

- 5.10 Herrn Edwin Menges u. P. Menges, Brühlstr. 10,  
Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 23.10.1979)
- 5.11 Herrn Hermann Zahn, Brühlstr. 6, Steinbach
- 5.12 Frau Siglinde Weber u. Herrn Paul Weber, Brühlstr. 2,  
Steinbach
- 5.13 Herrn Rainer Eyrisch, Brühlstr. 11, Steinbach
- 5.14 Herrn Dr. Albert Steeb, Brühlstr. 15, Steinbach
- 5.15 Frau Renate Steller, Brühlstr. 18, Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 27.10.1979)
- 5.16 Herrn Alfred Schneider u. Frau Susanne Schneider,  
Brühlstr. 20, Steinbach
- 5.17 Frau Rosi und Herrn Kurt Ritterspach, Brühlstr. 23,  
Steinbach
- 5.18 Herrn Werner Gass, Brühlstr. 22, Steinbach
- 5.19 Herrn Gerald Becker, Brühlstr. 24, Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 11.10.1979)
- 5.20 Herr Ludwig Becker, Brühlstr. 24, Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 11.10.1979)
- 5.21 Herr Hans Philippi, Brühlstr. 26, Steinbach
- 5.22 Herr Hans Peter Milisterfer, Brühlstr. 34,  
Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 28.10.1979)
- 5.23 Herr Detlef Milisterfer, Brühlstr. 32, Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 11.10.1979)

- 5.24 Herr Ralf Müller, Brühlstr. 14, Steinbach
- 5.25 Herr Otto Klein, Brühlstr. 4, Steinbach
- 5.26 Frau Gabi und Herr Jürgen Schneider, Brühlstr. 1a,  
Steinbach
- 5.27 Frau Hildegard März und Herrn Dr. Otto März,  
Brühlstraße 12, Steinbach
- 5.28 Frau Mathilde Rinner und Herr Klaus Rinner,  
Brühlstraße 5, Steinbach
- 5.29 Frau Lydia Zahn, Brühlstraße 6, Steinbach
- 5.30 Frau Else Weber, Brühlstraße 2, Steinbach
- 5.31 Frau M. Eyrisch und Herr Dirk Eyrisch, Brühlstraße  
11, Steinbach
- 5.32 Herrn Karlfried Müller u. Frau Ellen Müller,  
Brühlstraße 14, Steinbach
- 5.33 Frau Martina Gass u. Frau Gerlinde Gass, Brühlstr.  
22, Steinbach
- 5.34 Frau Magda Becker, Brühlstr. 24, Steinbach
- 5.35 Frau Emilie Becker, Brühlstr. 26, Steinbach  
(zugleich Einzeleinspruch vom 24.10.1979)
- 5.36 Herr Kl.-D. Piesenecker, Brühlstr. 27, Steinbach
- 5.37 Frau Paula Pfaller u. Herrn Fritz Pfaller, Brühlstr.  
31, Steinbach
- 5.38 Frau Elke Philippi, Brühlstr. 25, Steinbach

- 5.39 Herrn Johann Ritterspach, Brühlstr. 23, Steinbach
- 5.40 Frau Quita Menges, Brühlstr. 10, Steinbach
- 5.41 Herrn Jürgen Rinner, Brühlstr. 7, Steinbach
- 5.42 Frau Brigitte Fett, Brühlstr. 8, Steinbach
- 5.43 Frau Lucia Baab u. Herrn Werner Baab, Brühlstr. 1,  
Steinbach
- 5.44 Frau Waltraud Milisterfeld, Brühlstr. 32,  
Steinbach
- 5.45 Frau Brigitte Becker, Brühlstr. 24, Steinbach
- 5.46 Frau Uta Baab u. Herrn Helmut Baab, Brühlstraße 1,  
Steinbach

#### V. BEGRÜNDUNG

Die Planunterlagen für den Neubau der A 63, Abschnitt AS B 48 - AS Dreisen, sind der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz in Neustadt/Weinstraße vom 11.8.1980, 14.8.1981 und 6.2.1985 zur Planfeststellung zugeleitet worden.

Die Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 5 der Landesverordnung vom 2. August 1977 (GVBl. Seite 294) für den Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

Erläuterungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung:

Das jetzt festgestellte Teilstück der A 63 gehört zu der Gesamtplanung der A 63 zwischen Mainz und Kaiserslautern. Die neue Autobahnstrecke soll eine direkte und leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen Mainz und Kaiserslautern und mit den Räumen Saarbrücken sowie Wiesbaden/Frankfurt schaffen. Diese Aufgabe können die Bundesstraße 40 und die A 6 nicht erfüllen. Die Bundesstraße 40 ist mit ihren Ortsdurchfahrten und nach ihrem Ausbauzustand dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Der weiträumige Durchgangsverkehr soll deshalb durch den Bau der A 63 von der B 40 und aus ihren Ortsdurchfahrten abgezogen werden. Durch den Bau der A 63 sollen zugleich die A 6/A 67 Kaiserslautern - Frankfurt die erforderliche Entlastung erhalten.

Die A 63 ist im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz sowie im regionalen Raumordnungsplan Westpfalz als dringliches Planungsziel ausgewiesen. Auch im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die A 63 mit der Dringlichkeitsstufe Ia enthalten.

Für die festgestellte Trasse der A 63 ist gemäß § 18 (1) des Landesplanungsgesetzes für Rheinland-Pfalz ein raumplanerisches Verfahren durchgeführt und mit positivem Ergebnis abgeschlossen worden. Die festgestellte Trasse der A 63 ist darüber hinaus gemäß § 16 des Bundesfernstraßengesetzes durch den Bundesminister für Verkehr in ihrer Linienführung bestimmt worden.

Der Straßenbaulastträger hat die festgelegte Linienführung der A 63 aus verschiedenen und mehrfach untersuchten Varianten ausgewählt. Die festgestellte Planung vermeidet Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz und beschränkt die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auf das nach den Zwangspunkten und der Zielsetzung der Planung unumgänglich notwendige Maß. Die Belange des Umwelt-, Natur- und Immissionsschutzes werden bei der festgestellten Planung ebenso berück-

sichtigt, wie der Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs in das Privateigentum Dritter. Unter Beachtung der teilweise schwierigen örtlichen Verhältnisse und in Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange ist die aus den untersuchten Planungsalternativen ausgewählte Linienführung der A 63 als die wirtschaftlich günstigste, technisch beste und umweltverträglichste Lösung anzusehen.

Das anhängende Planfeststellungsverfahren erstreckte sich nach dem offengelegten Plan auf den Neubaubereich der A 63 Mainz - Kaiserslautern von der Anschlußstelle (AS) B 48 bis zur AS Dreisen (Bau-km 16 + 200 bis 28 + 210,555  $\hat{=}$  Bau-km 28 + 200 des bereits im Bau befindlichen Abschnittes AS Dreisen - AS Kirchheimbolanden). In dem anhängenden Verfahren sind bezüglich des Abschnitts-Teilbereiches zwischen der AS B 48 und der Landesstraße 394 (L 394) Überprüfungen notwendig geworden (wie der Bauwerksabmessungen im Bereich Langmeiler Senke, Untersuchung der Möglichkeit für einen anderen als den abweichend von dem offengelegten Plan aufgegebenen Standort der Tank und Rastanlage Steinbach). Diese Überprüfungen können noch nicht kurzfristig abgeschlossen werden. Für dieses Abschnitts-Teilstück AS B 48 - L 394 ist deshalb der Erlaß eines Planfeststellungsbeschlusses zur Zeit noch nicht möglich.

Andererseits aber besteht ein starkes öffentliches Interesse daran, den baldigen Baubeginn der A 63 zunächst in dem Abschnitts-Teilbereich L 394 - AS Dreisen zu ermöglichen. Die daran sich in Richtung Alzey anschließenden A 63 - Abschnitte AS Dreisen - AS Kirchheimbolanden - Bischheim, sind am 30.11.1981 und am 27.5.1982 bereits rechtskräftig planfestgestellt worden und sind im Bau. Kann diese im Bau befindliche Neubau-strecke der A 63 über Dreisen hinaus bis zur L 394 in einem Zuge fortgeführt werden, entfällt einerseits die Notwendigkeit, den mit dem Planfeststellungsbeschluß vom 27. Mai 1982 mitfestgestellten provisorischen Anschluß des A 63 - Teilstücks AS Dreisen - AS Kirchheimbolanden

- Bischheim nördlich von Dreisen an die B 40 herzustellen (hierbei entfällt auch der Eingriff in Drittbelange, der mit der Herstellung dieses provisorischen Anschlusses verbunden wäre). Andererseits können durch den Mitbau des von der jetzigen Planfeststellung erfaßten A 63 - Teilstückes AS Dreisen - L 394 (an der L 394 greift ein provisorischer Anschluß nur unerheblich vorübergehend in Drittbelange ein) die Ortsdurchfahrten Dreisen und Standenbühl im Zuge der B 40 bereits die notwendige Entlastung von dem starken Durchgangsverkehr erfahren. Der Verbandsgemeinderat Göllheim hatte schon in seiner Sitzung am 6. Juni 1983 einstimmig beantragt, im Bereich der Verbandsgemeinde Göllheim die A 63 schnellstmöglich zu bauen. Nach dem diesen Antrag übermittelnden Schreiben der Verbandsgemeindeverwaltung Göllheim vom 17. August 1983 sind die Bewohner von Kirchheimbolanden und Standenbühl beim Überqueren der stark belasteten B 40 im Ortsbereich einer ständigen, erheblichen Gefährdung ausgesetzt und bei zunehmendem Schwerlastverkehr durch Lärm, Abgase und Schmutz beeinträchtigt.

Um hier eine wirksame Abhilfe zu schaffen, ist der Abschnitts-Teilbereich der A 63 AS B 48 - L 394 angesichts der für ihn noch anhängenden Prüfungen einstweilen abgetrennt und zunächst nur der Plan zum Bau des Abschnitts-Teilbereiches der A 63 zwischen der L 394 und der im Bau befindlichen A 63 - Strecke AS Dreisen - AS Kirchheimbolanden - Bischheim festgestellt worden. Diese Abtrennung und die von der jetzigen Teilplanfeststellung erfaßte Neubaumaßnahme sind im öffentlichen Interesse erforderlich und auch vernünftigerweise geboten. Soweit diese Abtrennung in Einzelfällen eine Vorgreiflichkeit im Übergangs-Abtrennbereich schafft, ist dies in die Abwägung der widerstreitenden Belange eingestellt und bei der Behandlung von Einsprüchen berücksichtigt worden. Insoweit wird auf den Beschlußabschnitt V "Zu IV Nr. 5.1 - 5.46" Bezug genommen. Eine hierüber hinausgehende Vorgreiflichkeit schafft die Feststellung des Teilabschnittsplanes

L 394-AS Dreisen indessen nicht. Insoweit bleibt die Entscheidung über die Feststellung des Planes für das Abschnitts-Teilstück AS B 48 - L 394 einem späteren folgenden gesonderten Planfeststellungsbeschuß vorbehalten.

Zu Abschnitt I Nr. 5 und III Nr. 22

Der Straßenbaulastträger hat die von dem festgestellten Straßenbauvorhaben ausgehenden nachteiligen Auswirkungen durch Verkehrslärm überprüft.

Beim Neubau von Straßen kommen Lärmschutzmaßnahmen auf Kosten des Straßenbaulastträgers dann in Betracht, wenn die unter Berücksichtigung der bebauungsrechtlich geprägten Situation als maßgeblich erachteten Immissionsgrenzwerte im Prognosejahr 2000 überschritten werden.

Die im vorliegenden Falle unter Beachtung der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1981 - RLS 81" und der Lärmschutzrichtlinien des Bundesministers für Verkehr vom 6. Juli 1983 - StB 16/14.80.13-60 - (VBl. 1983 Nr. 14) als maßgeblich erachteten Immissionsgrenzwerte (Mittelungspegel), deren Überschreitung billigerweise nicht mehr zugemutet werden kann, betragen:

	am Tage	In der Nacht
Für reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	60 dB (A)	50 dB (A)
Dorf-, Kern-, Mischgebiete, Wochenendhausgebiete	65 dB (A)	55 dB (A)
Gewerbe- u. Industriegebiete	70 dB (A)	60 dB (A)

Die lärmtechnische Untersuchung hat sich auf die offengelegte Gesamtplanung des Abschnittes AS B 48 - AS Dreisen von Bau-km 16 + 200 bis 28 + 210, 555 erstreckt.

Für das von der jetzigen Planfeststellung noch nicht erfaßte Teilstück dieses Abschnittes von Bau-km 16 + 200 bis 23 + 468 hat die lärmtechnische Untersuchung ergeben, daß zur Einhaltung des für Nachbargebiete jeweils maßgebenden Immissionsgrenzwertes in einzelnen Teilbereichen Maßnahmen aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwälle / Lärmschutzwände) und ergänzend auch Maßnahmen passiven Lärmschutzes (notwendiger Schallschutz an Gebäuden) vorzusehen sind. Über diese Lärmschutzmaßnahmen wird erst bei der Feststellung des Planes für das von der jetzigen Planfeststellung noch ausgenommene Teilstück von Bau-km 16 + 200 bis 23 + 468 entschieden werden.

Für das von der jetzigen Planfeststellung zunächst nur erfaßte Teilstück der A 63 von Bau-km 23 + 468 bis 28 + 210,555 ist ein provisorischer Anschluß an die L 394 / B 40 vorgesehen. Deshalb hat der Straßenbaulastträger eine ergänzende lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, ob bei Inbetriebnahme des jetzt vorweg festgestellten Teilstücks der A 63 mit ihrem provisorischen Anschluß an die L 394 / B 40 eine den Immissionsgrenzwert überschreitende Lärmbeeinträchtigung der Wohnbebauung Steinbachs nördlich des provisorischen Anschlusses (Bereich Obere Mühle, Brühlstraße) eintritt. Zu Gunsten dieser Wohnbebauung ist dabei dieser lärmtechnischen Untersuchung der volle Prognoseverkehr des Jahres 2000 der Gesamtstrecke Kaiserslautern - Mainz zugrunde gelegt worden, obwohl über das Provisorium ein noch erheblich geringerer Verkehr abfließen wird. Nach dem Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung wird an keinem der nördlich des provisorischen Anschlusses der A 63 an die L 394 / B 40 vorhandenen Wohngebäude der dort jeweils maßgebende Immissionsgrenzwert überschritten werden, selbst also nicht, wenn dort schon jetzt der Prognoseverkehr des Jahres 2000 vorbeiführte. Auch für diesen Nachbarbereich der Gemeinde Steinbach ist daher über die hier nach den offengelegten Unterlagen vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen erst mit der Feststellung des Planes

für das jetzt noch abgetrennte Teilstück der A 63 von Bau-km 16 + 200 - 23 + 468 zu entscheiden. Innerhalb des von der jetzigen Planfeststellung nur erfaßten Teilbereiches der A 63 von Bau-km 23 + 468 bis 28 + 210,555 wird nach der lärmtechnischen Untersuchung oben unter I. 7.10, 7.11 nur an einer Stelle, und zwar in Höhe von Bau-km 24 + 265 beim Anwesen Mühlbusch südseitig der künftigen A 63 an einer Gebäudeseite, der dort für die Nacht maßgebende Immissionsgrenzwert geringfügig um 0,2 dB (A) im Prognosejahr 2000 überschritten werden. Deshalb ist oben unter III.22 unter entsprechender Verpflichtung des Straßenbaulast-trägers eine angemessene Lärmschutzregelung getroffen worden.

Zu Abschnitt I Nr. 6-9

Die in Abschnitt I Nr. 6.2-3, 6.5, 6.12-14, 6.22, 7.10 8.1-21 u. 10.1 - 44 genannten Unterlagen haben in der Zeit vom 11.09.1979 bis 11.10.1979, bei der Verbandsgemeindeverwaltung in Winnweiler und in der Zeit vom 25.09.1979 bis einschließlich 24.10.1979 bei der Verbandsgemeindeverwaltung in Göllheim zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt.

Zeit und Ort der Planauslegung sind rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Diejenigen Grundstückseigentümer, die ihren Wohnsitz nicht in der von der Baumaßnahme betroffenen Gemarkung haben (Ausmärker), sind von der Planauslegung rechtzeitig unterrichtet worden.

Die im Anhörverfahren erhobenen Einwendungen waren am 25. Juni 1980 in Steinbach, Turnhalle, Gegenstand einer

Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einsprecher sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz in Neustadt/Wstr. vom 25. Juni 1980  
- 338 - 031 - 150 -.

Die in Abschnitt I Nr. 6.8-9, 6.18-20 u. 9.1 - 5 aufgeführten Unterlagen sind aufgrund erhobener Einwendungen angefertigte Deckblätter, die zunächst in dem Erörterungstermin am 25. Juni 1980 für die Beteiligten offengelegt worden sind. Ergänzend ist den durch die in den Deckblättern enthaltenen Änderungen und Ergänzungen anders oder neu Betroffenen Gelegenheit zur Einsichtnahme in die Deckblätter und zur Äußerung gegeben worden. Die Einwendungen aus dieser ergänzenden Anhörung waren am 6. August 1981 in Kirchheimbolanden, Rathaus, Gegenstand einer mündlichen Erörterung. Hierzu waren alle Beteiligten mit Schreiben der Anhörbehörde vom 9. und 27. Juli 1981 zeitgerecht eingeladen worden. Auf die Niederschrift der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz in Neustadt/Wstr. vom 6. August 1981 - 338-031-150/29 - wird verwiesen.

Die in Abschnitt I Nr. 6.1, 6.4, 6.6-7, 6.10-11, 6.15-17, 6.21, 6.23-28 und 7.1 - 7.9 aufgeführten Unterlagen sind auf den von der jetzigen Planfeststellung nur erfaßten Teilbereich der A 63 von Bau-km 23 + 468 bis 28 + 210,255 abgestellt und beruhen inhaltlich uneingeschränkt auf den offengelegten bzw. auf den der ergänzenden Anhörung der Betroffenen zugrunde gelegten Plänen.

Die lärmtechnischen Unterlagen unter I. Nr. 7.10 sind eine überarbeitete Fassung der offengelegten lärmtechnischen Untersuchung unter I Nr. 8.20 unter Berücksichtigung der jetzt maßgebenden "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 81 -" vom 20. Juli 1981. Sie

werden ergänzt durch die lärmtechnischen Unterlagen unter I Nr. 7.11, die von der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Vorweg-Planfeststellung des Teilstückes der A 63 von Bau-km 23 + 468 bis 28 + 210,155 veranlaßt worden sind. Mit diesen ergänzenden lärmtechnischen Unterlagen ist die Lärmauswirkung einer provisorischen Anbindung der A 63 an die L 394/B 40 untersucht worden.

Zu Abschnitt II, III und IV Nr. 1

Die Einwendungen und Forderungen der unter Abschnitt IV Nr. 1.1 - 1.25 aufgeführten Beteiligten waren berechtigt. Sie sind deshalb im Erläuterungsbericht, im Bauwerksverzeichnis, durch Blaueträgungen in den festgestellten Unterlagen, die Einbeziehung von Deckblättern sowie durch die Aufnahme entsprechender Verpflichtungen in den Abschnitten II und III dieses Beschlusses berücksichtigt worden und daher als erledigt anzusehen.

Zu Abschnitt IV Nr. 2.1 bis 2.31

Die Einwendungen der hier aufgeführten Einspruchsführer erstrecken sich nicht auf den von der jetzigen Planfeststellung nur erfaßten Teilbereich der A 63 vom provisorischen Anschluß an der L 394/B 40 bis zum Häferbachtal (AS Dreisen). Diese Einwendungen befassen sich mit dem vorerst noch abgetrennten Teilstück der A 63 von der AS B 48 bis zur L 394. Durch die jetzige Vorwegfeststellung nur eines Teilstückes der offengelegten Gesamtabschnittsplanung bleibt die Entscheidung über die Einwendungen unter IV. Nr. 2.1 bis 2.31 ohne Vorgreiflichkeit offen. Die Entscheidung über diese Einwendungen war deshalb der gesondert nachfolgenden Planfeststellung für das abgetrennte Teilstück der A 63 von Bau-km 16 + 200 bis 23 + 468 vorzubehalten.

Zu Abschnitt IV Nr.3.1 bis 3.11

Die hier erfaßten Beteiligten machen nach ihrem schriftlichen Vorbringen oder der mündlichen Erörterung Entschädigungseinwände, -forderungen oder -vorbehalte geltend (wie Höhe oder Umfang der Entschädigung, Gesamtübernahmeanspruch, Ersatzgrundstücke, Bonität/ Beweissicherung bei Auffüllflächen, Interesse an einer Flurbereinigung u.ä.). Solche Einwendungen, Forderungen oder Vorbehalte sind zivilrechtlicher Natur. Entsprechend den Hinweisen oben unter II.10 unterliegen sie außerhalb des die öffentlich-rechtlichen Belange regelnden Planfeststellungsverfahrens der im Entschädigungsrecht speziell (und mit eigener Rechtsbehelfsmöglichkeit) geregelten gesonderten Prüfung, Verhandlung, Vereinbarung oder Entscheidung. Soweit Forderungen nach Ersatz- oder Tauschland gestellt sind, sieht das Entschädigungsrecht im Normalfalle grundsätzlich zwar einen Entschädigungsausgleich in Geld vor. Denn der Straßenbaulastträger selbst kann den vom Plan Betroffenen Ersatz- bzw. Tauschflächen von sich aus grundsätzlich immer nur in dem Umfange anbieten, als er durch die Mitübernahme von Restgrundstücken dazu in die Lage versetzt wird. Von einer solchen Möglichkeit, verfügbar werdende Flächen den Betroffenen anzubieten, macht der Straßenbaulastträger auch immer Gebrauch. Hiervon unabhängig aber steht grundsätzlich den von einem Straßenbauplan Betroffenen unter den Voraussetzungen der §§ 15, 18 des Landesenteignungsgesetzes für Rheinland-Pfalz das Recht zu, bei der Enteignungsbehörde auch selbst einen Antrag auf Entschädigung in Land zu stellen. Für den mit diesem Beschluß festgestellten Neubauplan der A 63 gilt darüber hinaus noch die Besonderheit, daß der Straßenbaulastträger übereinstimmend mit der Flurbereinigungsbehörde und der Landwirtschaftskammer gemäß der Festlegung oben unter III.13 darum bemüht sein will, daß durch ein Verfahren nach § 86 oder nach §§ 87-89 des Flurberei-

nigungsgesetzes die mit dem Straßenbau verbundenen landeskulturellen Eingriffe durch eine Neuordnung der zer- oder angeschnittenen ländlichen Grundstücke und des betroffenen Wegenetzes bestmöglich ausgeglichen werden. Eine flurbereinigungsrechtliche Neuordnung kann zugleich die Möglichkeit erhöhen, Gesamtübernahmewünsche und im Zusammenhang damit Wünsche nach Tausch oder Ersatz von Grundstücksflächen berücksichtigen zu können. Hierbei ist darauf hinzuweisen, daß die Einleitung des flurbereinigungsrechtlichen Verfahrens selbst nicht Gegenstand der straßengesetzlichen Planfeststellung ist, wie ebenso nicht Art und Umfang der von einem flurbereinigungsrechtlichen Verfahren zu erfassenden Grundstücke. Eine Entscheidung darüber wird zu gegebener Zeit auf der dafür geltenden spezialgesetzlichen Grundlage durch die zuständige Behörde zu treffen sein.

Wenn auch, wie ausgeführt, die Entschädigungseinwendungen, -forderungen oder -vorbehalte nicht schon mit der Feststellung des Planes zu regeln sind, so sind andererseits aber Art und Schwere der Eingriffe, die der festgestellte Plan in die Rechte der unter IV.3.1 bis 3.11 erfaßten Betroffenen auslösen wird, und zwar auch unter voller Würdigung und Wahrunterstellung des Vorbringens der Beteiligten, bei der Planaufstellung und -festlegung gegen die öffentlichen Belange abgewogen werden. Soweit in dem Vorbringen bestimmter Entschädigungsforderungen oder -vorbehalte zugleich Planeinwendungen als erhoben gelten sollen, kann den Einwendungen gegen den Plan daher nicht entsprochen werden.

An dem Bau der A 63 und des Anschlusses der B 47 neu besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

Die jetzt festgelegte Planung ist das Ergebnis vielfacher Untersuchungen. Sie ist abhängig von den topographischen Verhältnissen, den bestehenden Zwangspunkten, dem Planungsziel und den bau- und verkehrstechnischen Erfordernissen. Bei sachgerechter Wertung der widerstreitenden Interessen ist die nach Untersuchung von Wallinien jetzt festgelegte Planung als ausgewogen

und bestvertretbar anzusehen. Soweit es geboten und möglich war, durch Planergänzungen oder -änderungen Eingriffe zu vermeiden oder zu mildern, ist dies gemäß den Abschnitten II und III des Beschlusses und den festgestellten Deckblättern geschehen. Ebenso sind gemäß den Festlegungen unter II und III alle erforderlichen Vorkehrungen zum angemessenen Schutz benachbarter Grundstücke getroffen worden.

Nach allem verbleibt für die Betroffenen unter IV.3.1 - 3.11 nur die Möglichkeit, Eingriffe des Straßenbaus bei der gesonderten Regelung der Entschädigung angemessen ausgeglichen zu erhalten.

#### Zu IV. 4.1

Frau Johanna Rappmann wird nach dem festgestellten Plan mit ihren landwirtschaftlich genutzten Grundstücken Gemarkung Dreisen Nr. 407 sowie Gemarkung Weitersweiler Nr. 423 und 424 betroffen. Die Grundstücke liegen in Höhe von Bau-km 27 + 300. Das Grundstück Gemarkung Dreisen Nr. 407 soll durch den Bau der hier in einer Einschnittslage vorgesehenen A 63 in Anspruch genommen werden, die nebeneinander liegenden Grundstücke Gemarkung Weitersweiler Nr. 423 und 424 durch den Ausbau der bestehenden L 397 im Anschlußbereich der künftigen B 47 neu an die A 63, einschließlich geplantem Parallelwegebau. Dabei liegt das Schwergewicht der Inanspruchnahme bei der Parzelle 407. Sie wird vom östlichen Grundstücksende aus auf etwa die halbe Länge eingekürzt werden. Der östliche Grundstücksbereich ist indessen etwa halb so breit wie der verbleibende. Bei einer Grundstücksgröße von 4.179 qm und einer Dauer-Inanspruchnahme fläche von ca. 1.655 qm wird das Restgrundstück deshalb noch ca. 2.524 qm groß sein. Nur vorübergehend wird das Grundstück noch mit 800 qm in Anspruch genommen. Demgegenüber ist die Inanspruchnahme der benachbarten, 41.837 qm großen Grundstücke Nr. 423 und 424 mit ca. 870 qm für dauern im

Verhältnis zur Größe und angesichts der Inanspruchnahme nur am westlichen Rand dieser Grundstücke geringer. Eine zusätzliche Inanspruchnahme der Parzellen 423 und 424 mit ca. 1.690 qm ist nur für vorübergehend vorgesehen. Frau Rappmann wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Sie macht geltend, die Verkleinerung der in einem flurbereinigten Gebiet liegenden Grundstücke mache eine künftige Verpachtung kaum noch möglich. Damit hätten sich die Kosten der Flurbereinigung nicht rentiert. Es sei nicht zu verantworten, die landwirtschaftlichen Flächen trotz des Hungerns eines Teiles der Weltbevölkerung weiterhin dauernd zu verkleinern, durch den Bau von Autobahnen angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen mit Schadstoffen zu belasten und in die natürliche Landschaft bei Beeinträchtigung elementarer Lebensbedingungen weiter einzugreifen.

Mit Schreiben der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz vom 21.05.1980 zu dem darüber hinaus ortsüblich bekanntgemachten Erörterungstermin am 25. Juni 1980 in Steinbach eingeladen, hat Frau Rappmann an der mündlichen Verhandlung nicht teilgenommen.

Den Einwendungen gegen den Plan kann nicht Rechnung getragen werden.

Die Straßenbauplanung ist in der nach den jetzt festgestellten Plänen vorgesehenen Form in Abwägung mit den von Frau Rappmann vorgetragenen Belangen im öffentlichen Interesse notwendig. Hinsichtlich der Planungsrechtfertigung wird, um hier Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen oben unter V "Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planung" hingewiesen. Der Straßenbaulastträger hat bei der Ermittlung des Bedarfs und bei der Erstellung des Planes für die mit der Planfeststellung geregelte Straßenbaumaßnahme die in der Tat bedeutungsvollen agrarwirtschaftlichen, ökologischen und immissionsschutzrelevanten Belange gewürdigt und auch die Bedeutung des Eingriffs in das Grundeigentum von Frau Rappmann nicht verkannt. In der Gewichtung der widerstreitenden Interessen mußte der jetzt festgestellten Planung aber

der Vorrang eingeräumt werden. Soll das Planungsziel erreicht werden, läßt sich eine das Eigentum von Frau Rappmann schonendere Änderung des Planes leider nicht ermöglichen.

Indessen läßt sich die Besorgnis der Einsprechenden um eine künftig wegfallende Verpachtbarkeit nach Art und Umfang des Eingriffs in die Parzellen 423 und 424 nicht rechtfertigen, und auch Lage und Restgröße der Parzelle 407 lassen eine solche Befürchtung unbegründet erscheinen. Zudem ist oben unter III.14 die Möglichkeit eingeräumt worden, landeskulturelle Nachteile in einem flurbereinigungsrechtlichen Zweckverfahren besser als durch ausschließliche Entschädigung auszugleichen. Die von Frau Rappmann befürchtete Abgasschädigung ist angesichts der Abstands- u. Einschnittslage der geplanten A 63 nicht zu befürchten; die L 397 führt überdies jetzt schon an den Grundstücken vorbei.

Angesichts des öffentlichen Interesses an der festgestellten Straßenbaumaßnahme kann der mit ihm verbundene Einriff in die Grundstücke Frau Rappmanns nach allem nur bei dem gesonderten Entschädigungsausgleich angemessen ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich kann noch nicht Gegenstand der Planfeststellung sein (vgl. auch II.10, aber auch III.14).

#### Zu IV. 4.2

Der festgestellte Plan sieht die Inanspruchnahme der in Höhe von Bau-km 25 + 500, 25 + 600 und 26 + 300 liegenden landwirtschaftlichen Grundstücke Herrn Kurt Friebes in der Gemarkung Dreisen Nr. 1877/7, 1528 und 1372 vor. Die 62.163 qm großen Parzellen 1877/7 und 1528 werden durch den Bau der A 63 mit ca. 13.315 qm dauernd teilbeansprucht. Das 3000 qm große Grundstück Nr. 1372 liegt innerhalb des zur Auffüllung vorgesehenen Fockentalbereiches, kann nach der Auffüllung aber wieder landwirtschaftlich genutzt werden (vgl. Beschlußabschnitt

III.14). Der gegen diese Inanspruchnahmen und gegen wirtschaftliche Nachteile gerichtete Einspruch Herrn Friebes ist vorbehaltlich der gesondert angemessen zu regelnden Entschädigungsansprüche (vgl. auch II.10 und III.13) zu dem Erörterungstermin am 25.6.1980 ausgeräumt worden. Soweit der Einspruch Herrn Friebes wegen befürchteter landeskultureller Schäden durch Kältestau erhoben war, lag der Erledigungserklärung in dem Erörterungstermin am 25.6.1980 die Stellungnahme der Straßenbaubehörde zugrunde, abweichend von dem offengelegten Plan werde beim Entenpfuhler Graben ein Bauwerk zur Überführung der A 63 mit einer lichten Weite von etwa 80 m vorgesehen. Demgegenüber soll nach dem jetzt festgestellten Plan das Entenpfuhlbauwerk mit einer lichten Weite von 30 m gebaut werden. Herr Friebe hatte in seinem Einspruch zwar nur ein Bauwerk erfordert, das für einen ausreichenden Abfluß der Kaltluft Sorge. Vorsorglich aber für den Fall, daß der wegen befürchteter kleinklimatischer Nachteile erhobene Einwand als nicht ausgeräumt anzusehen sein sollte, weil das Entenpfuhlbauwerk eine lichte Weite von 30,00 m statt von 80,00 m erhält, ist der Einwand zurückzuweisen. Auch kann der weitere Einwand Herrn Friebes vom 14.10.1979 keinen Erfolg haben, mit dem zusätzlich am Wildensteiner Bach ein weiteres Brückenbauwerk gefordert worden ist, um kleinklimatische Nachteile zu vermeiden. Bei der dem Einsprechenden zunächst genannten lichten Weite des Entenpfuhlbauwerks von etwa 80 m hat es sich um eine Planungsvorgabe gehandelt, die nicht als geländeklimatologische Mindestforderung für einen ausreichenden Kaltluftabfluß anzusehen war. Diese Planungsvorgabe ist durch eine geländeklimatische Begutachtung der Auswirkungen des im Bereich des Entenpfuhltales geplanten Dammbaus auf die Kaltluftverhältnisse durch den Deutschen Wetterdienst, Wetteramt Trier, im April 1984 ergänzend überprüft worden. Als Ergebnis dieser fachlichen Überprüfung hat das Wetteramt Trier bestätigt, daß bei einer Öffnungsweite von 30 m des

Entenpfuhltalbauwerks sich die Kaltluftverhältnisse gegenüber einer Öffnungsweite von 80 m nicht wesentlich ändern, auch eine Bauwerksweite von 30 m also ausreichend dimensioniert ist. In dieser Situation kann der Straßenbaulastträger nicht dazu verpflichtet werden, statt einer geländeklimatologisch als ausreichend beurteilten Bauwerksöffnung von 30 m ein sowohl in der Herstellung als auch in der fortlaufenden Unterhaltung erheblich aufwendigeres Bauwerk in einer um 50 m größeren Länge zu errichten. Nach der geländeklimatologischen Begutachtung übertrifft das durch den vorgesehenen Dammbau mögliche Kaltluftstaugebiet das bisherige Kaltluftabflußgebiet in der Flächenerstreckung nur unwesentlich. Das Entenpfuhlbauwerk, mit einer l.W. von 30 m am tiefsten Geländeschnittpunkt errichtet, wird einen im allgemeinen ausreichenden Kaltluftabzug ermöglichen. Nur bei besonders frostempfindlichen Kulturen kann das Wetteramt Trier eine geringfügige Erhöhung der Frostgefährdung nicht ausschließen, hält dies angesichts der Geringfügigkeit und Ungewißheit aber für vernachlässigbar. Zu einer lediglich nicht sicher auszuschließenden und zudem nur geringfügigen Erhöhungsmöglichkeit der Frostgefährdung nur noch besonders frostempfindlicher Kulturen stünde der erhebliche Bau- und Unterhaltungsaufwand für ein noch größer bemessenes Bauwerk aber außer angemessenem Verhältnis. Deshalb bleibt nur die Möglichkeit, etwaige straßenbaubedingte Schäden, an besonders frostgefährdeten Kulturen, die jetzt und auch zukünftig in der Nachbarschaft der A 63 angebaut werden müssen, im Entschädigungswege angemessen auszugleichen. Insoweit wird auf die Beschlußregelung III.12 hingewiesen, die dem Straßenbaulastträger zu den zur Beweissicherung und einer etwaigen Schadensregulierung erforderlichen Maßnahmen verpflichtet.

Die Forderung nach Errichtung eines weiteren Brückenbauwerks im Bereich des Wildsteiner Baches ist in der Sache nicht begründet. Die geländeklimatischen Erhebungen

haben ergeben, daß sowohl die im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen des Entenpfuhles als auch die im Bereich der Donnersberghangzone entstehende Kaltluft über die Zugbahn Entenpfuhl- und Häferbachtal in das hintere Pfrimmtal abfließt und die Strömungen des Entenpfuhl- und des Häferbachtals in abgeschwächter Form auch des Fockentales, für die Belüftungsverhältnisse des hinteren Pfrimmtales bedeutsam sind. Der Abtransport von Kaltluft durch die Lokalströmungen wird verstärkt durch den Bewegungsimpuls der Luftströmungen, insbesondere des Entenpfuhl- und des Häferbachtals. Aufgrund der geländeklimatischen Verhältnisse im Bereich des Wildensteiner Bachs und des Entenpfuhltals fließt die Kaltluft aus dem Wildensteiner Bachtal größtenteils in das Entenpfuhltal ab. Der Bedeutung der Strömungsverhältnisse des Entenpfuhl- und des Häferbachtals, abgeschwächt auch des Fockentals, trägt der festgestellte Plan aber hinreichend Rechnung mit den durch das Wetteramt Trier begutachteten Brückenbauwerken am Entenpfuhlgraben mit einer lichten Weite von 30,00 m, am Fockental mit einer lichten Weite von 7,00 m (hier ermöglicht zusätzlich die vorgesehene Auffüllung des Fockentals ein Abfließen von Kaltluft über die A 63), sowie am Häferbachtal mit einer lichten Weite von 80,00 m.

Die geländeklimatische Beurteilung der ausschlaggebenden Bedeutung der Strömungsverhältnisse, insbesondere des Entenpfuhl- und des Häferbachtals, begrenzt auch des Fockentals, ist ebenfalls aus einem von der Verbandsgemeinde Göllheim eingeholten klimatologischen Gutachten abzuleiten. In zustreffender Würdigung dieser geländeklimatischen Verhältnisse hat sich deshalb die Verbandsgemeinde Göllheim, die - wie die Ortsgemeinden - gegen die Dammpfanung in der nach dem offengelegten Plan zunächst vorgesehenen Form Einspruch erhoben hatte, einen an sie gerichteten Antrag Herrn August Scheus, Vorsitzender der Pfälzischen Bauern- und Winzerschaft, Ortsverein Standenbühl, der die Errichtung eines

zusätzlichen Brückenbauwerks am Wildensteiner Bach zum Ziele hatte, ausdrücklich nicht zueigen gemacht.

Verbandsgemeinde und Ortsgemeinden haben dem jetzt festgestellten Plan mit den vorgenannten Bauwerken und Bauwerksabmessungen vielmehr zugestimmt.

Soweit letztlich auch für den Bereich des Wildensteiner Baches etwaige, jedoch nicht erwartete, Schäden an in der Nachbarschaft der A 63 angebauten empfindlichen Kulturen als Folge einer nachteiligen Auswirkung des Straßenbaus auf das Kleinklima nicht mit Sicherheit auszuschließen sind, muß nach allem entsprechend der Beschlußregelung III.12 ein späterer angemessener Entschädigungsausgleich vorbehalten bleiben.

#### Zu IV.4.3

Herr Karl Zepp wird nach dem festgestellten Plan im Bereich von Bau-km 24,6 mit seinen 4.970 qm großen landwirtschaftlichen Parzellen Nr. 330, 330/2, 330/3 und 330/4 durch eine Dauer-Teilinsprichnahme von ca. 2.556 qm, im Bereich von Bau-km 24,5 mit seinen 14.510 qm großen landwirtschaftlichen Parzellen Nr. 331, 332, 333 und 333/3 durch eine Dauer Teilinsprichnahme von ca. 3.950 qm, im Bereich von Bau-km 25,0 mit seinen 10.956 qm großen landwirtschaftlichen Parzellen Nr. 456, 458 und 460 durch eine Dauer-Teilinsprichnahme von ca. 2.665 qm sowie im Bereich von Bau-km 24,2 mit seiner landwirtschaftlichen Parzelle Nr. 770, Größe 3.410 qm, durch eine Dauer-Teilinsprichnahme von ca. 380 qm betroffen.

Wie der Einsprecher, Herr Kurt Friebe, fordert auch Herr Karl Heinz Zepp je ein den Kaltluftabzug gewährleistendes Bauwerk am Entenpfuhlgraben und am Wildensteiner Bach. Darüber hinaus fordert Herr Zepp einen entschädigungsrechtlichen Ausgleich des straßenbauseitigen Eingriffes in seine Betriebsflächen durch Bereitstellung von Ersatzland.

Herr Zepp hat sich an dem Erörterungstermin am 25.6.1980 nicht beteiligt. Er war dazu mit Schreiben der Bezirksregierung Rheinhausen-Pfalz vom 21.05.1980 eingeladen worden. In der ihm dabei zugeleiteten Stellungnahme der Straßenbaubehörde war wie im Falle Herrn Friebe für den Entenpfuhlgraben ein Unterquerungsbauwerk mit einer Öffnung von ca. 80 m in Aussicht gestellt worden. Soweit die Nichtteilnahme Herrn Zepps an dem Erörterungstermin am 25.6.1980 hierauf beruhen und soweit ein Einwand fortbestehen sollte, der eine größere als die nach dem festgestellten Plan vorgesehene Bauwerksöffnung von 30 m am Entenpfuhlgraben und die Errichtung eines zusätzlichen Bauwerks auch am Wildensteiner Bach zum Ziele hat, kann dem Einwand nicht Rechnung getragen werden. Hierfür sind die gleichen Gründe maßgebend, die im Falle des Herrn Zepp bei gleichgelagertem Sachverhalt oben unter V "Zu IV.4.2" bereits ausgeführt worden sind. Um hier Wiederholungen zu vermeiden, wird deshalb auf diese Ausführungen und auf die Beschlußregelung unter III.12 hingewiesen. Die Forderung Herrn Zepps nach Bereitstellung von Ersatzgrundstücken ist entschädigungsrechtlicher Natur und kann deshalb noch nicht mit der Feststellung des Planes geregelt werden. Insoweit ist der Einwand gleichgelagert wie die Entschädigungsvorbehalte der Beteiligten unter IV.3.1 - 3.11. Für Herrn Zepp sind deshalb dieselben Festlegungen und Erläuterungen maßgebend wie für diese Beteiligten. Auch hierzu wird daher, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen bei IV.3.1 - 3.11 sowie den Gründen bei V "Zu IV. 3.1 - 3.11" hingewiesen. Auch im Falle Herrn Zepps bleibt nach allem nur die Möglichkeit, die bei der Abwägung der widerstreitenden Belange gewürdigten und zum Teil auch nach der Auswirkung auf Restgrundstücke erheblichen Eingriffe in seine Betriebsflächen bei der gesonderten Regelung der Entschädigung bzw. der angestrebten flurbereinigungsrechtlichen Minderung der landeskulturellen Nachteile angemessen auszugleichen (vgl. auch II.10 und III.13).

Zu IV. 4.4

Herr Hans Martin wird durch den vorgesehenen Bau der A 63 mit seinen landwirtschaftlichen Nutzgrundstücken Gemarkung Standenbühl Nr. 336 (Bau-km 24,7), Nr. 419 u. 468 (Bau-km 24,8), Nr. 413 und 415 (Bau-km 24,9), Nr. 437, 446, 446/2 und 455 (Bau-km 25,1) sowie Nr. 445 (Bau-km 25,2) betroffen. Durch den Autobahnbau sollen diese zusammen 25.788 qm großen Grundstücke mit ca. 6.590 qm dauernd und nur vorübergehend mit ca. 3.550 qm in Anspruch genommen werden. Hinsichtlich dieser Inanspruchnahme fordert Herr Martin einen Entschädigungsausgleich durch Landersatz.

Darüber hinaus werden durch die nach dem festgestellten Plan vorgesehene Auffüllung des Fockentales die landwirtschaftlichen Parzellen Herrn Martins Gemarkung Dreisen Nr. 1.517, 1.518 und 1.519 betroffen. Die 24.375 qm großen Parzellen Nr. 1.517 und 1.518 fallen insgesamt in den Auffüllbereich, die 8.958 qm große Parzelle Nr. 1.519 noch mit ca. 18 qm. Gegen diese Auffüllung richtet sich insbesondere der Einspruch Herrn Martins. Der Einsprecher macht geltend, es handele sich um gutes Zuckerrübenland. Auf diese Fläche könne er nicht verzichten. Zudem hinterlasse die vorgesehene Rekultivierung mit Sicherheit geringfügige Böden. Der Einspruch Herrn Martins richtet sich schließlich noch gegen den Dammbau am Entenpfuhlgraben mit dem Ziele, daß dort zur Abwendung von Kaltluftschäden ein Brückenbauwerk errichtet werden solle. Außerdem ist Herr Martin Mitunterzeichner des Gemeinschaftseinspruchs unter IV. 7, mit dem zusätzlich wegen befürchteter kleinklimatischer Nachteile ein Brückenbauwerk auch am Wildensteiner Bach gefordert wird.

Die Forderung nach einem Entschädigungsausgleich durch Landersatz erstreckt sich auf die noch nicht mit der Planfeststellung verbundene Regelung von Entschädigungsansprüchen, die gesondert und mit eigener Rechtsbehelfsmöglichkeit erfolgen wird. Für diese entschädigungs-

rechtliche Forderung gelten dieselben Festlegungen wie für die Beteiligten oben unter IV. 3.1 - 3.11 und die Ausführungen unter V "Zu IV. 3.1 - 3.11". Darauf und auf die Beschlußabschnitte II.10 und III.13 wird deshalb verwiesen, um hier Wiederholungen zu vermeiden.

Der Forderung Herrn Martins nach Errichtung eines Brückenbauwerkes beim Entenpfuhlgraben trägt der festgestellte Plan angemessen Rechnung (vgl. III.12). Sofern Herr Martin seine diesbezügliche Einspruchsforderung im Hinblick darauf nicht als ausgeräumt ansehen sollte, daß ihm von der Straßenbaubehörde zunächst als Planungsvorgabe eine lichte Weite von 80,00 m genannt worden war, der festgestellte Plan aber nur ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 30,00 m regelt, könnte einer Forderung nach einer größeren als die als ausreichend festgelegte Lichtweite von 30,00 m nicht entsprochen werden. Auch der Forderung nach Herstellung eines zusätzlichen Brückenbauwerks am Wildensteiner Bach kann nicht entsprochen werden. In beiden Fällen liegt derselbe Sachverhalt vor, zu dem oben unter V "Zu IV. 2.2" die Gründe schon näher ausgeführt worden sind, die einer Berücksichtigung dieser Forderung entgegenstehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird deshalb auf diese Ausführungen oben unter V "Zu IV. 2.2" Bezug genommen.

Was den Einwand gegen die von der Auffüllung im Fockental betroffenen Parzellen Nr. 1517 - 1519 angeht, trägt die Beschlußregelung oben unter III.14 dem Einwand insoweit angemessen Rechnung, als dort abweichend von dem nach dem offengelegten Plan zunächst vorgesehenen Gesamterwerb der Auffüllflächen durch den Straßenbaulastträger festgelegt worden ist, daß bisherige Grundstückseigentümer grundsätzlich Eigentümer der betroffenen Flächen bleiben können. Ebenso sind die Belange Herrn Martins angemessen dadurch berücksichtigt worden, indem festgelegt worden ist, daß unter Beteiligung der Landwirtschaftskammer die Auffüllung so vorzunehmen ist, daß die aufgefüllte Fläche nach ihrer

Neigung und auch nach ihrer Beschaffenheit die weitere landwirtschaftliche Nutzung ermöglicht. Schließlich noch ist unter III.14 ausgeführt worden, daß den betroffenen Grundstückseigentümern, die Eigentümer der Auffüllgrundstücke bleiben, ein Entschädigungsausgleich unter Berücksichtigung der vorübergehenden Inanspruchnahme und der vorherigen und künftigen Bonität der Auffüllfläche bei der gesonderten Regelung der Entschädigung zu gewähren ist. Eine weitergehende Abhilfe des Einspruchs Herrn Martins läßt sich nicht vertreten. Die festgelegte und auch mit den örtlichen und den Fachbehörden abgestimmte Auffüllung im Fockental ist notwendig. Es müssen Erdmassen aus den mit der Baumaßnahme verbundenen Abgrabungen an ökologisch und wirtschaftlich vertretbarer Stelle untergebracht werden. Unter dieser Prämisse war das Fockental zur Teilunterbringung solcher Erdmassen festzulegen. Die hiermit verbundene Auffüllung hat dabei zugleich einen gewünschten günstigen Effekt auf die kleinklimatischen Verhältnisse dieses Planungsbereichs. Wie oben unter V "Zu IV. 2.2" ausgeführt worden ist, kommt ebenfalls den Strömungsverhältnissen des Fockentales, wenn auch etwas abgeschwächer als im Falle des Entenpfuhl- und des Häferbachtals, besondere Bedeutung für die Belüftungsverhältnisses des hinteren Pfrimmtales zu. Infolge der Auffüllung kann nördlich der geplanten A 63 kein Kaltluftstau entstehen. Die Auffüllung ermöglicht vielmehr, daß die Luft über die A 63 abfließen kann, soweit sie nicht durch das Fockental - Wirtschaftswege - Unterführungsbauwerk Nr. 14, abfließt.

Nachdem die landwirtschaftliche Wiedernutzung der Auffüllflächen ermöglicht wird, kann in Abwägung mit den widerstreitenden Belangen auf die vorgesehene Auffüllung im Fockental nicht verzichtet werden. Die oben schon erwähnten Einzelfragen des Entschädigungsausgleichs müssen daher der gesonderten Regelung der Entschädigungsansprüche vorbehalten bleiben.

Zu IV.4.5

Der festgestellte Plan sieht eine Inanspruchnahme von ca. 5.115 qm der 29.978 qm großen landwirtschaftlichen Parzelle Nr. 1532 (in Höhe von Bau-km 25,4) des Herrn Alfred Müller vor. Dabei wird eine Restecke dieser Parzelle auf der Nordseite der geplanten A 63 von dem südlich verbleibenden Restgrundstück abgetrennt. Herr Müller hat Einspruch erhoben; nach dem Inhalt des Einspruches und nach dem Ergebnis des Erörterungstermines am 25.6.1980 richtet sich der Einspruch Herrn Müllers aber nicht gegen die geplante Straßenbaumaßnahme. Herr Müller fordert für die wegfallende Grundstücksfläche Ersatzland und bezüglich der beiderseits der A 63 verbleibenden Restflächen eine Wiedervereinigung. Für diese entschädigungsrechtlichen Forderungen sind die Festlegungen wie bei den Beteiligten unter IV. 3.1 - 3.11 "sowie die Ausführungen in Abschnitt V" Zu IV. 3.1 - 3.11 "sowie die Ausführungen in Abschnitt V" Zu IV. 3.1 - 3.11 "in gleicher Weise maßgebend. Darauf und auf die Beschlußabschnitte II.10 u. III.13 wird deshalb, um hier Wiederholungen zu vermeiden, hingewiesen.

Den eine Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit betroffener Dränagen und einen Ausgleich etwaiger straßenbaubedingter Frostschäden in landwirtschaftlichen Grundstücken beim Wildensteiner Bach fordernden Teil-einwendungen Herrn Müllers ist durch die Beschlußregelungen unter III.12 und 19 angemessen Rechnung getragen worden. Dem Wunsche Herrn Müllers, am Wildensteiner Bach ein zusätzliches Brückenbauwerk zu errichten, konnte indessen aus den oben unter V. "Zu IV. 4.2" bereits ausgeführten Gründen nicht entsprochen werden.

Auch Herrn Müller war zu seiner weiteren Forderung nach Bau einer Brücke am Entenpfuhlgraben eine voraussichtliche Öffnungsweite von etwa 80 m für ein dort in Abänderung des offengelegten Planes zugestandenes Brückenbauwerk

genannt worden. Soweit aufgrund der Benennung einer solchen Planungsvorgabe und der aufgrund ihrer nachfolgenden Überprüfung erfolgten Festlegung einer Bauwerksöffnung von 30 m dieser Teileinwand Herrn Müllers nicht als ausgeräumt gelten sollte, kann ihm aus denselben Gründen nicht entsprochen werden, die bei gleichem Sachverhalt oben im Falle des Herrn Friebe bereits näher dargelegt worden sind. Um hier Wiederholungen zu vermeiden, wird daher auf diese Gründe unter V "Zu IV. 2" hingewiesen.

Nach allem muß in Abwägung des straßenbauseitigen Eingriffs in die Rechte Herrn Müllers ein angemessener Ausgleich der gesonderten Entschädigung bzw. der angestrebten flurbereinigungsrechtlichen Regelung vorbehalten bleiben.

#### Zu IV. 4.6

Herr Manfred Hach wird nach dem festgestellten Plan durch die Auffüllung im Fockenbachtal mit seinen 32.076 qm großen landwirtschaftlichen Parzellen Nr. 1.520, 1.521 und 1.522 betroffen. Ferner nimmt der festgestellte Plan in Höhe von Bau-km 24,6 die 3.680 qm große landw. Parzelle Nr. 335 mit ca. 210 qm dauernd und mit ca. 380 qm vorübergehend, in Höhe von Bau-km 24,7 die 4.330 qm großen landw. Parzellen Nr. 320 und 321 mit ca. 65 qm nur vorübergehend, in Höhe von Bau-km 24,8 die 4.960 qm großen landw. Parzellen Nr. 471 und 475 mit ca. 140 qm ebenfalls nur vorübergehend sowie in Bau-km 24,9 die 8.588 qm großen landw. Parzellen Nr. 464 und 470 mit ca. 4.080 qm dauernd und mit ca. 1.425 qm nur vorübergehend in Anspruch.

Herr Hach hatte sich mit seinem Einspruch zunächst gegen die Auffüllung im Fockenbachtal gewandt. In dem Erörterungstermin am 25.6.1980 hat er diesen Einspruch nicht aufrechterhalten. Nach der Regelung oben unter III. 14 ist den Belangen der von der Auffüllung Betroffenen, auch also Herrn Hachs, angemessen Rechnung

getragen; die aufgefüllten Flächen werden auch zukünftig wieder landwirtschaftlich nutzbar sein. Der übrige Einspruch Herrn Hachs richtet sich nach dem Ergebnis der mündlichen Erörterung am 25.6.1980 nicht gegen die geplante Straßenbaumaßnahme. Was die Forderung Herrn Hachs nach einem Entschädigungsausgleich in Ersatzland angeht, sind dieselben Festlegungen wie für die Beteiligten unter IV. 3.1 - 3.11 und die Ausführungen unter V "Zu IV. 3.1 - 3.11" auch für Herrn Hach maßgebend. Es wird deshalb, um Wiederholungen zu vermeiden, darauf und auf die Beschlußabschnitt II.10 und III.13 verwiesen.

Dem Vorbehalt Herrn Hachs nach einem Ausgleich etwaiger straßenbaubedingter Kälteschäden in seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen beim Wildensteiner Bach trägt die Beschlußregelung III.12 angemessene Rechnung. Seinem übereinstimmend mit Herrn Müller geäußerten Wunsch nach Herstellung eines zusätzlichen Bauwerks am Wildensteiner Bach konnte aber nicht entsprochen werden. Auf die unter V "Zu IV. 4.2" bereits ausgeführten Gründe wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Der Forderung Herrn Hachs nach Änderung der Planung im Bereich des Entenpfuhlgrabens zur Vermeidung von Froststau trägt der festgestellte Plan gemäß der Beschlußregelung III.12 angemessene Rechnung; statt des nach dem offengelegten Plan hier zunächst vorgesehenen Bauwerks mit einer lichten Weite von 5,50 m wird ein Brückenbauwerk mit einer lichten Weite von 30 m gebaut. Sofern indessen dieser Teileinwand Herrn Hachs als nicht ausgeräumt anzusehen sein sollte, weil auch für ihn als Planungsvorgabe eine Bauwerksöffnung von 80 m genannt worden war, kann einem auf eine andere als die festgelegte Änderung des offengelegten Planes zielendem Einwand nicht stattgegeben werden. Bei gleicher Sachlage sind auch gegenüber Herrn Hach die oben unter V "Zu IV.4.2" bereits ausgeführten Gründe anzuwenden, auf die deshalb verwiesen wird.

Art und Schwere der straßenbauseitigen Eingriffe in die

Rechte Herrn Hachs sind bei der Gewichtung aller zu berücksichtigenden Belange voll gewürdigt worden. Auch in seinem Falle bleibt daher nur die Möglichkeit des angemessenen, gesonderten Entschädigungsausgleichs.

Zu IV. 4.7

Die Beteiligten der Einspruchsgemeinschaft von Bürgern der Gemeinden Standenbühl, Weitersweiler und Steinbach heben hervor, daß sich ihre Einwendungen nicht gegen den Bau der A 63 richten. Sie fordern aber wegen befürchteter kleinklimatischer Nachteile durch die vorgesehenen Dammbauten im Bereich des Wildensteiner Bachs und des Entenpfuhlgrabens dort Dammöffnungen durch Brückenbauwerke.

Der festgestellte Plan trägt unter Berücksichtigung von geländeklimatischen Begutachtungen durch den Deutschen Wetterdienst, Wetteramt Trier, den kleinklimatischen Erfordernissen angemessen Rechnung, nachdem am Entenpfuhlgraben und beim Häferbachtal Brückenbauwerke errichtet werden, die abweichend vom offengelegten Plan mit 30,00 m am Entenpfuhlgraben und mit 80,00 m Häferbachtal größere als ursprünglich vorgesehene und vom Wetteramt Trier in diesen Abmessungen als ausreichend bewertete Bauwerksöffnungen erhalten werden. Darüberhinaus ermöglichen beim Fockental die dort nördlich der A 63 vorgesehene Auffüllung und das Fockentalbauwerk (l.W. 7,00 m) den Abzug der Kaltluft. Soweit die Beteiligten, denen von der planenden Straßenbaudienststelle als Planungsvorgabe eine Bauwerksöffnung von etwa 80,00 m am Entenpfuhlgraben genannt worden war, ihre Forderung nach einem Bauwerk am Entenpfuhlgraben als durch eine Unterführung mit einer lichten Weite von 30,00 m nicht ausgeräumt ansehen sollten, kann einer weitergehenden Forderung ebensowenig entsprochen werden, wie der weiteren Forderung der Beteiligten nach zusätzlicher Herstellung eines Brückenbauwerks beim Wildensteiner Bach.

Zu dem Einspruch des Herrn Kurt Friebe, der zusätzlich zu seinem Einzeleinspruch auch Beteiligter des Gemeinschaftseinspruchs von Bürgern Standenbühls, Weitersweilers und Steinbachs ist, sind oben unter V "Zu IV.4.2" bereits die Gründe näher ausgeführt worden, die eine Berücksichtigung solcher Forderungen nicht zulassen. Dieselben Gründe sind auch für die übrigen der an der Einspruchsgemeinschaft Beteiligten maßgebend. Um hier Wiederholungen zu vermeiden, wird deshalb auf die Ausführungen oben unter V "Zu IV.4.2" sowie auf die Beschlußregelungen unter II.10 und III.12 Bezug genommen.

Zu IV. 5.1 - 5.46

Die Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 werden durch den Bau der A 63 nicht unmittelbar durch Inanspruchnahme von Grundeigentum betroffen. Sie sind Bewohner der Brühlstraße, einer Wohnstraße in Steinbach. Die nächstgelegenen Wohnhäuser an der Brühlstraße, südliche Ortsgrenze von Steinbach, sind von der geplanten A 63 ca. 250 m entfernt. Der offengelegte Plan hat zwischen Bau-km 22 + 560 bis 23 + 610 beiderseits der hier in einer leichten Talmulde mit einem Gefälle von ca. 0,5 % von West nach Ost geplanten A 63 eine Tank- und Rastanlage mit Kiosk (TK Steinbach) vorgesehen. Von der TK auf der Nordseite der geplanten A 63 sollte danach der Abstand bis zu den nächstgelegenen Wohnhäusern an der Brühlstraße ca. 220 m betragen, bei freier Einsehbarkeit der TK von den Wohnhäusern Nr. 7-15 südlich der Brühlstraße und bei nur teilweiser Sichtverbindung zwischen den Wohnhäusern Brühlstraße 21-31 und der vorgesehenen TK.

Die Einsprüche der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 richten sich primär gegen den Bau der TK im Nahbereich der Brühlstraße. Die Einsprechenden machen eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität durch die Verkehrsimmissionen geltend, die der Betrieb

einer TK in ihrem Wohnumfeld verursachen werde. Sie fordern eine Verlegung der geplanten TK aus dem Nahbereich der Brühlstraße heraus an eine andere Stelle der A 63. Darüber hinaus führt die Interessengemeinschaft allgemeine, auf volkswirtschaftlichen, verkehrspolitischen und umweltschutzrelevanten Erwägungen fußende Grundsatzüberlegungen an, die mehr und mehr zu der Forderung Beteiligter führe, sich als Interessengemeinschaft gegen den Bau der A 63 überhaupt wenden zu sollen. Letztlich aber münden die Einwendungen der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 außer auf der strikten Ablehnung des geplanten Standortes der TK Steinbach in der Forderung nach hinreichenden und landschaftsgerechten Lärmschutzmaßnahmen an der A 63 und ihrer Kreuzung mit der L 394 sowie nach einer landschaftsbezogenen Planung der Überführung der A 63 über die L 394.

Den Einsprüchen gegen die TK Steinbach, die nach dem offengelegten Plan zwar außerhalb, aber im Nahbereich des von der jetzigen Planfeststellung zunächst nur erfaßten Teilstückes der A 63 von Bau-km 23 + 468 bis 28 + 210,555 vorgesehen war, hat die Planfeststellungsbehörde schon bei der auch mit der Festlegung der vorläufigen Planfeststellungsgrenzen verbundenen Abwägung erhebliches Gewicht zugemessen. In dieser Gewichtung der gegenläufigen Interessen hat die Planfeststellungsbehörde deshalb eine nochmalige Überprüfung dieses nach dem offengelegten Standortes der TK Steinbach veranlaßt. Als Ergebnis dieser Überprüfung hat der Straßenbaulastträger den nach dem offengelegten Plan angestrebten Standort Steinbach für eine Tank- und Rastanlage fallen gelassen. Im Falle einer etwaigen späteren Errichtung einer Tank- und Rastanlage an der A 63 kommt daher ein Standort Steinbach endgültig nicht mehr in Betracht. Eine spätere Feststellung des Planes für das von der jetzigen Planfeststellung noch ausgenommene Teilstück der A 63 ab der L 394 in Richtung Sembach wird demgemäß ohne die nach dem offengelegten Plan bei Steinbach angestrebte Tank- und Rastanlage erfolgen. Die gegen die TK

Steinbach gerichteten Einwendungen der Beteiligten haben sich somit auch für das Verfahren des jetzt noch nicht mitfestgestellten Teilstücks der A 63 von Bau-km 16 + 200 bis 23 + 468 erledigt.

Soweit sich die Einwendungen der Beteiligten auch gegen den Bau der A 63 überhaupt oder gegen die vorgesehene Planungsform richten und soweit von der Feststellung des jetzt erfaßten Teilplanes eine vorgreifliche Wirkung auf die Fortführungstraße der A 63 im unmittelbaren Bereich Steinbach ausgeht, kann den Einwendungen nicht Rechnung getragen werden.

Mit den allgemeinen Grundsatzüberlegungen volkswirtschaftlicher, verkehrspolitischer und ökologischer Art führen die Beteiligten generelle Planungsfragen an, die zwar bei der Aufstellung der Verkehrsbedarfsplanungen mitzubersichtigen sind und auch in die Ermessensbildung bei der Aufstellung und Festlegung des Planes einfließen. Diese allgemeinen Planungsgrundsätze haben insoweit auch bei der Auf- und Feststellung des Planes der hier in Rede stehenden Neubaustrecke der A 63 ihre Beachtung gefunden und sind in dem Abwägungsprozeß hinreichend berücksichtigt worden. Sie stehen im Falle der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 aber nicht in objektiver Beziehung zu einem mit dem geplanten Straßenbau verbundenen Eingriff in ihr Eigentum. Beteiligte ohne Eigentumsbeeinträchtigung müssen die Planungsentscheidung gegen sich gelten lassen, die auch im Falle der Neubaustrecke der A 63 im Bereich Steinbach unter allgemeinen Planungsgesichtspunkten in richtiger Handhabung des pflichtgemäßen Planungsermessens aufgrund vielfacher Untersuchungen als in der festgelegten Form zur Erreichung des im öffentlichen Interesse liegenden Planungszieles notwendig getroffen worden ist. Insoweit wird, um hier Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen oben unter V "Erläuterungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung" hingewiesen. Soweit von Herrn Fritz Pfaller als Beteiligter unter

IV. 5.37 eine Verschiebung der geplanten A 63 mehr zur B 40 hin gewünscht worden ist, um eine Immissionsbeeinträchtigung des Wohnbereichs Brühlstraße in Steinbach zu vermeiden kann dem Verschiebungswunsch nicht gefolgt werden. Eine solche Verschiebung der A 63 zur B 40 hin würde sich auf eine Länge von rund 2,8 km von Bau-km 21 + 400 bis 24 + 200 auswirken. Dabei entstünden zusätzliche Einschnittslängen und wesentlich größere Einschnittstiefen. Dies hätte eine Mehrinanspruchnahme von etwa 1,5 ha landwirtschaftlich genutzter Flächen, das Ablagerungserfordernis von rund 300.000m<sup>3</sup> Mehrmassen und die Änderung aller zwischen Baukm 21 + 400 und 24 + 200 notwendigen Bauwerke und Straßen zur Folge. Dabei müßte aufgrund ihrer Gradientenführung auch die L 394 in 500 m Länge neu verlegt werden. Auch diese Folge-Änderungen würden zusätzlich in landwirtschaftliche Nutzflächen eingreifen.

Nach allem ist die festgelegte Trasse der A 63, für die sich der Straßenbaulastträger aufgrund umfangreicher Untersuchungen in Abstimmung mit den Trägern öffentlich-rechtlicher Belange entschieden hat, unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse und der bestehenden Zwangspunkte in Abwägung mit allen hier widerstreitenden Interessen als die bei Wahrung des Planungszieles bestmögliche Lösung anzusehen. Dabei wird den berechtigtem Interesse der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 nach ausreichendem Schutz vor Immissionen, die mit dem späteren Betrieb der A 63 verbunden sein werden, aber voll Rechnung getragen. Wenn die A 63 in dem von der jetzigen Planfeststellung zunächst noch nicht erfaßten Teilbereich von Bau-km 16 + 200 bis 23 + 468 planfestgestellt werden wird, werden dem Straßenbaulastträger die erforderlichen Maßnahmen aktiven Lärmschutzes an der Straße bzw. in ihrem Seitenraum auferlegt werden, die gewährleisten, daß der für die jeweilige Wohnlage der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 maßgebende Immissionsgrenzwert unterschritten bleibt.

Entgegen der Besorgnis der Einsprechenden wird dann auch

die Unterführung der L 394 unter der A 63 in diese Lärmschutzmaßnahmen einbezogen. Auf dem Bauwerk soll von Bau-km 23,430 bis 23,490 nordseitig, also südlich von Steinbach, eine die vorerwähnte Unterschreitung der Tages- und Nacht-Immissionsgrenzwerte mitgewährleistende Lärmschutzwand errichtet werden (vgl. lärmtechnische Untersuchung unter I.7 10).

Was die Lärmsituation für den Zeitraum der zunächst zeitweisen Inbetriebnahme des von der jetzigen Planfeststellung nur erfaßten Teilstückes der A 63 mit ihrem provisorischen Anschluß über die L 394 an die B 40 angeht, wird auf die Ausführungen oben unter "Zu I Nr. 5 und III. Nr. 22 hingewiesen. Auch in der Übergangsphase des nicht durchgehenden A 63 - Betriebes über die jetzige Planfeststellungsgrenze bei der L 394 hinaus in Richtung Sembach wird hiernach an keinem der Wohnungsgrundstücke der Beteiligten unter IV.5.1 - 5.46 der maßgebende Immissionsgrenzwert überschritten werden. Dabei ist auch an dieser Stelle nochmals hervorzuheben, daß dieser lärmtechnischen Ermittlung zu Gunsten der Beteiligten sogar die volle Prognose-Verkehrsstärke des Jahres 2000 zugrundegelegt wurde, die erst nach Fertigstellung der A 63 auf der durchgehenden Gesamtstrecke erwartet werden kann. Solange die A 63 aber nur in dem jetzt zunächst festgestellten Teilbereich provisorischen Anschluß an die B 40 (über die L 394) erhält, ist mit einem noch erheblich reduzierten Verkehrsaufkommen auf der noch nicht durchgehenden A 63 zu rechnen. Somit wird die tatsächliche Lärmauswirkung der provisorischen Verkehrsführung A 63 - L 394 - B 40 wesentlich geringer sein, als die mit der Verkehrsprognosebelastung des Jahres 2000 der durchgehenden Gesamt-Autobahnstrecke errechnete, die aber selbst in dieser für die Beteiligten günstigeren Berechnungsart unter der maßgebenden Immissionsgrenzwerten bleibt.

Soweit von den Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 die

vorgesehene Gestaltung der Widerlager des Bauwerks zur Unterführung der L 394 unter der A 63 gerügt wird, betrifft dieser Einwand zwar den vorerst noch abgetrennten Planungsbereich der A 63 von Bau-km 16,200 bis 23,468, in dem dieses Bauwerk liegt. Die Feststellung des Teilstückes vom Häferbachtal (AS Dreisen) bis zum provisorischen Anschluß an die L 394/B 40 ist für die spätere Planfeststellung der Kreuzung der L 394 mit der A 63 aber vorgreiflich. Deshalb ist über den Einwand schon jetzt mitzuentcheiden. Dem Einwand kann indessen nicht gefolgt werden. Einerseits befaßt sich der Einwand mit einem allgemeinen Planungsbelang, der im Falle der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46 nicht in objektiver Beziehung zu einem mit der Baumaßnahme verbundenen Eigentumseingriff steht. Die künftige Gestaltung des Bauwerks zur Unterführung der L 394 liegt insoweit außerhalb der Einwirkungsmöglichkeit der Beteiligten unter IV. 5.1 - 5.46. Andererseits aber ist die Planung unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse und der planungs- und bautechnischen Erfordernisse sach- und fachgerecht. Das spätere Kreuzungsbauwerk wird zudem mit seinen Widerlagern, ebenso wie die A 63 mit all ihren sonstigen baulichen Anlagen überhaupt, unter Zugrundelegung des mit der Landespflegebehörde abgestimmten landschaftspflegerischen Begleitplanes bei angemessenem Ausgleich des mit dem Straßenbau verbundenen Eingriffs in die Landschaft eingegliedert werden (vgl. auch unter III.7).

Zu dem Hinweis der Beteiligten auf die gleichzeitige Funktion der L 394 auch als Zugangsweg für Fußgänger und Radfahrer zum Bahnhof ist anzumerken, daß die L 394 bei einer vorgesehenen lichten Weite des Kreuzungsbauwerks von 10,50 m unter der A 63 unterführt und somit in dieser ihrer bisherigen gleichzeitigen Funktion gegenüber dem bisherigen Zustand nicht beeinträchtigt wird. Die vorgesehene Kreuzung der L 394 mit der A 63 ist im übrigen im Einvernehmen mit dem Lande Rheinland-Pfalz geplant, das Baulastträgerin der L 394 ist.

## VI. ALLGEMEINE HINWEISE

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist das Straßenneubauamt Kaiserslautern, Bismarckstraße 37c, 6750 Kaiserslautern.
2. Zuständige obere Wasserbehörde, obere Landespflegebehörde, Anhörungsbehörde und Enteignungsbehörde ist die Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz, Friedrich-Ebert-Str. 14, 6730 Neustadt an der Weinstraße.
3. Zuständige wasserwirtschaftliche Fachbehörde ist das Wasserwirtschaftsamt in Kaiserslautern.
4. Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt in der Fassung vom 15.3.1974 (GVBl. I Seite 721), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.8.1980 (BGBl. I Seite 1310).
5. Das Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) gilt in der Fassung vom 16.3.1976 (BGBl. I Seite 547).
6. Das Denkmalschutz- und -pflegegesetz (DSchPflG) gilt in der Fassung vom 23.3.1978 (GVBl. Seite 159).
7. Das in Abschnitt II Nr. 10 dieses Beschlusses erwähnte Landesenteignungsgesetz (LEnteigG) gilt in der Fassung vom 22.4.1966 (GVBl. S. 103), zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 27.6.1974 (GVBl. S. 291).
8. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Abschnitt II Nr. 8 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8a Abs. 4 FStrG.

### Hinweis auf Auslegung und Zustellung

Der Planfeststellungsbeschuß (Beschlusstext ohne zugehörige Planunterlagen) wird den Beteiligten, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zugestellt.

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Abschnitt I Nr. 6 - 9 genannten Unterlagen werden darüberhinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei den Verbandsgemeindeverwaltungen in Winnweiler und in Göllheim zwei Wochen lang zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschuß gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Hierauf ist in der ortsüblichen Bekanntmachung ausdrücklich hinzuweisen.

Die in der nachfolgenden Rechtsmittelbelehrung genannte Frist zur Klageerhebung wird im Falle des obigen Absatzes 1 mit der unmittelbaren Zustellung, im Falle des Absatzes 2 mit dem Ende der Auslegungsfrist in Lauf gesetzt.

### VII. RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Beschuß kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Neustadt, Robert-Stolz-Str. 20, 6730 Neustadt/Weinstraße, oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden.

Die Klage muß den Beklagten (das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Präsidenten der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz, Kastorhof 2, 5400 Koblenz), den Kläger und den Streitgegenstand bezeichnen. Sie soll einen be-

stimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, daß alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Bei schriftlicher Klageerhebung ist die Klagefrist (Absatz 1) nur dann gewahrt, wenn die Klageschrift noch vor dem Ablauf dieser Frist bei Gericht eingegangen ist.

Beglaubigt:

gez. Segeth  
(Präsident)



(Machhausen)  
Oberamtsrat

