

Wir führen hierzu an, daß in einem ähnlichen Fall, in dem  
 die Trasse ebenfalls im Westen des Ortsrandes - und sogar  
 noch in einem deutlich größeren Abstand von diesem -

vorbeiführte, (~~diese~~ <sup>planlos</sup> ~~besonders~~ topographische Gegebenheit) wesentlich zum Überschreiten der Mittelungspegel - Höchstwerte beigetragen hat. Und zwar beziehen wir uns auf die von einer Interessengemeinschaft in Armsheim diesbezüglich durchgeführten Messungen, die ja auch inzwischen von der Straßenbauverwaltung überprüft worden sind und zum Bau eines Lärmschutzwalles geführt haben.

Aus den Ausführungen in b) folgt, daß auch im Falle des Inkrafttretens des VLärmSchG die dort in § 5 angegebenen zulässigen Grenzwerte für den Mittelungspegel für das an die geplante Trasse der A 65 angrenzende Wohngebiet von Kirrweiler erheblich überschritten würden.

3. Aus den Ausführungen unter 2 a) und b) folgt, daß sowohl nach der derzeitigen Rechtslage als auch nach der Beurteilung der Sachlage nach dem vorliegenden Entwurf zu einem VLärmSchG in der Fassung vom 28.2.80 entweder die Planung der Trasse geändert werden muß oder ausreichender Lärmschutz für die Anwohner seitens des Straßenbaulastträgers geschaffen werden muß. Die Interessengemeinschaft Autobahn A 65 ist bereit, Argumente zu einer vernünftigen, allen Interessen gerecht werdenden Lösung des Lärmproblems an der A 65 beizutragen. Ein wichtiges Argument ist, daß es jetzt noch möglich ist, mit vertretbarem Aufwand durch Änderung der Planung und durch Schaffung eines "aktiven" Lärmschutzes beim Bau der A 65, die zu erwartenden Mittelungspegel am Ortsrand von Kirrweiler auf ein erträgliches Maß herabzusetzen. Nach Bau der A 65 und Änderung der Eigentumsverhältnisse in dem an die Trasse angrenzenden Gebiet, ist die Schaffung von Lärmschutz sehr erschwert und wesentlich teurer. Gerade wegen der später nur mit größtem Aufwand möglichen Korrekturen von Fehlentscheidungen äußern wir die feste Absicht:

Sollten wider Erwarten unsere berechtigten Interessen im Planfeststellungsbeschuß keine Berücksichtigung finden, wären wir gezwungen, unser Anliegen auf dem Rechtsweg weiter zu verfolgen und bitten deshalb um einen rechtsmittelfähigen Bescheid.

Wir glauben zunächst jedoch an die Gesprächsbereitschaft der zuständigen Behörden gegenüber uns Bürgern und hoffen auf eine Lösung im Wege von Verhandlungen.

Mit freundlichen Grüßen  
Interessengemeinschaft  
Autobahn A 65

( Volle Adresse und Unterschriften derjenigen, die diese Eingaben mittragen)

Namen	Anschriften	Unterschriften
-------	-------------	----------------

Ø u.A. Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

z.Hd. von Herrn Abg. Lemmrich (mit Anschreiben)

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz  
(mit Anschreiben)

Ministerium für Soziales, Gesundheit und Umwelt  
(mit Anschreiben)

Bezirksregierung Neustadt, Obere Landespflegebehörde  
(mit Anschreiben)

Untere Landespflegebehörde (Kreisverwaltung)