

Zurück 50% Druck Schließen

Ein Jahr nach dem Erörterungstermin: Was wird aus Raststätten-Plänen?



Gestern vor einem Jahr – am 26. September 2007 – war im Steinbacher Bürgerhaus der Erörterungstermin zur umstrittenen „Tank- und Rastanlage Donnersberg“ an der A 63 bei Steinbach. An diesem Tag sind die mehr als 200 Einwände gegen das Projekt „verhandelt“ worden. Seitdem „bastelt“ der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz am Planfeststellungsbeschluss – Befürworter und Gegner warten darauf, ob der LBM Kaiserslautern die Baugenehmigung für das Projekt erhält. Ist in Sachen Raststätte eine Entscheidung in Sicht? Gibt es weitere Pläne in der VG Winnweiler, Rastmöglichkeiten an der A 63 zu schaffen? Antworten auf diese und weitere Fragen finden Sie auf der folgenden Seite. —KRA/ARCHIVFOTO NOBI

Dieses Bild ist urheberrechtlich geschützt. Quelle für Artikeltextdarstellung: Artikeltext oder Artikel- und Ganzseitendarstellung. Dargestellter Bildtyp: 'article'

Quelle:
Verlag: DIE RHEINPFALZ
Publikation: Donnersberger Rundschau
Ausgabe: Nr.227
Datum: Samstag, den 27. September 2008
Seite: Nr.17
Präsentiert durch DIE RHEINPFALZ Web: digiPaper

04_LKIB

Thema am Samstag: Autohof-Pläne in Lohnsfeld – Raststätte Steinbach offen

STICHWORTE

„Tank- und Rastanlage Donnersberg“ bei Steinbach

Das Planfeststellungsverfahren für die „Tank- und Rastanlage Donnersberg“ ist im Juni 2005 eingeleitet worden. Der Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern (LBM) hat die Planung im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz erstellt, das dabei die Auftragsverwaltung des Bundes erfüllt. Laut Planung soll die „Tank- und Rastanlage in Kompaktbauweise“ durch den Ausbau des vorhandenen, unbewirtschafteten Rastplatzes bei Steinbach entstehen. Dieser sei mit zwölf Parkplätzen für Pkw und drei Parkplätzen für Lkw je Fahrtrichtung für ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen auf der A 63 von 41.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2020 unzureichend, so der LBM. Entstehen sollen in Fahrtrichtung Kaiserslautern 89 Pkw- und 65 Lkw-/Busparkplätze, in Fahrtrichtung Mainz 73 beziehungsweise 50. Die Planung umfasst zunächst den Bau der Aus- und Einfädelspuren, der Fahrgassen, der Parkplätze, der Entwässerungseinrichtungen, Geländemodellierungen und die Herstellung von landespflegerischen Maßnahmen. Die eigentlichen Gebäude und Tankanlagen der Raststätte sind nicht Gegenstand der Planung. Für diese Einrichtungen müssten gesonderte Bauanträge gestellt werden. Bislang gibt es an der A 63, die seit 2004 durchgängig zwischen Mainz und Kaiserslautern verläuft, keinen bewirtschafteten Rastplatz. (kra)



Bislang gibt es am A-63-Parkplatz bei Steinbach pro Fahrtrichtung zwölf Stellplätze für Pkw und drei für Lkw. —ARCHIVFOTO: NOBI

Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren ist das Genehmigungsverfahren für größere Infrastrukturvorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren, beispielsweise den Natur- oder den Lärmschutz. Ohne dieses Instrument wäre eine effiziente Planung bei Großprojekten kaum möglich. Es ist gesetzlich vorgeschrieben für neue Straßen und Autobahnen. Im Verfahren und in der abschließenden Entscheidung, dem Planfeststellungsbeschluss, findet eine umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen statt. Es ist Ziel des Verfahrens, möglichst alle Interessen unter einen Hut zu bringen. Die Pläne werden einen Monat lang in den Verwaltungen der betroffenen Gemeinden zur Einsicht ausgelegt, auf die Auslegung wird durch öffentliche Bekanntmachung hingewiesen. Jeder, dessen Belange durch die Maßnahme berührt werden, kann dann innerhalb von zwei Wochen nach Ende der Auslegung Einwendungen erheben. Nach Ablauf dieser Frist sind Einwendungen ausgeschlossen. Erfahrungsgemäß ist bei einem Planfeststellungsverfahren mit einer Dauer von mehr als einem Jahr zu rechnen. Gegen den Planfeststellungsbeschluss, mit dem das Verfahren beendet wird, sind Rechtsmittel – also Klage – möglich. (ovi/jüm)

Erörterungstermin

Ein Erörterungstermin hat im Planfeststellungsverfahren eine gesetzlich verankerte Funktion. Gegenstand und Zweck des Termins ist es, die erhobenen Einwände gegen ein Projekt/eine Planung zu erörtern. Erörterungstermine sind grundsätzlich nicht öffentlich, sondern nur zugänglich für Einwender, Antragsteller, Gutachter und die Genehmigungsbehörde. Wenn jedoch keiner der Beteiligten Einwände hat – wie im vergangenen Jahr in Steinbach –, kann der Termin öffentlich gemacht werden. Mit diesem ist das Anhörungsverfahren abgeschlossen. (kra) Quelle: www.wikipedia.de

Auch nach drei Jahren keine Entscheidung in Sicht

Verfahren zur „Tank- und Rastanlage Donnersberg“ noch immer nicht abgeschlossen – Jacob: Autohof wäre keine Konkurrenz



Soll zur Tank- und Rastanlage ausgebaut werden: der unbewirtschaftete Rastplatz an der A 63 bei Steinbach. Die Autobahn wird unterquert von der L 394, die nach Steinbach (links) führt. Am rechten Bildrand ist die L 401 (frühere B 40) zu erkennen – vor dem Bau der A 63 die direkte Verbindung von Kaiserslautern nach Mainz. Rechts oben liegt Standenbühl. —ARCHIVFOTO: PRIVAT

► Auch mehr als drei Jahre nach Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist völlig offen, ob – und wenn ja, wann – die geplante Tank- und Rastanlage an der A 63 bei Steinbach gebaut werden darf. Seit genau einem Jahr arbeitet der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz in Koblenz am Planfeststellungsbeschluss. Dieser entscheidet darüber, ob das Baurecht für den Rasthof erteilt wird. Mit einem baldigen Abschluss des Verfahrens ist nicht zu rechnen, wie eine Anfrage der RHEINPFALZ beim LBM ergeben hat. Derweil gibt es in der Verbandsgemeinde Winnweiler Pläne, an der A 63 bei Lohnsfeld einen Autohof anzusiedeln – unabhängig davon, ob der Rastplatz bei Steinbach errichtet wird. Verbandsbürgermeister Rudolf Jacob: „Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun.“

Auf die Frage nach der ungewöhnlich langen Dauer des Verfahrens zur Tank- und Rastanlage bei Steinbach hat der LBM mitgeteilt: „Im laufenden Planfeststellungsverfahren wurden umfangreiche Einwendungen in verschiedensten Rechtsbereichen – wie Naturschutz, Lärm und Schadstoffe – erhoben, deren Abarbeitung eine dezidierte Auseinandersetzung mit den angesprochenen Themen in qualitativer und quantitativer Weise erfordert und naturgemäß sehr zeitintensiv ist.“ Zusätzlicher Aufwand ergebe sich durch Gesetzesnovellierungen und Änderungen in der aktuellen Rechtsprechung. „Die Nennung eines Zeithorizonts zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses“ sei aus den genannten Gründen „derzeit selbst überschlägig nicht möglich“, so der LBM.

Wie mehrfach berichtet sind im Laufe des Planfeststellungsverfahrens mehr als 200 Einsprüche gegen die „Tank- und Rastanlage Donnersberg“ bei Steinbach geltend gemacht worden. Diese sind vor einem Jahr beim

Erörterungstermin im Steinbacher Bürgerhaus „verhandelt“ worden – die meisten von ihnen gebündelt in den Ausführungen der Steinbacher Aktionsgemeinschaft um Sprecher Michael März, die sich vehement gegen die geplante Raststätte zur Wehr setzen. Bereits Ende der 70er, Anfang der 80er Jahre haben Steinbacher Bürger mit März an der Spitze als „IG Brühlstra-

„Die Nennung eines Zeithorizonts zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist wegen der aufgezeigten Unwägbarkeiten derzeit selbst überschlägig nicht möglich.“

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz

ße“ gegen Pläne zum Bau eines Rastplatzes erbitterten Widerstand geleistet – damals letztendlich mit Erfolg.

Lärm, Schadstoffe, Standort

Beim Erörterungstermin im September 2007 hatten sich die Diskussionen zwischen den Vertretern des Bauträgers – der LBM Kaiserslautern – und der Aktionsgemeinschaft neben natur- und artenschutzrechtlichen Fragen vor allem an zwei großen Themenkomplexen entzündet. Streitpunkt eins: Lärm und Schadstoffe. Dem Ergebnis einer schalltechnischen Untersuchung, wonach durch die Tank- und Rastanlage keine „wesentliche Verschlechterung der Lärmsituation für Steinbach“ – Bedingung für zusätzliche Schutzmaßnahmen – zu erwarten sei, hatten März und Co. heftig widersprochen. Ihr Vorwurf: An einer Raststätte seien sehr spezielle Geräusche – wie Gespräche, Türenschnellen, das An- und Abfahren von Fahrzeugen – und das mitunter zu völlig anderen

Zeiten zu erwarten. Eine solch spezifische Immissionsuntersuchung habe nicht stattgefunden. Ferner bemängelte die Initiative, dass besondere klimatische Bedingungen bei Steinbach – Stichwort „Kaltluftströme“ – bei den Berechnungen für Lärm und Schadstoffe nicht berücksichtigt worden seien. Zweiter Streitpunkt: Die Frage nach einem alternativen Standort. Den gäbe es aus Sicht der Raststätten-Gegner beispielsweise zwischen Röderhof und Langmeil – was aus ihrer Sicht vom LBM nicht ausreichend untersucht worden sei.

Neue Nahrung hat die Raststätten-Diskussion im Juli durch die Nachricht erhalten, dass an der A 63 – bislang gibt es zwischen Mainz und Kaiserslautern keinen bewirtschafteten Rasthof – im rund 40 Kilometer von Steinbach entfernten Wörstadt ein Autohof entstehen soll. Die Kreistagsfraktion der Grünen sieht dadurch dem Projekt bei Steinbach „endgültig auch die wirtschaftliche Basis entzogen“. Demgegenüber hat der LBM Koblenz betont, es sei bislang nicht erkennbar, dass der geplante Autohof bei Wörstadt „der vorgesehenen Raststätte an der A 63 bei Steinbach entgegensteht“. Das Projekt werde aber dennoch „im Zusammenhang mit der Planfeststellung für die Tank- und Rastanlage Donnersberg seine Würdigung finden“, so der LBM.

Gelände hinter Mitfahrerparkplatz

Möglicherweise wird es mittelfristig einen weiteren Autohof an der A 63 geben: Laut Verbandsbürgermeister Rudolf Jacob gibt es „den Wunsch und Antrag der Ortsgemeinde Lohnsfeld“, bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes in der Verbandsgemeinde Winnweiler die mögliche Ansiedlung eines Autohofes zu berücksichtigen. Die Digitalisierung des Planwerkes hat der VG-Rat im Juni in Auf-

trag gegeben, bis Jahresende sollen nun die inhaltlichen Vorgaben beschlossen werden. Dabei müsste für einen Autohof ein Industriegebiet ausgewiesen werden. Infrage kommt laut Jacob das Gelände „hinter“ dem derzeitigen Mitfahrerparkplatz an der Autobahn-Ausfahrt Winnweiler. Das rechteckige Areal, dessen Ausmaße Jacob ad hoc nicht nennen konnte, wird von vier Straßen begrenzt: den an dieser Stelle nahezu parallel verlaufenden L 401 und A 63 einerseits, der B 48 und einem von der L 401 abzweigenden Wirtschaftsweg andererseits.

Im Flächennutzungsplan ausweisen

Dieses Gelände ist „zu großen Teilen im Besitz eines Lohnsfelder Landwirts“, so Jacob. Sollte das Gebiet im Flächennutzungsplan entsprechend ausgewiesen werden, dann wäre die Ortsgemeinde am Zug und müsste mit dem beziehungsweise den Grundstückseigentümer(n) Verhandlungen

„Das Verfahren für die A-63-Raststätte bei Steinbach und die Pläne für einen Autohof bei Lohnsfeld haben nichts miteinander zu tun. Ob es eine Rastanlage bei Steinbach gibt, liegt ohnehin nicht in unserer Hand.“

VG-Bürgermeister Rudolf Jacob

aufnehmen. Denkbar sei auch, die Vermarktung des Geländes einem Erschließungsträger zu übertragen, so Jacob. Möglicher Nebeneffekt der Pläne: Außer einem Autohof mit Gastronomie könnten dort weitere Industrie- oder Gewerbe-Flächen entstehen. Sollten nämlich nach der Ansiedlung der Firma Mobotix in Langmeil auch die Pläne zur Errichtung einer Photovoltaikanlage im lange ungenutzten Börr-

stadter Gewerbegebiet durch die Firma Juwi Realität werden, dann wären im VG-Gebiet „außer im Lohnsfelder Gewerbegebiet ‘Schäferdell’ keine weiteren Flächen mehr vorhanden“, so Jacob. Zumal die Lage an der A 63 „sehr attraktiv, weil von der Autobahn einsehbar“ sei und auch die Erschließung aufgrund vorhandener Ver- und Versorgungsleitungen nach Münchweiler gut zu bewerkstelligen wäre.

„Autohof ist private Angelegenheit“

Jacob betont, die Pläne seien zwar im Zuge der Diskussion um die Rastanlage bei Steinbach entstanden. Ein inhaltlicher Zusammenhang bestehe aber nicht: „Es gibt die Verpflichtung des Bundes, an Autobahnen im Durchschnitt alle 50 bis 60 Kilometer eine Raststätte vorzuhalten. Ein Autohof ist dagegen eine private Angelegenheit.“ Zur Frage, ob ein Autohof bei Lohnsfeld im Falle des Falles keine Konkurrenz zu einer Raststätte bei Steinbach darstellen würde, sagte Jacob: „Das glaube ich nicht. An Autobahnen sind Autohöfe und Raststätten oftmals nur wenige Kilometer auseinander – siehe Grünstadt und Wattenheim. Hier sind es zehn Kilometer. Und ob bei Steinbach eine Rastanlage gibt, liegt ohnehin nicht in unserer Hand.“ (kra)

EINWURF

„HALBZEIT“ BEI RASTANLAGE?

► Die lange Dauer des Planfeststellungsverfahrens – bis dato drei Jahre und drei Monate (der Durchschnitt liegt bei ungefähr einem Jahr) – nimmt so langsam groteske Züge an. Sicher hat es über 200 Einsprüche gegen das Projekt gegeben – nur nebenbei: gegen den geplanten vierspurigen Ausbau der B 10 in der Südpfalz sind es rund 2000 (!) –, sicher hat(te) der LBM nach dem Erörterungstermin im September 2007 jede Menge „Stoff“ abuarbeiten. Doch dass jetzt noch nicht mal „überschlägig“ absehbar ist, bis wann der Planfeststellungsbeschluss vorliegt, gibt zu denken. Da fragt sich der Außenstehende, was in den vergangenen zwölf Monaten in Sachen „Tank- und Rastanlage Donnersberg“ geschehen ist? Oder hoffen die Planer darauf, dass den Raststätten-Gegnern die Luft beziehungsweise Lust ausgeht? Das ist allerdings kaum zu erwarten: Als 1979 schon einmal Pläne für einen Rasthof bei Steinbach bekannt geworden sind, haben März und Co. erbitterten Widerstand geleistet – bis das Projekt 1985 „gestorben“ war. Nach diesem Zeitplan wäre jetzt bei der Tank- und Rastanlage gerade mal „Halbzeit“... (kra)



Als Autohof-Standort im Gespräch: das Gelände hinter dem A-63-Mitfahrer-Parkplatz, an der B 48 bei Lohnsfeld/Münchweiler gelegen. —FOTO: NOBI



Mc Donald's und mehr: der Autohof an der A 6 bei Grünstadt. Wenige Kilometer entfernt liegt die Raststätte Pfalz bei Wattenheim. —ARCHIVFOTO: SCHMITT