

Herr Dr. Jungelen antwortet hierzu, dass es zu keiner Erhöhung um 3 dB(A) kommt. Vor diesem Hintergrund ist die Frage der Einstufung als Misch- oder Wohngebiet unerheblich, da es zu keiner wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV kommt.

Frau RA Hensel spricht die Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie an, in der erhebliche Beeinträchtigungen dargestellt sind. Sie bezweifelt, dass die 16. BImSchV hier überhaupt alleinige Anwendung finden kann. Es ist zu fragen, ob der entstehende Lärm tatsächlich korrekt abgebildet wird, da die Vorschrift von kontinuierlichem Lärm ausgeht. Eine Tank- und Rastanlage stellt ganz andere Anforderungen, so dass auch die TA Lärm als Grundlage in Frage käme. Sie spricht des weiteren einen „Technischen Bericht Nr. 114054 zur Untersuchung der Geräuschimmission- und emissionen von Tankstellen“ an, der die Geräuschbelastung besser darstellt als die 16. BImSchV. Die alleinige Beurteilung anhand der 16. BImSchV ist nach ihrer Auffassung nicht zulässig, weil Spitzenereignisse nicht ausreichend erfasst werden. Die Anwendung der 16. BImSchV stellt nach ihrer Auffassung auch nicht den Stand der Technik dar. Sie sieht stattdessen den vorg. Technischen Bericht als Bewertungsgrundlage analog zur TA Lärm an.

Herr Dr. Jungelen erklärt, dass die rechtlichen Vorgaben für Tank- und Rastanlagen die 16. BImSchV und die RLS-90 sind. Er erachtet das Ergebnis als qualifiziert, bei dem auch Spitzenpegel dargestellt sind.

Frau RA Hensel ist damit nicht einverstanden. Geräusche wie Türenschiagen, Unterhaltungen usw. sind nach ihrer Auffassung nicht ausreichend berücksichtigt.

Herr März ist der Meinung, dass auch ohne den Bau der Tank- und Rastanlage zusätzlicher Lärmschutz für Steinbach erforderlich wäre. Frau RA Hensel beantragt, dass die Zusatzbelastung nach TA Lärm untersucht und danach entschieden wird, ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Sie wiederholt, dass die 16. BImSchV als alleinige Grundlage nach ihrer Auffassung nicht die tatsächliche Belastung berücksichtigt.

Herr Wolfgang Bauer meldet sich zu Wort und teilt mit, dass auch er die Lärmberechnungen bezweifelt.

Herr Braun bezweifelt, dass der Lärm sich aufgrund der Berechnungen an einzelnen Berechnungspunkten sogar vermindert.

Herr Dr. Jungelen erläutert, dass an der T + R aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden (Böschungen, Einschnittslage, etc.). Dies alles führt dazu, dass die Schallpegel teilweise sinken. Dies sei jedoch nicht hörbar, sondern nur rechnerisch nachweisbar, weil Unter- bzw. Überschreitungen von 1 dB(A) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar seien. In jedem Fall komme es zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation.

Herr Baumgärtner bezweifelt die Richtigkeit der Eingangsbedingungen bei der schalltechnischen Untersuchung, zum Beispiel die Annahme der Fahrgeschwindigkeit mit 120 km/h. Die Grundlagen sind nach seiner Auffassung nicht korrekt, es hätte mit 130 km/h gerechnet werden müssen. Er würde gerne wissen, wie die prozentuale Verteilung des Lkw-Verkehrs ermittelt worden sei. Nach den RLS-90 seien höhere Werte vorgesehen, diese müssten auch zugrunde gelegt werden.

Dazu erklärt Herr Dr. Jungelen, dass eine Vergleichsberechnung stattgefunden hat mit dem Ergebnis, dass auch bei Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 130 km/h keine nennenswerte Veränderung zu erwarten ist. Frau Gajewski ergänzt, dass entsprechend der rechtlichen Vorgabe eigentlich nur der vom zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm, hier also der Tank- und Rastanlage, zu beurteilen ist. Dennoch sei vorliegend zugunsten der Betroffenen eine Summenbildung zusammen mit dem Autobahnlärm vorgenommen worden.

Herr Dr. Jungelen erläutert weiter die verkehrstechnischen Untersuchungen, welche in vorliegendem Fall die prozentuale Verteilung ergeben haben. Hierbei bezieht er sich auf eine Verkehrszählstelle.

Herr Baumgärtner ist der Meinung, dass die Induktionsschleifen der Verkehrszählstellen Lkw's erst ab 3,5 Tonnen sicher erfassen. Die Lkw's zwischen 2,8 Tonnen und 3,5 Tonnen werden hierüber nicht sicher erfasst. Damit wird der Lkw-Anteil möglicherweise zu gering ausgewiesen. Es wird beantragt, dass die Unterlagen über die Ermittlung des Lkw-Anteils der Erörterungsniederschrift beigelegt werden.

Herr Bihy möchte wissen, ob für den Parkplatz auch die Beschleunigungsvorgänge addiert wurden. Frau Gajewski erläutert, dass es hierfür Zuschlagsätze –unterschieden nach Verkehrsarten- gibt. Dies sei alles berücksichtigt.

Herr März beantragt die Vorlage der einzelnen Werte, welche in die Berechnungen als Eingangsbedingungen eingeflossen sind.

Frau RA Hensel möchte noch einmal wissen, wie der Anteil des Verkehrs zwischen 2,8t und 3,5t berechnet wird. Frau Gajewski erklärt die Berechnungsformel, die sich auf den aktuellen Lkw-Verkehr bezieht und plausibel umrechnet. Frau RA Hensel bittet um Vorlage der entsprechenden Daten.

Herr Baumgärtner möchte konkret wissen, wie die Umrechnung erfolgt. Frau Jung erklärt, dass der LBM Kaiserslautern sich die entsprechenden Zahlen besorgen und nachvollziehbar vorlegen wird.

Frau Anita Braun fragt nach den Lärmauswirkungen der rückwärtigen Zufahrtsstraße zur Tank- und Rastanlage. Es sei mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen zu rechnen; derzeit sei hier eine ruhige Anliegerstraße vorhanden.

Frau Jung erläutert, dass die Zufahrtsstraße für die rückwärtige Erschließung in der Lärmberechnung nicht berücksichtigt ist; die Andienung der T + R-Anlage sei im wesentlichen über die Autobahn vorgesehen. Das Fahrzeugaufkommen im Bereich der rückwärtigen Zufahrtsstraße sei gering und bei einer Lärmbetrachtung unmaßgeblich.

Frau Braun beantragt, dass die Zufahrtsstraße in die Lärmberechnung einfließt.

Herr Dr. Jungelen bekräftigt die Ausführungen von Frau Jung, wonach dies das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung nicht relevant beeinflussen würde. Frau Gajewski erklärt, dass nur die Lärmbelastung berücksichtigt werden muss, die von dem erheblichen baulichen Eingriff ausgeht und dies sei hier die Tank- und Rastanlage.

Frau Braun beharrt auf ihrem Antrag.

Herr Bihy teilt mit, dass in der 16 BImSchVO Schulen und Kindergärten als besonders schützenswert mit niedrigeren Immissionsgrenzwerten zu betrachten seien. Im Ort befände sich ein Kindergarten. Es wird beantragt, dass der Kindergarten einer separaten Betrachtung unterzogen wird.

Frau Gajewski erläutert, dass in der Lärmuntersuchung nicht alle Häuser als Mischgebiet angesehen worden seien. Es sei auch ein Bebauungsplan mit Wohngebietscharakter berücksichtigt worden. Der Kindergarten könne nachträglich separat betrachtet werden. Sie gibt zu bedenken, dass Grenzwerte nur dann maßgeblich sind, wenn eine Erhöhung um 3 dB(A) errechnet wird und dies sei hier auch bei dem Kindergarten nicht zu erwarten.

Herr Baumgärtner stellt den Antrag, für den Wolf-von Eltz-Ring und das Südende der Standenbühlerstraße eine gesonderte Lärmbetrachtung vorzunehmen.

Herr Dr. Jungelen erklärt, dass immer die nächste Bebauung bzw. repräsentative Gebäude untersucht werden. Nach seiner Einschätzung ist die Entfernung bei den beiden

vorgenannten Straßen ungefähr doppelt so groß wie am Mühlbusch. Der Bereich Kindergarten würde daher ca. 3 – 4 dB(A) darunter liegen.

Herr Baumgärtner glaubt, dass die Höhe der Dämme sich nicht mindernd auswirkt für den Bereich Kindergarten. Er gibt zu bedenken, dass vom Kindergarten aus ein freier Blick zur Tank- und Rastanlage besteht.

Frau Hensel weist auf die besondere Bedeutung des Kindergartenaußenbereichs hin. Auch Schallreflexionen müssten berücksichtigt werden. Sie meint, dass die jetzige BAB auch ohne die Tank- und Rastanlage zu laut sei. Es wird auf eine Entscheidung des BVerwG vom 7.3.2007 hingewiesen. Insoweit sei unter dem Aspekt „nicht voraussehbarer Wirkungen“ auch die alte Prognose einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen. Möglicherweise käme hier auch nachträgliche Lärmvorsorge an der BAB in Betracht.

Thema Naturschutz und Abgasbeeinträchtigungen:

Zum landespflegerischen Begleitplan, Punkt 1.3, Seite 5, Absatz 3, möchte Herr März wissen, ob die dort getroffenen Aussagen hinsichtlich des Kaltluftstromes noch aufrechterhalten werden.

Hierzu wird von der Verhandlungsleitung mitgeteilt, dass Herr Dr. Böisinger Berechnungen durchgeführt hat und diese noch erläutern wird.

Herr März möchte festhalten, dass der landespflegerische Begleitplan falsch ist, da das Gutachten von Herrn Dr. Böisinger den Ausführungen im landespflegerischen Begleitplan widerspricht.

Herr Dr. Böisinger erklärt, dass die Aussagen im Begleitplan nicht fehlerhaft, sondern vielmehr auf einen summarischen Effekt zurückzuführen sind. Die Kaltluftströmungsrichtung ändert sich im Laufe der Nacht, da sich zu Beginn die unteren Ströme abkühlen. Die Kaltluft, die von verschiedenen Hängen zusammenfließt summiert sich und kann auch zu Richtungsänderungen führen. Es spielt dann nicht mehr die lokale, sondern die großräumige Hangneigung eine Rolle.

Herr März bezieht sich auf Punkt 6.3 des landespflegerischen Begleitplans (Erl. Bericht). Hier ist ausgeführt, dass die Pfrimm und ihre Seitentäler aufgrund ihrer abschnittswisen naturnahen Strukturen für die Verwirklichung der Ziele der Planung vernetzter Biotopstrukturen von besonderem Rang sind. Der Vogel-Rastplatz liegt genau in der Verbindung Pfrimmquelle und Donnersberg, dargestellt im Internet beim Bundesamt für Naturschutz. Er möchte wissen, wieso an dieser besonders ausgewiesenen Stelle eine Tank- und Rastanlage geplant werden kann.

Frau Schmitt erklärt, dass die Anlage die Planung vernetzter Biotopstrukturen nicht beeinträchtigt. Der eigentliche Standort betrifft die Pfrimm nicht, weder lärmäßig noch durch grundstücksmäßige Inanspruchnahmen. FFH-Gebiete sind nicht betroffen.

Herr März möchte wissen, was unter dem Begriff „Gemeinwohl“ zu verstehen ist. Von seiten der Verhandlungsleitung wird der Begriff erläutert. Herr März bezieht sich hierbei konkret auf den LBP, Seite 5, Punkt 2.2, letzter Absatz; Seite 8, Punkt 3.1 Absatz 2 und Seite 9, Punkt 3.3.3, letzter Absatz und möchte wissen, ob das Thema damit abschließend abgedeckt ist.

Herr März möchte weiterhin von Herrn Krummenauer wissen, wo die Erkenntnisse aus dem Luftschadstoffgutachten in die faunistischen Gutachten eingeflossen sind. Herr Krummenauer erklärt, dass diese bislang dort nicht eingeflossen sind. Er kennt das Gutachten nicht und kann daher nicht abschließend beurteilen, ob es Auswirkungen haben könnte.

Herr März fragt, ob bestätigt werden kann, dass das in der Veröffentlichung „Lohmeyer aktuell Nr. 15“ auf Seite 3 dargestellte Beispiel mit dem Tank- und Rastplatz Donnersberg identisch ist.

Herr Dr. Bösingler erklärt, dass die Darstellung in „Lohmeyer aktuell“ schematisch und nicht vergleichbar mit der hier diskutierten Situation ist. Es handelt sich in der Veröffentlichung um einen allgemeinen Sachverhalt mit einer prinzipiellen Darstellung. Es gibt Ähnlichkeiten, weil zufälligerweise topographische Gegebenheiten übernommen wurden, aber der Inhalt hat mit dem heutigen Erörterungstermin bzw. der konkreten Abgasuntersuchung für die Tank- und Rastanlage nichts zu tun.

Herr März bezieht sich auf Seite 4, Absatz 3 des Abgasgutachtens. Hiernach hat der Untersuchungskorridor eine Breite von 500 Metern (250 m links und rechts der Autobahn). Er möchte wissen, wie hoch hier die Fehlerbandbreite anzunehmen ist.

Herr Dr. Bösingler erklärt, dass der Korridor eher asymmetrisch verläuft. Die Bandbreite lässt sich aufgrund der Eingangsdaten nicht exakt quantifizieren. Man geht davon aus, dass Schwankungen bis 20 % möglich sind.

Im Anschluss stellt Herr Dr. Bösingler die Luftschadstoffuntersuchung im Einzelnen vor und erläutert die Eingangsdaten und das Untersuchungsgebiet. Grundlage sind die Grenzwerte nach der 22. BImSchV. U.a. wird ausgeführt, dass eine meteorologische Messung als Grundlage dient, die modellierten Ergebnisse orientieren sich hieran.

Herr März widerspricht, dass die wirklichen örtlichen Gegebenheiten in die Lärm- und Abgasuntersuchung eingeflossen sind. Es wird ein entsprechender Text zu Protokoll gegeben (**siehe Anlage 2 zur Niederschrift**) und beantragt, dass eine spezielle Lärm-berechnung unter Berücksichtigung der Kaltluftströme durchgeführt werden soll.

Herr Dr. Bösingler widerspricht, dass die Kaltluftmessungen nicht zutreffend seien. Die Berechnungen hätten mit den Messungen übereingestimmt, so dass davon auszugehen sei, dass die Berechnungen zuverlässige Ergebnisse ergeben haben.

Herr Braun gibt zu Protokoll, dass für die Zufahrtsbelastungen der Straße zur Oberen Mühle keine Schadstoffberechnung vorliegt.

Herr Bihy teilt mit, LKW's seien Studien zufolge heute bis zu 90 % mit Klimaaggregaten ausgestattet. Dieser Aspekt sei in dem Abgasgutachten nicht berücksichtigt worden. Der Verhandlungsleiter fragt nach, ob dieser Gesichtspunkt gfs. Auswirkungen auf lärmtechnische Untersuchung haben könnte.

Herr Dr. Jungelen erklärt dazu, dass in die schalltechnische Berechnung keine klimatischen Verhältnisse einfließen. Es sei jedoch davon auszugehen, dass auch ein eventuell geändertes Klimagutachten keine relevanten Auswirkungen auf die schalltechnische Untersuchung hätte.

Herr Bihy betont nochmals, dass 90 % der LKW's mit Kühlaggregaten ausgestattet sind, in das Abgasgutachten Gutachten seien aber lediglich 14 % bis 15 % eingeflossen. Er will festgehalten wissen, dass hier falsche Grundlagen angenommen wurden.

Herr Dr. Bösingler kann die vorgenannten 90 % weder bestätigen noch ablehnen. Die genannten 14 % aus dem Abgasgutachten sind allerdings Kühlaggregate und nicht Klimaanlage. Zählungen ergaben einen Anteil von 7 %, der mittels eines Sicherheitszuschlages auf 14 % verdoppelt wurde.

Herr Braun weist darauf hin, dass die Firma Lohmeyer im Jahre 2006 eine Studie veröffentlicht hat, in der ausgeführt wurde, dass die Grenzwerte in bestimmten Situationen überschritten werden können. Vorliegend wird aber von einer Überschreitung der Grenzwerte nicht gesprochen. Er geht davon aus, dass sehr wohl Grenzwertüber-

schreitungen möglich sind und bemängelt weiterhin, dass die Zufahrtsstraße überhaupt nicht untersucht wurde.

Herr Dr. Böisinger erklärt nochmals, dass der erwähnte Artikel aus „Lohmeyer Nr. 15“ mit der aktuellen Planung nichts zu tun hat. Lediglich die topographischen Daten wurden übernommen. Die konkrete Planung ist dort nicht enthalten. Die Überschreitung der Grenzwerte wird in dem Artikel bewusst als möglich dargestellt, im konkreten Fall trifft das jedoch nicht zu.

Herr Baumgärtner fragt nach den Eingangsdaten für das Berechnungsmodell und ob die Zahlen des LBM Kaiserslautern verwendet worden seien.

Herr Dr. Böisinger erläutert die Eingangsdaten und er bestätigt, dass auf Zahlen des LBM Kaiserslautern zurückgegriffen wurde.

Herr Baumgärtner will wissen, ob bei höheren Geschwindigkeiten eine Zunahme der Schadstoffemissionen zu erwarten ist und mit welcher Geschwindigkeit gerechnet wurde.

Herr Dr. Böisinger erklärt, dass mit keinem Tempolimit gerechnet wurde. Es kann nicht generell behauptet werden, dass höhere Geschwindigkeiten zu erhöhten Schadstoffemissionen führen. Herr Baumgärtner bemängelt, dass der LKW-Anteil in den Unterlagen nicht den Vorgaben des LBM Kaiserslautern entspricht.

Herr Dr. Böisinger erläutert hierzu, dass es sich hierbei um eine typische „Ganglinie“ für Autobahnen handelt, hier liegen keine tatsächlichen Zahlen zugrunde. Die tatsächlichen Verkehrszahlen sind in der Abbildung 4.1 verwendet.

Herr Baumgärtner will wissen, warum das Merkblatt für Luftverunreinigungen keine Anwendung findet, während man die 16. BImSchV zugrunde legt. Er ist der Meinung, dass die RLS-90 dann auch nicht zugrunde gelegt werden dürften.

Herr Dr. Böisinger erläutert hierzu, dass das Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen auf Seite 1 einen Passus über den Anwendungsbereich beinhaltet, und dort ist die Anwendung eingeschränkt. Dies ist bei den Vorgaben über Lärm nicht so.

Herr Dr. Jungelen erklärt, dass die RLS-90 keine klimatischen Daten berücksichtigt und automatisch die ungünstigste Konstellation zugrunde gelegt wird.

Herr Baumgärtner teilt die Ausführungen von Dr. Jungelen nicht. Derzeit werde bereits in Steinbach eine deutliche Lärmzunahme des BAB-Lärms festgestellt. Es wird der Antrag gestellt, dass von einem unabhängigen Gutachter beurteilt wird, wie sich die Kaltluftströme auf die Lärmsituation auswirken – hierbei seien auch mögliche Reflektionen zu berücksichtigen.

Herr Gerald Becker fragt, ob der Schall bei kälterer oder wärmerer Luft besser geleitet wird.

Herr Dr. Jungelen erläutert, dass dies nicht pauschal beurteilt werden kann. Auch Luftfeuchtigkeit und andere Faktoren spielen eine Rolle.

Frau RA Hensel weist auf mögliche Lärm-Auswirkungen in der Nachbargemeinde Standenbühl hin, die zur VG Göllheim gehört. Insoweit sei zu prüfen, ob die Planauslegung auch in der Nachbarverbandsgemeinde hätte erfolgen müssen.

Frau RA Hensel möchte weiter wissen, warum der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 unter bestimmten Bedingungen nicht gelten soll.

Herr Dr. Böisinger erläutert den Anhang zur 22. BImSchV.

Herr Braun bemängelt, dass keine Aussage zur Ausbreitung des Feinstaubes „PM2,5“ getroffen ist, obwohl dieser sich leichter ausbreitet als „PM10“ und bei Ausbreitung bis in die Lungenbläschen gelangt.

Herr Dr. Bösinger erklärt, dass die gesetzlichen Vorgaben keine Grenzwerte für PM2,5 beinhalten. Allerdings ist im Schadstoff PM10 der Feinstaub PM2,5 enthalten bzw. ist Bestandteil davon. Der Schadstoff PM10 besteht fast zu 100% aus PM2,5.

Herr Bihy möchte wissen, ob die Aussage richtig ist, dass PM10 sich in einer Entfernung von 10 bis 50 Kilometer niederschlägt und damit das Naturschutzgebiet Donnersberg oder der Keltengarten betroffen sind. Außerdem ist, wie Frau RA Hensel anmerkt, Dannenfels ein Luftkurort. Sie beantragt, die Ausbreitung von PM2,5 zusätzlich im Rahmen der Vorsorge zu erfassen und in Relation zu einschlägigen Empfehlungen zu setzen.

Herr Dr. Bösinger sieht sich nicht in der Lage, hierzu eine Beurteilung vorzunehmen. Er verdeutlicht nochmals, dass keine verbindlichen Grenzwerte für „PM2,5“ existieren und eine isolierte Betrachtung nicht sinnvoll erscheint.

Frau Braun erklärt, dass nach Studien der WHO die Steigerung der Schadstoffbelastung die Wahrscheinlichkeit von Herz-Kreislauf-Erkrankungen ganz erheblich erhöht.

Herr Dr. Bösinger erklärt hierzu, dass sich die Belastung gegenüber dem Nullfall wenig ändert. Insbesondere die Belastung durch die Zufahrtsstraße erachtet er als sehr gering und vernachlässigbar.

Frau RA Hensel fragt im Hinblick auf Stickoxide, ob die durch andere Motoren steigende Schadstoffbelastung in die Berechnungen eingegangen ist.

Herr Dr. Bösinger bestätigt, dass die NOx-Werte sich bei modifizierten Motor-Kennwerten ändern. Die aktuelle Datenbank berücksichtigt diese Effekte.

Herr Michael Hack (Gemeinderatsmitglied von Steinbach) meldet sich zu Wort. Er weist auf die Bedeutung des Fremdenverkehrs für Steinbach hin. Bauplätze könnten nur noch mit Abschlügen veräußert werden.

Herr März gibt zu der Thematik „Persönlicher Wohnwert“ einen Schriftsatz zu den Akten (**siehe Anlage 3 zur Niederschrift**).

Herr Baumgärtner beantragt ergänzend Sichtschutz in Form einer Bepflanzung mit hohen Bäumen.

Herr Braun sieht die Natur als Bestandteil des „persönlichen Wohnwertes“. Er gibt Fragen zu den naturfachlichen Gutachten zu Protokoll (**siehe Anlage 4 zur Niederschrift**).

Er problematisiert den Artenschutz und fragt, warum in den Artenschutzuntersuchungen keine Spechte nachgewiesen wurden.

Herr Krummenauer bestätigt, dass bei der Kartierung keine Spechte festgestellt worden seien. Herr Braun teilt mit, dass Spechte definitiv vorhanden sind.

Frau Schmitt erläutert, dass alle potentiell vorkommenden Arten untersucht worden sind.

Herr Braun fragt nach, wieso keine Brutplätze von Mäusebussard oder Turmfalke gefunden worden seien?

Herr Krummenauer antwortet, dass der Mäusebussard mit einem Brutplatz erwähnt sei.

Herr Braun erklärt weiterhin, dass sich Braun- und Schwarzkehlchen in dem angeblich suboptimalen Lebensraum angesiedelt haben und möchte in dem Zusammenhang wissen, was suboptimal bedeutet.

Herr Krummenauer erklärt hierzu, dass dieser Lebensraum eigentlich nicht optimal für diese Gattung ist.

Herr Braun bemängelt, dass durch die Planung der suboptimale Lebensraum noch weiter verschlechtert wird.

Herr Braun moniert weiterhin die Aussage, dass die Lärmemissionen nur geringe Auswirkungen auf die Brutvögel haben. Er ist der Auffassung, dass die Population erheblich durch die Lärmeinwirkungen leiden wird.

Herr Krummenauer erklärt, dass für das Thema „Lärm und Brutvögel“ nicht sehr viele Grundlagen existieren. Vorliegend gibt es bereits eine starke Lärmvorbelastung durch die Autobahn, die Lärmauswirkungen der Tank- und Rastanlage wird keine Auswirkungen haben.

Frau RA Hensel fragt, warum es für verschiedene Vogelarten offensichtlich keine Nachweise gibt und damit zusammenhängend, ob die Untersuchungsmethoden und die Untersuchungstiefe die richtigen waren. Frau Hensel zieht in Zweifel, ob die Artenschutzgutachten vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung (u.a. Westumfahrung Halle) ausreichend sind und fordert zusätzliche Begehungen und Kartierungen.

Der Verhandlungsleiter schlägt vor, dass Frau RA Hensel nach Einsichtnahme in die Gutachten eine endgültige Stellungnahme nachreicht. Frau RA Hensel ist damit einverstanden.

Frau Litmianski spricht den Fledermausschutz an. Alle Fledermausarten sind nach ihrer Auffassung streng geschützt, was auch den Schutz und die Erhaltung der Jagdlebensräume und der Wochenstuben beinhaltet. Sie sind äußerst standorttreu und benutzen traditionelle Flugstrecken. Für das „große Mausohr“ erachtet sie die Untersuchung als nicht ausreichend. Sie möchte wissen, ob lokale Fledermausexperten in die Untersuchung einbezogen wurden. So wurde das graue Langohr, obwohl vorhanden, nicht in die Untersuchung aufgenommen.

Herr Krummenauer bestätigt, dass er mit Herrn König (Arbeitskreis Fledermaus RLP und Koordinator des Fledermausschutzes i. d. Pfalz und in Rheinhessen) in Kontakt stand.

Frau Litmianski plädiert dafür, dass ein lokaler Fledermausexperte noch stärker involviert wird. Darüber hinaus wären bevorzugte Flugrouten und bevorzugte Jagdgebiete näher darzustellen. Herr Krummenauer erklärt, dass keine aktive Quartiersuche erfolgte. Es handelte sich um eine Potentialabschätzung, es ging nicht um eine vollständige Erfassung. Es ist ihm bewusst, dass es methodisch gesehen Lücken gibt. Entscheidend ist jedoch nach seiner Auffassung, ob man aufgrund der Ergebnisse Rückschlüsse ziehen kann auf die Fragen, ob es Fledermäuse gibt, welche Arten es gibt und wo die Quartiere sind bzw. wie sich die Beziehungsgefüge darstellen. Er vertritt die Auffassung, dass diese Fragen durch das Gutachten ausreichend beantwortet werden und sieht keine Erheblichkeit in der Beeinträchtigung. Fledermäuse sind mobile Tiere, die längere Strecken zurücklegen können. Derzeit werden die Böschungsbereiche an der Autobahn und der vorhandene Parkplatz genutzt. Nach dem Bau der T + R gibt es neue Böschungskanten, die von den Tieren als neue Leitlinien wahrgenommen werden. Deshalb wird es nicht zu erheblichen Verlusten bei den Jagdgebieten kommen.

Herr Braun sieht darin einen Widerspruch zu dem Gutachten und weist weiterhin auf Fledermausvorkommen im Bereich Mühlbusch hin, die bislang nicht erfasst wurden.

Herr Krummenauer bestätigt, dass in dem Bereich zu prüfen ist, ob die Schadstoffzunahme Auswirkungen auf diese Kolonie haben wird. Er erklärt, dass es keine eindeutigen Vorgaben durch den LBM im Hinblick auf die vorzunehmenden Untersuchungen gab und allen Beteiligten klar war, dass keine vollständige Erfassung stattfinden würde.

Frau RA Hensel steht auf dem Standpunkt, dass eine vollständige Erfassung des Arteninventars erforderlich ist, bevor Befreiungen erteilt werden können. Die Ergebnisse des Gutachtens genügen nach ihrer Auffassung nicht den gesetzlichen Anforderungen und sind so nicht verwertbar. Gleiches gilt für das Fazit, vor dem günstigen Erhaltungszustand wären zunächst Alternativen zu prüfen gewesen. Nach ihrer Meinung könnte es sich auch um die wesentliche Änderung einer UVP-pflichtigen Anlage handeln. Sie beantragt daher die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3e UVPG.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass Frau Hensel in einem ergänzenden Schriftsatz nach Überlassung der Gutachten zu dieser Problematik abschließend Stellung nimmt. Dem Vorschlag stimmt Frau Hensel zu.

Herr Baumgärtner bezieht sich auf die Zugvögel und möchte wissen, ob durch das Gutachten ausgeschlossen werden kann, dass das Gebiet der Raststätte derzeit als Vogel-Rastplatz genutzt wird.

Herr Krummenauer kann das nicht völlig ausschließen. Allerdings konzentrieren sich die Tiere nach seiner Auffassung im Wesentlichen auf den Bereich „Mühlbusch“. Entscheidend ist allerdings die Frage, wie die Auswirkungen auf das Rastverhalten des Kibitz sind. Hier vertritt er die Auffassung, dass genug andere geeignete Flächen für den Kibitz zur Verfügung stehen. Auch wenn auf der Fläche Rastvögel gesichtet worden wären, wäre das Gutachten zu keinem anderen Ergebnis gekommen.

Herr Braun gibt zu bedenken, dass ein Ausgleich der Lebensraumverluste nicht gewährleistet sei.

Herr Krummenauer sieht dies nicht so. Das Gebiet sei derzeit landwirtschaftlich stark genutzt und Ackerflächen stellten nur für einen kleinen Teil der Arten einen Lebensraum dar. Die Kompensationsmaßnahmen kämen vielen Vögeln mehr zugute, als dies auf den bisherigen Flächen möglich sei.

Herr Bihy spricht den Einfluss von Licht und Lärm auf Vögel und Tiere an. Die Schallart auf einem Rastplatz sei ganz anders als bei einer BAB.

Herr Krummenauer erläutert, dass keine relevanten Auswirkungen entstehen.

Herr Bihy bleibt dabei, dass Fahrzeugbeleuchtungen nicht berücksichtigt seien.

Frau Litmianski vertritt die Auffassung, dass die Kollisionsgefahr verharmlost wurde und bezieht sich auf 2 Dokumentationen, wonach Fledermäuse regelmäßig Opfer von Kollisionen mit Pkw's werden. Die Tiere würden durch das Licht angezogen bzw. fehlgeleitet. Dadurch bestehe ein erhöhtes Kollisionsrisiko. Insbesondere das große Mausohr fliegt nach ihrer Mitteilung tiefer als andere Arten und sei einem erhöhten Risiko ausgesetzt.

Herr Krummenauer ist keine Quelle bekannt, wonach diese Gefahr durch langsam fahrende Fahrzeuge (hier Tank- und Rastanlage) besteht.

Frau RA Hensel ergänzt, dass jede Beeinträchtigung ausgeschlossen werden muss. Sie ist der Meinung, dass die vorgenannten Dokumentationen in das Gutachten Eingang finden müssen. Gleiches gilt für die Schadstoffanreicherung im Fettgewebe der Fledermäuse. Sie weist darauf hin, dass Fledermäuse für Schadstoffe besonders anfällig sind und fragt nach, was unter Zwischenquartieren zu verstehen ist.

Herr Krummenauer erklärt, dass es sich hierbei um Quartiere handelt, die Fledermäuse beim Weg- oder Zuzug nutzen.

Im Bereich „Am Mühlbusch“ muss nach Auffassung von Frau RA Hensel untersucht werden, inwieweit der Lärm die Kommunikation der Vögel beeinflusst.

Herr Braun spricht die Zauneidechse an (Seite 19 des Gutachtens zur Überprüfung des Bauvorhabens hinsichtlich der Betroffenheit geschützter Arten gemäß § 42 BNatSchG): Er stellt fest, dass die Eidechse unmittelbar auf dem derzeitigen Parkplatz vorhanden ist. Im Gutachten wird von einem Verlust von Lebensraum gesprochen, damit ist der Verbotstatbestand erfüllt. Dennoch ist in der Tabelle bei der Zerstörung von Lebensräumen bei der Eidechse ein „nein“ eingetragen.

Herr Krummenauer stimmt zu, dass die Eidechse auf beiden Seiten des Parkplatzes vorkommt. Die Umsiedlung soll durch quantitatives Abfangen und Verbringen an andere geeignete Standorte erfolgen. Herr Braun sieht damit einen Widerspruch zum Bundesnaturschutzgesetz und zur FFH-Richtlinie.

Frau Schmitt weist auf die Ausnahmeregelung zur FFH-Richtlinie hin. Durch Verbringen an einen anderen Ort kann das Töten der Tiere vermieden werden.

Frau RA Hensel rügt, dass Alternativen nicht geprüft wurden.

Herr Braun mahnt an, dass eine tiefer gehende Analyse des Lärms in seiner Auswirkung auf Tier- und Pflanzenwelt nachgeliefert werden muss.

Frau RA Hensel möchte wissen, ob Tierarten aus dem ca. 1 Kilometer entfernten FFH-Gebiet durch die Planung betroffen sind, z.B. durch Jagdreviere.

Herr Krummenauer hat diese Auswirkungen nicht untersucht, wobei im FFH-Gebiet vorwiegend von Waldarten auszugehen ist, für die die offenen Flächen nicht attraktiv sind.

Herr Bihy hält es für möglich, dass die Neupflanzung von Bäumen die Tiere anziehen könnte.

Kriminalstatistik:

Herr März gibt eine Stellungnahme zum Thema Kriminalitätsstatistik zu Protokoll (**siehe Anlage 5 zur Niederschrift**).

Beschluss aus dem Jahre 1985:

Zum Beschluss aus dem Jahr 1985 gibt Herr März eine Stellungnahme zu Protokoll (**siehe Anlage 6 zur Niederschrift**). Frau RA Hensel verweist ergänzend auf den Vertrauensschutz. Es ist zu fragen, ob die Argumente, die zur damaligen Entscheidung geführt haben, heute eine andere Abwägung erfahren würden als damals. Nach ihrer Auffassung haben sich die Voraussetzungen eher verschärft im Vergleich zur Planung aus dem Jahr 1985.

Alternativstandorte:

Herr März spricht das Thema Alternativstandort an. Er gibt eine Stellungnahme dazu zu Protokoll (**siehe Anlage 7 zur Niederschrift**).

Frau Hensel weist auf das Umweltrechtsbehelfsgesetz hin. Die Interessengemeinschaft erwäge, sich als Vereinigung anerkennen zu lassen.

Die Einwendungen bleiben in vollem Umfang aufrecht erhalten.

9. Braun, Anita und Braun, Marc-Andre', Obere Mühle in 67808 Steinbach (Schreiben vom 7/24/2005)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

- Hinweis darauf, dass in einem im Jahr 1985 ergangenen Planfeststellungsbeschluss verfügt wurde, dass keine Tank- und Rastanlage bei Steinbach gebaut werde.
- Eine Tank- und Rastanlage in Ortsnähe beeinträchtigt den persönlichen Wohnwert in erheblichem Maße.
- Die ausgelegten schalltechnischen Berechnungen seien fehlerhaft. Die berechneten Werte würden nicht den örtlichen Gegebenheiten entsprechen.
- Hinweis darauf, dass durch die Verwirklichung des Vorhabens deutlich höhere Immissionen entstehen, die letztlich Einfluss auf den Menschen und die Natur haben werden und zudem eine massive Wertminderung des Privateigentums nach sich ziehen, insbesondere im Bezug auf diesogenannten Außenwohnbereiche Balkon und Terrasse.
- Die Planung berücksichtige nicht die besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. Klima- und Windverhältnisse). Außerdem zeige die Kriminalitätsstatistik das sich durch die Ortsnähe einer solchen Tank- und Rastanlage erhöhte Gefahren für den Bürger ergeben. Die T+R passe, insbesondere im Hinblick auf ihre Größe, in keinsten Weise in das landschaftliche Bild von Steinbach und der Umgebung.
- Die Erholungs- und Tourismusfunktion werde durch den Bau der T+R erheblich beeinträchtigt.
- Es werden zwei Alternativlösungen vorgeschlagen, nämlich der Ausbau des Parkplatzes Heubergerhof bzw. die Errichtung eines Autohofes durch die ARAL bei Kibo.
- Der gemäß Planung verfolgte symmetrische Aufbau der T+R sei ein heute völlig überholtes Konzept und im Vergleich zu einem einseitigen Autohof unwirtschaftlich und unverträglich.
- Es wird befürchtet, dass sich durch eine unerlaubte Benutzung der rückwärtigen Versorgungswege zur T+R die Verkehrsbelastung in Steinbach erhöht. Durch solche negativen Begleiterscheinungen wird die Weiterentwicklung des Ortes gehemmt.
- Die Planung wird als unzulässiger, nicht zumutbarer Eingriff in die Persönlichkeitsrechte empfunden und die Planung deshalb in vollem Umfang abgelehnt. Es werden Lärm- und Windschutzmaßnahmen auf der Ostseite von Steinbach gefordert.
- Unter Aufzählung im der im Bereich des Anwesens "Obere Mühle" vorkommenden Arten wird verlangt, eine genaue faunistische Kartierung zu erstellen (ebenfalls Forderung der LAG).

- Die Planung treffe insgesamt keine Aussage zu einer zu befürchtenden sehr viel höheren Feinstaubbelastung.
- Sollte der T+R in der geplanten Form verwirklicht werden, führe dies unweigerlich zu einer Klage gegen den Vorhabenträger

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Zu den Einwendungen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Beschluss aus dem Jahr 1985

Das Planfeststellungsverfahren für den Autobahnabschnitt von der Anschlussstelle B 48 -heute AS Winnweiler- bis zur Anschlussstelle Dreisen -heute AS Göllheim- (von Bau-km 16,2 bis Bau-km 28,2) wurde am 01.08.1979 eingeleitet. Aufgrund von Einsprüchen erfolgte eine Trennung in zwei Teilabschnitte an der L 394 bei Steinbach (Bau-km 23,468).

Der zitierte Planfeststellungsbeschluss vom 23.04.1985 umfasst den nordöstlich der L 394 liegenden Teilabschnitt von Bau-km 23,468 bis Bau-km 28,2. Die damals bei ca. Bau-km 23,0 geplante Tank- und Rastanlage lag außerhalb dieses Teilabschnittes. Dazu heißt es auf Seite 2 des Beschlusses:

„Der in den offen gelegten Plänen mit enthaltene Teilbereich von Bau-km 16+200 bis 23+468 in den Gemarkungen Münchweiler/Alsenz, Alsenbrück-Langmeil, Imsbach, Steinbach und Börrstadt ist von dieser Planfeststellung ausgenommen und bleibt einer gesonderten Entscheidung über die Feststellung des Planes noch vorbehalten. Die in dem abgetrennten Teilbereich vorgesehene Tank- und Rastanlage Steinbach wird an diesem Standort aufgegeben, also nicht gebaut werden.“

Auf Seite 46 des Beschlusses ist zu den Einsprüchen gegen die vorgesehene Tank- und Rastanlage u. a. ausgeführt:

„Der Straßenbaulastträger hat sich daher jetzt schon dafür entschieden, aufgrund der Einsprüche den nach den offen gelegten Plänen vorgesehenen Standort einer Tank- und Rastanlage bei Steinbach aufzugeben.“ Diese Planung zur Errichtung einer Tank- und Rastanlage Steinbach wird entsprechend dieser Festlegung des Straßenbaulastträgers somit auch bei Fortführung des Verfahrens für den Abtrennbereich der A 63 von Bau-km 16+200 bis 23+468 nicht mehr weiterbetrieben. Die Einsprüche der Beteiligten gegen die Tank- und Rastanlage Steinbach haben sich hierdurch erledigt.“

Mit dieser Formulierung wird der damals gewählte Standort bei Steinbach aufgegeben. Ein Standort, weiter entfernt von der Ortslage in dem festgestellten Teilabschnitt von Bau-km 23+468 bis 28+200, wird nicht ausgeschlossen.

Der Wegfall der Tank- und Rastanlage in dem Teilabschnitt von Bau-km 16+200 bis 23+468 wird in dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.04.1989 für diesen Teilabschnitt auf Seite 3 bestätigt:

„Die nach dem offen gelegten Plan ursprünglich vorgesehene beiderseitige Tank- und Rastanlage Steinbach, Bau-km 22+560 – 23+610, entfällt gemäß dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 23.04.1985 – 02.1/545-VI/10 - und ist daher nicht mehr in den festgestellten Deckblattunterlagen enthalten.“

Der jetzt geplante Standort der Tank- und Rastanlage beginnt bei Bau-km 23+500 und endet bei Bau-km 24+450, die Anfangs- und Endpunkte sind also um 940 m bzw. 840 m nach Nordosten verschoben. Der Abstand zur Bebauung ist größer als bei der damaligen Planung. Während bei der damaligen Planung auch mit einem Lärmschutzwall wegen der Höhendifferenzen keine wirksame Abschirmung möglich war, liegt die jetzt geplante Anlage im Einschnitt bei größerem Abstand zur Bebauung. Zudem ist geplant, die vorhandenen Wälle zwischen durchgehender Autobahn und den Parkflächen von 2 m auf 4 bzw. 5 m zu erhöhen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Planung für die Tank- und Rastanlage am alten Standort damals aufgegeben wurde, jedoch weiterhin die Absicht bestand, bei Steinbach zu einem späteren Zeitpunkt und mit größerem Abstand zur Bebauung die Tank- und Rastanlage zu errichten.

2. Beeinträchtigung des persönlichen Wohnwertes

Nach unserer Auffassung führt der Bau der Tank- und Rastanlage zu keinen Nachteilen, die den persönlichen Wohnwert unzumutbar beeinträchtigen würden. Eine Wertveränderung aufgrund eines rechtmäßigen Eingriffs auf dem Nachbargrundstück ist hinzunehmen, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Tank- und Rastanlage nicht in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Eigentumsschutzes, wie ihn Artikel 14 GG vermittelt, wird jedoch von uns nicht gesehen. Der Bereich Mühlbusch ausgenommen, werden sich die Lärmbelastungen durch den Bau der Tank- und Rastanlage gegenüber der heutigen Situation zumindest nicht verschlechtern.

Auch hinsichtlich der Immissions-Belastung führt die vorliegende Planung nicht zu unzumutbaren Verschlechterungen. Eine entsprechende Luftschadstoffuntersuchung führt zu dem Ergebnis, dass sich für die Anwohner in der Nachbarschaft der geplanten Tank- und Rastanlage die lufthygienische Situation im Planfall Prognose 2020 im Vergleich zum Nullfall 2020 verschlechtert. Die Grenzwerte der 22. BimSchV werden jedoch im Planfall 2020 an den beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten (Bebauung) deutlicher unterschritten. Aus lufthygienischer Sicht lassen sich, so das Ergebnis des Gutachtens, entsprechend der 22. BimSchV keine Einwände gegen die Planung begründen.

3. Keine gesetzliche Regelung zu Lärm TuR, fehlerhafte und unvollständige Berechnung

Die den Planunterlagen als Unterlage 11 beiliegende schalltechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben und ist fehlerfrei. Die 16. BimSchV und die darin normierten Anspruchsvoraussetzungen sind auch für die geplante Tank- und Rastanlage anwendbar. Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sehen u.a. Berechnungsmethoden für Tank- und Rastanlagen vor, bei denen sowohl der ruhende als auch der fahrende Verkehr berücksichtigt und in der Regel für die Betroffenen günstigere Ergebnisse erzielt werden.

Für den Bau der Tank- und Rastanlage Donnersberg wurde festgestellt, dass es zumindest zu keiner Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Situation kommen wird. Lediglich im Bereich „Am Mühlbusch“ ist eine geringfügige Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten, die jedoch außerhalb des wahrnehmbaren Bereiches liegt und auf der Grundlage der 16. BimSchV keinen Anspruch auf Schutzmaßnahmen auslöst.

Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Lärmberechnung sind für uns nicht erkennbar.

4. Berechnete Werte im schalltechnischen Gutachten

Die im schalltechnischen Gutachten vollzogene Berechnung entspricht den Vorgaben der 16. BimSchV und stellt für den Prognosehorizont die einzige Möglichkeit zur Ermittlung der Lärmbelastigung dar. Messungen sind weder in der 16. BimSchV vorgesehen noch für Neubauten praktisch machbar.

5. Höhere Emissionsabgase und Lärm durch an- und abfahrende Autos

Wie bereits oben ausgeführt, wurden in der schalltechnischen Berechnung die Ist-Werte den prognostizierten Werten gegenüber gestellt mit dem Ergebnis, dass es nicht zu einer Verschlechterung kommen wird. Lediglich im Bereich „Am Mühlbusch“ kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung im nicht wahrnehmbaren Bereich. Besondere Faktoren wie das An- und Abfahren sind in dieser, durch die RLS-90 vorgeschriebene Berechnungsmethode bereits enthalten.

Es ist zutreffend, dass durch die vorliegende Planung die lufthygienische Situation gegenüber dem Prognose-Nullfall verschlechtert wird. Allerdings liegen die durch ein entsprechendes Gutachten ermittelten Werte deutlich unter den Grenzwerten der 16. BimSchV.

6. Wertminderung des Eigentums

Hier gilt das zu Ziffer 2 – Beeinträchtigung des persönlichen Wohnwertes – bereits ausgeführte.

7. Örtliche Gegebenheiten um Steinbach (Klima-, Windverhältnisse)

Im Rahmen der bereits genannten Luftschadstoffuntersuchung wurden die Luftschadstoffimmission beurteilt. Selbstverständlich liegen diesem Gutachten meteorologische Daten zugrunde, beispielsweise Angaben über die Häufigkeit verschiedener Ausbreitungsverhältnisse in den unteren Luftschichten, die durch Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre definiert sind.

Die örtlichen Gegebenheiten um Steinbach haben Einfluss in diese Berechnung gefunden.

8. Kriminalitätsstatistik

Eine Statistik über die Kriminalitätsentwicklung im Nahbereich von Tank- und Rastanlagen ist uns nicht bekannt. Anhaltspunkte für eine erhöhte Gefährdung der Anwohner sind für uns allerdings nicht ersichtlich; dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Anlage umzäunt und die Zufahrt durch eine Schranke gesichert wird. Das Verlassen der Autobahn ist also an dieser Stelle nicht ohne weiteres möglich.

9. Ausbau des Parkplatzes „Heubergerhof“ bei Kirchheimbolanden

Im Rahmen einer Standortuntersuchung wurden insgesamt 5 Standorte zwischen den Anschluss-Stellen Winnweiler und Freimersheim näher untersucht, unter anderem der Standort südöstlich von Kirchheimbolanden bei Betriebs-Kilometer 41,0 in einer Entfernung von ca. 3,5 km zum Parkplatz „Heubergerhof“.

Der Umbau des vorhandenen Parkplatzes wurde im Rahmen dieser Untersuchung nicht näher betrachtet, da er aufgrund gravierender Nachteile von vorne herein als Alternative ausgeschlossen ist:

- Der Abstand zur nächsten Tank- und Rastanlage auf der A 6 ist mit 68 km (Waldmohr) bzw. 73 km (Homburg) zu groß
- Die bestehenden Gebäude müssten abgerissen werden, um Platz für den Neubau zu schaffen
- Die topographischen Gegebenheiten machen den Bau an dieser Stelle unverhältnismäßig aufwendig
- Wegen vorhandener Zwangspunkte (rutschgefährdete Einschnittsböschung im Südosten, Bahnanlage im Nordwesten) müsste die Erweiterung in Richtung Nordosten erfolgen. Davon wären ein Vogelschutzgebiet, landespflegerische Ausgleichsflächen und hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen.
- Die bereits bestehende Entwässerungsproblematik an dieser Stelle würde nochmals verschärft. Die Ver- und Entsorgungsanlagen müssten neu bemessen werden für wesentlich größere Wassermengen.
- Die rückwärtigen Zufahrtsstraßen vom nachgeordneten Straßennetz sind nicht vorhanden und müssten ebenfalls noch hergestellt werden.
- Umfangreicher Grunderwerb wäre erforderlich

Vor diesem Hintergrund sehen wir im Ausbau des Parkplatzes „Heubergerhof“ keine Alternative zur vorliegenden Planung.

10. Komplettlösung durch Standortkonzept Autohof bei Kirchheimbolanden

Die Errichtung von Autohöfen durch private Investoren steht grundsätzlich den Tank- und Rastanlagen unmittelbar an der Autobahn nicht entgegen, sondern erweitert das Angebot und deckt einen vorhandenen Bedarf. Im Gegensatz zur Tank- und Rastanlage, die einen notwendigen Nebenbetrieb der Autobahn darstellt und zu deren Errichtung auch aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Verpflichtung besteht, liegen Art und Umfang des Autohof-Betriebs im wirtschaftlichen Ermessen des privaten Investors.

Vor dem Hintergrund der bereits derzeit insbesondere durch Lkw überlasteten Tank- und Rastanlagen unmittelbar an den Autobahnen sehen wir das Autohof-Konzept nicht als Konkurrenz, sondern vielmehr als sinnvolle Ergänzung.

11. Symetrischer Aufbau überholt, einseitige Anlage gefordert

Wir teilen die Auffassung, dass einseitige Anlagen grundsätzlich wirtschaftlicher und verträglicher sind, nicht. Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A 63 zeigt die Erforderlichkeit für den Bau einer beidseitigen Tank- und Rastanlage, so dass das zugrunde liegende Grundkonzept durch das Bundesministerium für Verkehr vorgegeben wurde. Wir geben diesbezüglich zu bedenken, dass auch einseitige Anlagen mit Nachteilen verbunden sind. Nachdem der Bedarf für die in der Planung vorgesehenen Parkplätze und Einrichtungen vorhanden ist, müsste eine Anlage nur auf einer Seite entsprechend größer dimensioniert werden. Zwar würden bei einer solchen Alternative Betriebsgebäude wegfallen, die verbleibenden müssten jedoch, um die erforderliche Kapazität zu gewährleisten, entsprechend erweitert werden.

Die Anschlussröhren müssten größer dimensioniert werden, ein Bauwerk zur Querung der Autobahn wäre erforderlich und für die Benutzer der Tank- und Rastanlage entstünden Umwege, die sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht nicht gewollt sind und zu Belästigungen für die Anwohner führen.

12. Planung passt nicht in das landschaftliche Bild von Steinbach

Als Bestandteil der Planunterlagen wurde ein landespflegerischer Begleitplan erstellt (Anlage 12 der offen gelegten Planunterlagen). Unter anderem wurden hierin auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und Erholung/Freizeit untersucht. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass das Landschaftsbild geprägt ist durch die stark frequentierte A 63 mit den dazugehörigen Damm- und Einschnittsböschungen. Hinzu kommen die Brückenbauwerke über die L 394 im Westen und über den Wirtschaftsweg im Osten, die als technische Bauwerke das Landschaftsbild nachhaltig verändert haben. Aufgrund dieser Belastungen wird dem Bereich hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitfunktion eine lediglich geringe Bedeutung zugesprochen.

Selbstverständlich muss in der Planung dafür Sorge getragen werden, dass vermeidbare Beeinträchtigungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild soweit als möglich vermieden und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch landespflegerische Maßnahmen kompensiert werden. Zur Einbindung in das Landschaftsbild sind hierzu in erster Linie Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern sowie Rasen vorgesehen.

Zur Prüfung der landespflegerischen Begleitplanung und zur Sicherstellung, dass diese Belange entsprechende Berücksichtigung finden, erfolgt die Beteiligung sowohl der Oberen als auch der Unteren Planfeststellungsbehörde im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

13. Erholungs- und Tourismusgebiet, Wohnbereich

Hinsichtlich des Erholungsgebietes verweisen wir auf das unter Punkt 13 gesagte. Den Wohnbereich betreffend wurde bereits ausgeführt, dass sich die Belästigung durch den Verkehrslärm mit Ausnahme des Bereiches „Am Mühlbusch“ durch den Bau der Tank- und Rastanlage jedenfalls nicht verschlechtern wird. Auch die Immissionbelastung betreffend werden die Grenzwerte der 22. BimSchV deutlich unterschritten.

Vor diesem Hintergrund sehen wir keinen unzumutbaren Eingriff in das Wohneigentum der Einwender.

14. Versorgungswege als Schleichwege zur Autobahn

Die Zufahrt zur Tank- und Rastanlage wird mittels einer Schranke gesichert und durch entsprechende StVO-Beschilderung für den Durchgangsverkehr gesperrt. Eine über den Zulieferverkehr hinausgehende Benutzung als Zufahrt zur Autobahn in nennenswertem Umfang kann daher unseres Erachtens ausgeschlossen werden.

15. Weiterentwicklung des Ortes, Fluktuation

Wie bereits oben ausgeführt, ist der Bau der Tank- und Rastanlage nicht mit unzumutbaren Nachteilen für die Anwohner verbunden. Der Abstand zur Randbebauung beträgt ca. 350 – 400 Meter, es bestehen keine Pläne zur Weiterentwicklung des Ortes in Richtung Autobahn

Es ist daher für uns nicht nachvollziehbar, inwiefern die Planung die Weiterentwicklung der Gemeinde Steinbach behindern bzw. zur Fluktuation führen sollte.

16. Geforderte Lärm- und Windschutzbaumaßnahmen

Wie bereits mehrfach ausgeführt, sind die Anspruchsvoraussetzungen der 16. BimSchV nicht erfüllt. Mit Ausnahme des Bereiches „Am Mühlbusch“ erfolgt zumindest

keine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Zustand. Vor diesem Hintergrund sehen wir keine rechtliche Grundlage zur Umsetzung von weitergehenden Schutzmaßnahmen.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Frau Braun fragt nach den konkreten Auswirkungen der Abgasbeeinträchtigungen für ihr Anwesen. Ihre Tochter habe Asthma und sie befürchtet Beeinträchtigungen.

Herr Dr. Bösinger erläutert, dass sich die Belastung im Bereich der oberen Mühle nur geringfügig ändert. Frau Braun bringt in diesem Zusammenhang die Zufahrtsstraße wieder ins Gespräch.

Herr Braun spricht eine Wertminderung des Familienanwesens an. Ein Gutachter habe ermittelt, dass aufgrund der T + R der Wert seiner Immobilie um 20 – 30 % sinken werde. Es seien Mittel im Rahmen des Dorferneuerungsprogramms in Anspruch genommen worden mit der Auflage, das Gehöft zu erhalten. Für notwendige Renovierungsarbeiten müssten Bankdarlehen in Anspruch genommen werden. Es wird befürchtet, dass die Banken aufgrund des Wertverlustes keine Kredite gewähren und die Verpflichtungen aus dem Dorferneuerungsprogramm nicht erfüllt werden könnten.

Auch Erschütterungsschäden durch Schwerlastverkehr auf der Zufahrtsstraße werden geltend gemacht. Das Haus sei im Jahre 1846 gebaut worden; vermehrte Erschütterungen könnten zu Setzungen führen.

Die Einwendungen werden aufrecht erhalten.

10. Martin, Gunter, Kaiserstraße 42 in 67816 Standenbühl (Schreiben vom 6/30/2005)

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen (stichpunktartig):

Herr Martin ist Grundstücksbetroffener (Parzelle 2018) und würde bei Verwirklichung des Vorhabens mit 6383 qm in Anspruch genommen.

Grundsätzlich regt Herr Gunter die geplante T+R nach Westen zu verschieben. Sollte dies nicht möglich sein wäre er dann mit der Inanspruchnahme einverstanden, wenn er ein adäquates Ersatzgrundstück erhalten würde.

Die Straßenbaudienststelle hat folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

Herr Gunter Martin ist als Eigentümer des Grundstücks mit der Flurstücks-Nummer 2018 durch die Planung betroffen. Von diesem Grundstück wird bei einer Gesamtgröße von 22.110 qm eine Teilfläche von 6.383 qm dauerhaft insbesondere zur Anlage wasserwirtschaftlicher Rückhaltemaßnahmen benötigt.

Herr Martin regt die Verschiebung der gesamten Anlage in westliche Richtung an, um auf die Inanspruchnahme dieses Teilbereiches verzichten zu können. Dieser Forderung können wir leider nicht entsprechen. Eine Verschiebung der Anlage in westliche Richtung würde ein Näherrücken an die Ortslage von Steinbach bedeuten mit allen negativen Auswirkungen und wird von uns aus diesen Gründen nicht befürwortet. Darüber hinaus lässt das vorhandene Bauwerk (Überführung über die L 394) die Verschiebung in der vorgeschlagenen Form nicht zu. Auch eine Verlegung der

Rückhalteflächen würde, abgesehen von den topographischen Nachteilen, lediglich zu einer Verschiebung von Betroffenheiten führen.

Zur Abgabe der Fläche ist Herr Martin nur dann bereit, wenn ihm ein insgesamt adäquates Grundstück zur Verfügung gestellt wird. Eine diesbezügliche Aussage kann von uns im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens nicht getroffen werden. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten oder unter gewissen Bedingungen Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Über die Höhe von Entschädigungen kann jedoch im Rahmen des laufenden Verfahrens nicht entschieden werden, da hier nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Im Erörterungstermin wurde wie folgt verhandelt:

Herr Martin ist anwesend.

Herr Martin bemerkt, dass die zur Inanspruchnahme vorgesehene Teilfläche von 6.383 qm für ihn qualitativ höher zu bewerten ist, als der Durchschnitt der Gesamtfläche.

Im Falle einer notwendigen Flächenabgabe beantragt Herr Martin die Gesamtübernahme seiner Grundstücksfläche von 22.110 qm, insbesondere weil sich die Schlaglänge für die Bewirtschaftung der Fläche durch die Teilinanspruchnahme seines Grundstücks verkürzt und sich dadurch Bewirtschaftungsnachteile für das Restgrundstück ergeben würden.

Herr Martin beantragt und bevorzugt deshalb die Zurverfügungstellung eines geeigneten Ersatzgrundstücks für das Gesamtgrundstück. Der LBM Kaiserslautern prüft, ob eine Ersatzgestellung möglich ist und wird deshalb mit Herrn Martin Kontakt aufnehmen.

Da keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, schließt der Verhandlungsleiter den Termin um 18:15 Uhr.

Koblenz, den 09.10.2007

gez.

Probstfeld
(Verhandlungsleiter)