

Interessengemeinschaft A 63 mit Rastplatz
z.Hd. Michael Maerz

Bruehlstr. 12
6761 Steinbach

- Einschreiben mit Rueckschein -

An
Bezirksregierung Rheinhessen/Pfalz (ZUR WEITERLEITUNG)
Referat 33 (Anhoerungsbehoerde)
Friedrich - Ebert Str. 14

6730 Neustadt/Weinstrasse

- Betreff:
1. Antrag auf Aenderung des Planes zum Bau der Bundesautobahn A 63 speziell einer Erfrischungs- und Tankanlage an der Gemeinde von Steinbach/Donnersberg wegen Laerm- und Schadstoffeinwirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete der Gemeinde.
 2. Darstellung unserer Gegenargumente zur Ergaenzung des Protokolls vom Eroerterungstermin am 25. 6. 1980.

Sehr geehrte Herren !

Die Interessengemeinschaft A 63 Steinbach - Bruehlstr. haelt auch nach dem Anhoerungsverfahren (Eroerterungstermin) ihre Einwendungen in vollem Umfang aufrecht, und nimmt hier noch einmal ausfuehrlich Stellung dazu. Zunaechst seien hier einige allgemeine Gedanken wieder gegeben:

Durch die intensive Beschaeftigung mit der A 63 werden Stimmen laut, die davon ausgehen, dass der wesentliche Teil des Verkehrs auf der jetzigen B 40 bleibt, also mit der Autobahn nur neuer Verkehr auch inneroertlich, besonders an Wochenenden (Ausflugfahrten ins Donnersberggebiet) angezogen wird, d.h. mit dem groesseren Verkehrsaufwand wird auch die Laermbelaestigung steigen und auf der anderen Seite eine Landflucht zu den Arbeitsplaetzen der Grossestadt bringen (siehe Beispiel Alzey), und so darauf draengen, wir sollten uns grundsaeztlich gegen den Bau der Autobahn wenden, weil sie zum Einem landschaftszerstoerend wirkt und zum andern unsere persoenlichen Lebensbedingungen weiter mit Laerm und Schmutz beeintraechtigt.

Es ist doch ein Widerspruch, wenn die Bundesregierung von Energiesparen spricht und dann den Bau von Autobahnen foerdert, und die Bundesbahnstrecken so mit der Zeit verkommen laesst, dass nur noch Bummelzuege fahren koennen, so dass heute ein Arbeiter fuer 20 km 45 Minuten braucht, ausserdem fahren zum Wochenende ueberhaupt keine Zuege als Alternative zum Autoverkehr.

De facto rentiert sich dieser Streckenverkehr dann

1. nicht mehr fuer den Arbeiter
- und 2. dann auch nicht mehr fuer die Bundesbahn.

So bleibt die Frage des Steuerzahlers, der ja letztlich diesen Bau finanziert - was nuetzen ihm diese Autobahnen, wenn der Benzinpreis auf 3 DM steigt (wohl keine Utopie mehr, vergl. Stern - Bericht).

So fragen wir uns, waere es nicht Zeit den stuenndlichen Intercity - Verkehr fuer Frachtverkehr mit der Bundesbahn aufzubauen und damit alle Lastzugfahrten ueber 200 km auf die Schiene zu verlegen. Als Steuerzahler bleibt der Eindruck, dass die rechte Hand nicht weiss, was die linke Hand tut und auf keinen Fall, was langfristig noetig waere.

Natuerlich werden Sie zu diesen Bedenken der Buerger keine Stellungnahme geben koennen. Genauso wie das Stassenneubauamt keine Stellungnahme (Punkt 4 Anlage) uns abgeben konnte hinsichtlich des Fluglaermes. Wir sind es aber letztlich, die auf Grund der zu erwartenden Schaeden an unserer Gesundheit die Stellungnahme verlangen muessen.

Was nun speziell die Frage der Trassenfuehrung der BAB 63 an Steinbach betrifft erklaren wir folgendes:

Die anliegenden Haeuser der Bruehlstr. sind wegen der reizvollen Lage extra hierher gebaut worden, um den Bewohnern Ruhe und Naturgenuss zu vermitteln. Piloten, die sich noerdlich vom Donnersberg befinden, muessen, wenn sie in die Kontrollzone (CTR) des Sembacher Flugplatzes einfliegen wollen, genau ueber Steinbach fliegen, was dann auch an schoenen Tagen in regelmaessigen Abstaenden passiert. Gleiches gilt fuer Privatflugzeuge oder sonstige, die nicht ins CTR - Sembach einfliegen duerfen, auch diese muessen ueber Steinbach. Diese staendigen Laermbelaeustigungen sind wetterabhaengig und koennen auch an Feiertagen, wie z.B. Ostermontag, der doch eigentlich der Erholung dienen sollte, stattfinden. (Siehe auch Luftfahrkarte Ffm. No 49/6).

Die Gemeinde Steinbach ist damit schon laermbeeintraehtigt durch die staendigen Uebungsfluege (d.h. erhoelte Motordrehzahl) vom Sembacher Flugplatz aus.

Es ist unerklaerlich, dass gerade an der engsten Stelle, zwischen geplanter Autobahn und vorhandenen Bebauungen, eine Tankanlage mit Erfrischungsdienst (TED) gebaut werden soll.

Das ist untragbar weil:

- a) Wegen der geringen Entfernung von 200 m zu hohem Mittelungspegel
- b) Das Zusammenspiel von geographischer Lage und besonderen physikalischen Gesetzen bewirkt schon heute, wenn es abends im Tal der B 40 kaelter wird, dass jedes Auto auf der B 40 mitten im Ort (Entfernung 900 m) deutlich zu hoeren ist.

Gegen den Bau der Rastanlage spricht ferner:

- c) Die Klaeranlage von Steinbach kann wohl nicht herangezogen werden, da sie jetzt schon zu klein ist.
- d) Gleiches gilt fuer das Trinkwasser von Steinbach, die im Moment noch - durch eigene Quellen - erreichte beste Qualitaet im Umkreis waere zu schade fuer Toiletten und wuerde dann auch nicht ausreichen.
- e) Durch die oertlichen Windverhaeltnisse, entsprechend der Untersuchung von Otto Kandler, Mainz, "Das Klima des Rhein - Main - Nahe - Raumes", S. 296, herrschen ueberwiegend suedwestliche und westliche Winde; diese werden dann sowieso die Laermwellen, die sonst nach oben gingen, ablenken und nicht nur auf die Bruehlstr, sondern auch auf das dahinter liegende Steinbach treiben.
- f) Dazu kommt noch die Mehrfachreflektion des Schalles im Einschnitt der BAB im Suedwesten von Steinbach bei km 22.7, die mit dem Wind wieder den Laermpegel weiter erhoehen wird.

So kann man sagen, durch die Trassenfuehrung der Autobahn selbst wird schon der persoenliche Wohnwert des angrenzenden Wohngebietes herabgesetzt.

Ohne Rastplatz wuerde diese dauernde Laerm- und Schmutzquelle eventl. noch ertraeglich sein, wenn

- a) von km 22.8 bis 23.7 eine Laermschutzwand von 900m parallel zur BAB geplant wuerde mit einer Hoehe von 6 Metern.
- b) Der jetzige Platz des Rastplatzes auf Steinbacher Seite und die jetzt schon vorgesehene Flaechen fuer Laermschutzeinrichtung erhoehrt, aufgefuehrt und aufgeforstet wird, so dass langfristig die unschoene lange Laermschutzwand eventl. spaeter entfallen kann.

Dies sind Forderungen, auf die wir generell bei dieser Trassenfuehrung deshalb draengen muessen

Wir machen deshalb fuer den Fall, dass die Strasse tatsaechlich gebaut wird, den Vorschlag, zu pruefen, ob nicht wenigstens eine Verschiebung des Rastplatzes nach Westen, z.B. auf km 19 moeglich ist, denn die Mehraufwendungen fuer Erdverschiebung gleichen letztlich die Schaeden an der Gesundheit der Bevoelkerung aus.

Gegen den jetzigen Plan, eine Tankanlage im Suedwesten von Steinbach zu errichten, und fuer einen ausreichenden Laermschutz werden wir mit allen gesetzlichen Mitteln kaempfen.

Die vorgebrachten Argumente in der Stellungnahme des Strassenneubauamtes haben uns nicht ueberzeugt. (Kopie des Briefes liegt als Anlage bei).

1.) Zur Standortfrage

- a) Zu Punkt 1.1.: Rastplaetze muessen an oertlichen Wegenetze angeschlossen sein. Dies waere bei unserem vorgebrachtem Vorschlag bei km 19 auch gegeben.
- b) Zu Punkt 1.2.: Rastplaetze sollen durch ihre Lage zum Rasten einladen. Nach mehrmaliger Ortsbesichtigung auf dem geplanten Rastplatz (unter Beruecksichtigung des Hoehenunterschiedes) koennen wir uns nicht vorstellen, dass jemals ein Planer vor Ort war, da man den Donnersberg von diesem Platz aus nur noch zu einem Drittel sehen kann.

2.) Zur Laermfrage

- a) Zu Punkt 1.3.: Wieso plant man eine Anlage so nahe am Wohngebiet, wovon das Strassenneubauamt selbst weiss, dass keine Ergebnisse ueber das Ausmass der Schaeden vorliegen. Wir verweisen hier auf den Fall Armsheim (BAB 61), wo sich nachtraeglich eine erhebliche Belaestigung herausstellte.
- b) Einen schweren Trugschluss stellt es dar, wenn man davon ausgeht, der Laermpegel wuerde nicht ins Gewicht fallen, da mit reduzierter Geschwindigkeit angefahren wird und dann nur ein geringer Prozentsatz die Raststaette befahrt; de facto bedeutet es, dass Herunterschalten mit erhoeheter Motordrehzahl, Heraufschalten mit erhoeheter Motordrehzahl, Tuerenschlagen u.a. nervenbelastender sein kann als Dauerlaerm.

Diese Laermspitzen, die kein Mittelungswert erfasst, die aber gesundheitsschaedlich sind, wenn damit nur einmal nachts der Schlaf gestoert ist, sind bei der jetzigen Planung unvermeidbar. Dabei sind noch nicht die Buerger in der Bruehlstr. beruecksichtigt, die durch Schichtarbeit auch tagsueber eine gewisse Ruhe notwendig brauchen.

3.) Zur Schadstofffrage

- a) Zu den unter Punkt 1.3. angesprochenen Schadstoffemissionen verstehen wir speziell die Verschmutzung mit Schwermetallen sowie mit kleinsten Partikelchen und wir moechten folgende Veroeffentlichung von Dr. Volkhard Jung dagegen halten:
(Dr. Volkhard Jung, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Kernforschungszentrum Karlsruhe, arbeitete lange Zeit am Institut fuer Foerdertechnik der Universitaet Karlsruhe und entwickelte dort das Nahverkehrskonzept 'cyclobahn'.)
"... Fuenf Gramm Blei werden mit einer Tankfuellung (rund 30 Liter) aufgenommen und auf 300 Kilometer fein verstreut. Ein Streifen von 300 m beideseits stark belasteter Autobahnen ist durch Blei voellig vergiftet und duerfte fuer landwirtschaftliche Zwecke nicht genutzt werden. Die Abgasentgiftung wird - weil zu teuer oder in ihrer Bedeutung nicht erkannt - noch lange auf sich warten lassen...."
- b) Ein Bericht ueber Pflanzenschaeden aus der UMSCHAU 79 (1979) Heft 21 S. 679-680 wie der Autobahnverkehr Pflanzen schaedigt.
"...Unsere Messungen ergaben eine hyperbolische Abnahme des Luftstaubgehaltes mit der Distanz von der Autobahn, und bei 200m wurde weniger als ein Drittel der Verschmutzung gemessen...."
"...Durch Auspuffstaubpartikel, die in Spaltoeffnungen (des Blattes) fallen, werden diese am Schliessen verhindert....Diese Interaktion fuehren zu einem vermehrten Wasserverlust der Pflanze und damit zu Trockenschaeden...d.h. zum absterben.

Die Schadstoffe, die mit den suedwestlichen Winden auf Steinbach getrieben werden, sind nicht in der Planung zur BAB beruecksichtigt, sondern koennen sich bei dieser Trassenfuehrung ungehindert entfalten. Deshalb bestehen wir auch auf die Aufforstung mit grossen Baeumen und Buschwerk. Wir moechten sie dabei bitten, den Vorschlag des Vogelschutzes aufzunehmen und auch Nussbaeume, Edelkastanien und Ebereschen mit einzuplanen. Eine weitere Schadstoffquelle (Anlassen von Fahrzeugen, Benzingestank, was auf einem Tank- und Rastplatz nicht zu vermeiden waere,) sind wir nicht bereit hinzunehmen.

4.) Zum Punkt 2

Den jetzigen Planunterlagen, und nur davon koennen wir ausgehen, widersprechen wir energisch, dass die Ortslage ausreichend geschuetzt ist.

- a) von km 22.85 bis km 23.25 ist die Ortslage zum Rastplatz nicht abgeschirmt.
- b) von km 23.35 bis km.7 ist zwar "vorgesehene Flaechе fuer Laermschutzeinrichtung" eingezeichnet mit der Bemerkung "Auffuellien". Da das aber noch lange nicht bepflanzter Laermschutzwahl heisst, was ja noetig waere, kann man nicht sagen, dass die Ortslage ausreichend geschuetzt sei. Weiter ist ohne aktiver Laermschutzwand ueber der L 394 das Anwesen Baab und Anwesen Bauer (Obere Muehle) ueberhaupt nicht zu schuetzen, da man ja wohl niemals auf der L 394 einen Laermschutzwahl errichten wird.

5.) Zum Punkt 3

Wir halten es aus Gruenden des Laermschutzes (Steigungsverhaeltnis der BAB) und Verbrauch landwirtschaftlicher Flaechе jetzt auch fuer zweckmaessiger, dass die Autobahn die L 394 ueberfuehrt.

Aber als Einfahrt nach Steinbach, als Zufahrt zum Donnersberg halten wir dieses Brueckenbauwerk in der geplanten Ausfuehrung als plump, haesslich und ideenlos und bitten zu ueberlegen, ob es nicht eine Variation gibt (zurueckgesetzte Widerlager), die sich etwas mehr der Landschaft anpassen wuerde d.h. eine landschaftsbezogene Planung. Ausserdem wurde nicht beruecksichtigt, dass die L 394 auch noch heute Zugangsweg zum Bahnhof fuer Fussgaenger und Radfahrer ist. Wir bitten, auch diesen Aspekt mit in der Planung zuberuecksichtigen.

Die unter Punkt 3 angesprochenen vielfachen Untersuchungen stellen wir soweit in Frage, als dass die Laermbelastigung der speziellen oertlich gegebenen Lage zu wenig beachtet wurde.

Zu dem vom Stassenneubauamt ermittelten "guenstigsten Standort" der Tank- und Erfischungsanlage unterhalb der Steinbacher Bruehlstr. muessen wir nachdruecklich feststellen:

Wir fuehlen uns als Buerger von den Behoerden nicht ernstgenommen, wenn unsere gesundheitliche Betroffenheit, die Beeintraechtigung unserer Lebensqualitaet als einer von 43 Faktoren (laut Strassenneubauamt) abgehandelt wird.

Wir halten es fuer eine undemokratische Gewichtung, wenn die Einhaltung genormter Abstaende und sonstiger technischer Belange von gleicher Bedeutung ist wie das Wohl von Menschen.

Da uns noch nicht Kriterien des Stassenneubauamtes fuer den Bau des Rastplatzes vorliegen, koennen wir keine weitere Stellungnahme dazu nehmen.

Exakte Stellungnahme fuer den Wert des Mittelungspagels koennen wir noch nicht abgeben, da am Eroerterungstermin die Berechnungen vom Strassenneubauamt nicht vorlagen und wir bis jetzt noch nicht die Werte erhielten. Wir glauben aber jetzt schon sagen zu duerfen, dass dieser Wert hoeher liegen wird, wenn ein ausreichender Zuschlag fuer den Wind beruecksichtigt wird. Ob nach unserer Meinung dieser Wert richtig berechnet ist, werden wir nach Erhalt der Werte pruefen und unsere Stellungnahme dazu noch nachreichen.

Ansonsten behalten wir uns eine Stellungnahme nach Einsicht in die Unterlagen bei einem eventl. stattfindendem Gerichtsverfahren vor.

Wir begruessen den Vorschlag der Landwirtschaft, eine Verlegung eines Brueckenbaues auf km 22.7 Steinbach (Boerrstadterweg) da dieser regelmessig von Jugendlichen aus der Jugendherberge auf dem Weg nach Boerrstadt (kath. Kirche) benuetzt wird und damit diese nicht doch mal ueber die Autobahn laufen.

Wir beziehen uns mit unserem Widerspruch hier ausdruuecklich hilfsweise auch auf den Paragraph 2 des Entwurfes zu dem neuen Verkehrs-laerm-schutzgesetzes in der Fassung vom 28.2.1980.

Wir sind der Ansicht, dass bei der Planung nicht beruecksichtigt wurde, dass nach Paragraph 2 Entwurf des VLaermSchG "Einwirkungen des Verkehrs-laerms kuenftig soweit wie moeglich vermieden werden muessen".

Die Schaffung von Laerm-schutzanlagen enthebt die Strassenbauverwaltung jedenfalls nicht von der Verpflichtung, diesen Planungsgrundsatz bereits jetzt zu beachten. Denn bekanntlich ist die gesundheitschaedigende Laermemission durch Laerm-schutzanlagen vertretbaren Ausmasses oft nur auf ein gerade noch ertraegliches Mass reduzierbar. Die im Entwurf zu dem VLaermSchG in Paragraph 5 genannten zulaessigen Laermgrenzen sind durchaus zu hoch; vergl. dazu das Urteil des BVerw. 6. IV C 80.74 vom 21.5.1976.

Gerade wegen der spaeter nur mit groesstem Aufwand moeglichen Korrekturen von Fehlentscheidungen aeussern wir die feste Absicht:

Sollten wider Erwarten unsere berechtigten Interessen im Planfeststellungsbeschluss keine Beruecksichtigung finden, waeren wir gezwungen, unser Anliegen auf dem Rechtsweg weiter zu verfolgen und bitten deshalb um einen rechtsmittelfaehigen Bescheid.

Wir glauben zunaechst jedoch an die Gespraechsbereitschaft der zustaeendigen Behoerden gegenueber uns Buergern und hoffen auf eine Loesung im Wege von Verhandlungen.

Mit freundlichen Gruessen

Interessengemeinschaft
Autobahn A 63

(Volle Adresse und Unterschrift derjenigen, die diese Eingabe mittragen)

copy u.A. Ministerium fuer Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz
Bauhofstr. 4 6500 Mainz

Ministerium fuer Soziales, Gesundheit und Umwelt
Bauhofstr. 4 6500 Mainz

Bezirksregierung Neustadt, Obere Landespflegebehoerde
Friedrich Ebert Str. 14 6730 Neustadt

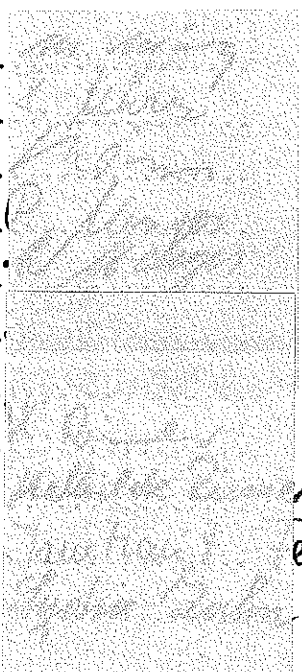
Bund Natur und Umweltschutz Rheinland-Pfalz (BNR)
Friedrich Ebert Str. 9 6522 Osthofen

Namen

Anschriften

Unterschriften

Michael März	Brühlstr 12; 6761 St.
Hildegard März	
Dr. Otto März	
P. Menyer	Brühlstrasse 10
A. Madgen	" " "
K. Zankl	" " 9
M. Zankl	" " 9
Klaus Rinnes	Brühlstr. 5 6761 Stb.
Mathilde Rinnes	" " "
Trunzaid Felt	Brühlstr. 8
Lydia Zahn	Brühlstr. 6



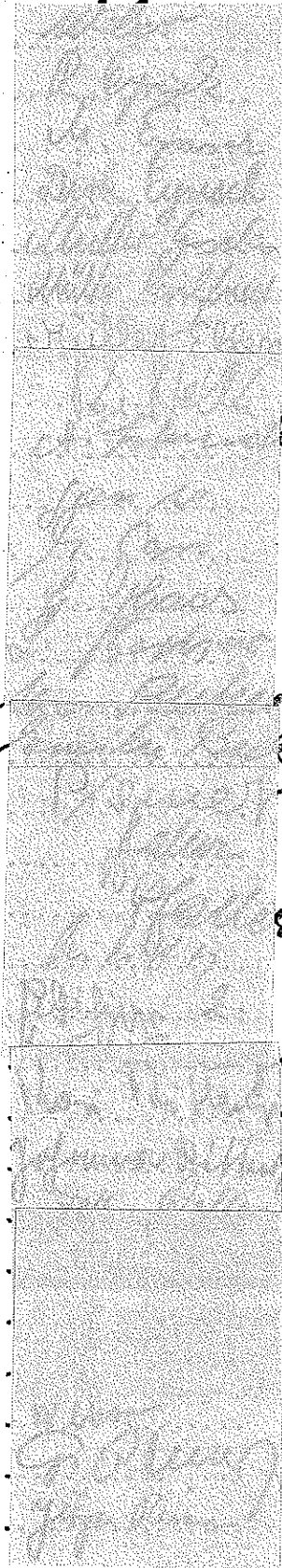
et

Namen

Anschriften

Unterschriften

Namen	Anschriften
Weber Elise	Brühlstr. 2
R. Eyrisch	Brühlstr. 11
M. Eyrisch	Brühlstr. 11
Dirk Eyrisch	Brühlstr. 11
Müller Gisela	Brühlstr. 14
Müller Konrad	Brühlstr. 14
Müllert Ellen	" "
Steller Renate	Brühlstr. 18
Schneider Alfred	Brühlstr. 20
Jam. Werner	Brühlstr. 22
Martina Gass	Brühlstr. 22
Gerlinde Gass	Brühlstr. 22
Leopold Becker	Brühlstr. 24
Magda Becker	Brühlstr. 24
Julius Becker	Brühlstr. 26
Kl.-D. Piesenecker	Brühlstr. 27
Krista Pfaller	Brühlstr. 31
Paula Pfaller	Brühlstr. 31
Milistetter H.P.	Brühlstr. 34
Philipp R. K.	Brühlstr. 25
RITTERSPACH K.	" 23
Ritterspach R.	" 23
Altmeyer Josef	" 23
Fett Walter	" 8
Hack Hans	" 21
Menges Anita	" 10
H. Altmeyer	" 15
Weber Christand	" 16
Gottfried Reuser	" 7
Jürgen Rinne	" 7



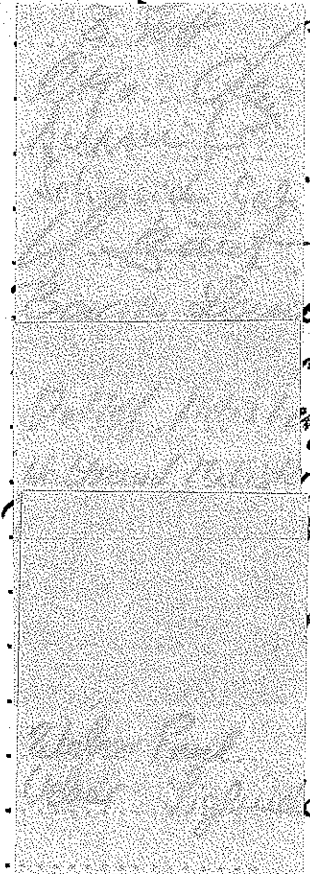
Handwritten notes in the right margin, including a large 'L' at the top, and some illegible scribbles and characters.

Namen

Anschriften

Unterschriften

Brigitte Fett	Bühlstr. 8
Otto Klein	" 4
Schmidt Jürgen	" 1a
Schneider Gabi	" 6
Baas Werner	" 1
Baas Lucia	" 1
Bauer Helmut	Ober Mühle
Willy Gieseler	Bühlstr. 32
Waldmann Hilff	"
Becker Brigitte	" 24
Wanda Baas	Bühlstr. 1
Helmut Zaab	"
Müller Hans	" 14
Weber Paul	Bühlstr. 2
Weber Siglinde	"



Stellungnahme zu
Einspruch Nr.: 42

Betr.: A 63, Kaiserslautern-Mainz, Abschnitt AS B 48 bis AS Dreisen,
Bau-km 16 + 200 - 28 + 200

Einspruchsführer:

März Michael und andere
Brühlstr. 12

6761 Steinbach

Straßenbaubehörde:

Straßenneubauamt Kaiserslautern
den.....09. April 1980.....19.....

Einspruch vom:22.9.1979.....

(Blattd.A.)

H.z.:

Lagebezeichnung:

Parzellen/Plan-Nr.:

Zu dem Einspruch wird wie folgt Stellung genommen:

Der Einspruch richtet sich gegen die Planung der A 63 im Bereich Steinbach a. Dbg.

- 1.) Die in der offengelegten Planung gezeigte Tank- und Rastanlage wurde entsprechend den "Richtlinien über den Bau von Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen" geplant.
Hierzu werden aus den v.g. Richtlinien einige wichtige Beurteilungskriterien zitiert.

1.1 (6.26)

"Tankstellen und Rasthöfe müssen an das örtliche Wegenetz angeschlossen sein, um Lieferanten und Personal, auch als Fußgänger und Radfahrer, die Möglichkeit zu geben, die Betriebe ohne Benutzung der BAB zu erreichen".

1.2 (6.31)

"Die Nebenbetriebe sollen die Verkehrsteilnehmer durch ihre Lage und Gestaltung zum Rasten einladen. Standorte in einer landschaftlich ansprechenden Umgebung sind deshalb zu bevorzugen".

1.3 (6.45)

Der Standort soll nicht zu weit von Siedlungen entfernt liegen, um einen wirtschaftlich günstigen Anschluß an bestehende Versorgungsnetze zu erreichen und die Personalbeschaffung und -unterbringung zu erleichtern".

Bei einer Verschiebung nach Westen (Richtung Langmeil) würde die Anlage in einen tiefen Einschnittsbereich zu liegen kommen, so daß z.B. den Aussagen der Ziff. 1.2 nicht mehr Rechnung getragen wäre.

Außerdem würden hierbei der Landwirtschaft wiederum zusätzliche Flächen entzogen, was u.E. nicht vertretbar ist.

Die Festlegung für die in der Planung gezeigte Rastanlage erfolgte unter Abwägung aller Belange.

Soweit die Verschiebung auf die zu erwartende Lärmsituation zurückgeführt wird, so kann hierzu folgendes gesagt werden:

Für die Ermittlung der von dem Tank- und Rastplatz ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen sind noch keine genauen Berechnungsverfahren bekannt. Ergebnisse von Lärmmessungen, die auf den vorliegenden Fall übertragbar wären, liegen nicht vor.

Geht man davon aus, daß nur ein gewisser Prozentsatz des Gesamtverkehrsaufkommens die Anlage anfahren wird, und die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge hierbei sehr stark reduziert sein werden, so sind Lärmpegel zu erwarten, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegen und somit den Gesamtpegel nicht wesentlich beeinflussen. Aus diesem Grunde sind in der, den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Lärmuntersuchung keine Lärmschutzmaßnahmen zwischen Rastplatz und Wohnbebauung vorgesehen.

Sollten nach Inbetriebnahme der Anlage wider Erwarten unzumutbare Lärm-
belästigungen auftreten, so werden diese durch geeignete Maßnahmen auf
das vom Gesetzgeber vorgegebene Maß gemindert.

Was die Befürchtungen in Bezug auf die Schadstoffimmissionen für das Natur-
schutzgebiet "Spindel" und "Wildensteiner Tal" angeht, so kann hierzu auf
bereits vorliegende Versuchsergebnisse hingewiesen werden.

So wird z.B. der Bleigehalt, nach Angabe von Th. Keller von der "Eidge-
nössischen Anstalt für das forstliche Versuchswesen" in Birmendorf nach dem
Artikel "Verkehrsbedingte Luftverunreinigungen und Vegetation", der in
der Zeitschrift "Garten und Landschaft 10/74" veröffentlicht wurde, in 10 m
Entfernung vom Straßenzustand auf ein 1/6 des am Straßenzustand gemessenen Wertes
abfallen. Diese Angaben beziehen sich auf offenes Freiland.

2) Die angesprochene Lärmbeeinträchtigung in Bezug auf die Autobahn ist in der unter
Ziff. 1 genannten Lärmuntersuchung beinhaltet. Daraus geht eindeutig hervor,
daß die Ortslage Steinbach durch die Anbringung von Schutzvorrichtungen aus-
reichend geschützt wird. Die vom Gesetzgeber vorgegebenen Immissionsgrenzwerte
werden eingehalten.

3) Bei der Verbindungsstraße B 40 - Steinbach handelt es sich um die L 394. Diese
Straße wird im Kreuzungsbereich mit der A 63, unterführt.

Eine Tieferlegung der Autobahn, wie von Ihnen vorgeschlagen, ist aus einer
Vielzahl von Gründen nicht durchführbar.

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis vielfacher Untersuchungen, die in
verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht, unter Abwägung aller Inter-
essen, unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse, der Planungs-
richtlinien und Zwangspunkte und in Abstimmung mit den Belangen der Grundeigen-
tümer und allen Fach- und Verwaltungsbehörden durchgeführt wurden.

Außerdem sind gemäß § 8 Abs. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes den Planfeststellungs-
unterlagen landschaftspflegerische Begleitpläne mit Erläuterungsbericht beigelegt.

Die zum Ausgleich des Eingriffes erforderlichen Maßnahmen des Natur-
schutzes und der Landschaftspflege sind somit im einzelnen in Text und
Karte dargestellt.

4) Zu den sonstigen im Einspruchsschreiben vorgebrachten Argumenten hinsichtlich
Fluglärm kann von hier aus keine Stellungnahme abgegeben werden.