

Datum 18.07.2018

Planfeststellungsverfahren für den

lfd. Nr. E060.1

Neubau der A 66 von Bau-km 1+220 bis Bau-km 3+630
Neubau der Bundesautobahn 66 (Frankfurt am Main - Hanau), Teilabschnitt Tunnel Riederwald, in den Gemarkungen Seckbach, Frankfurt Bezirk 26, Fechenheim und Bergen-Enkheim der Stadt Frankfurt am Main einschließlich der Folgemaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Planänderung Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz

Erwiderung zu der Einwendung des Auswahl ... vom ...

Der Beteiligte ... wird von der Baumaßnahmen durch die Inanspruchnahme von Grundstücken nach dem Grunderwerbsverzeichnis

- nicht betroffen
 betroffen (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „**Darstellung der Betroffenheit**“)

Die Einwendung steht in Zusammenhang mit einem eingerichteten und ausgeübten Betrieb (z.B. mit einem landwirtschaftlichen Betrieb oder einem Gewerbebetrieb)

- nein
 ja (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „**Darstellung der Betroffenheit**“)

Teil A

Im Einzelnen:

Mit Schreiben vom 17.04.2018 wurde das Folgende vorgetragen:

1. hiermit erhebe ich Einwendung gegen die vorliegenden Planänderungen für den Neubau der Bundesfernautobahn (BAB) 66 Fulda - Frankfurt am Main - Wiesbaden, Teilabschnitt Tunnel Riederwald, einschl. des Autobahndreiecks Frankfurt und Borsigallee (BAB 66/K 870).

Der im Betreff genannten Maßnahme widerspreche ich und mache folgende Einwendungen:



Mein Wohnsitz befindet sich in Fechenheim-Nord. Durch den Bau des Riederwaldtunnels erwarte ich massive Beeinträchtigungen für mein Eigentum/Mietsache und mich.

Durch den Neubau der A 66 wird es eine Verkehrszunahme von über 60.000 Fahrzeugen geben. Diese neuen Verkehrsmassen, insbesondere die extreme Zunahme an nächtlichem Schwerverkehr, wird mich durch hohe Lärm- und Schadstoffkonzentrationen belasten. Ein großes Landschaftsschutzgebiet, ein für großstädtische Verhältnisse einmaliges Grün- bzw. Naherholungsgebiet, incl. bedrohter Tier- und Pflanzenarten wird zerschnitten bzw. zerstört und in extremer Weise entwertet bzw. unbrauchbar gemacht. Es gehört zu meinem unmittelbaren Lebensumfeld und ist für meine regelmäßige Erholung und Freizeit unentbehrlich. Durch den Autobahnlärm und die Schadstoffen befürchte ich gravierende Beeinträchtigungen meiner Gesundheit und Lebensqualität, meiner Wohnqualität und meines sozialen Umfelds. Es werden sich Wertminderungen der Grundstücke und Immobilien ergeben und große Bevölkerungsfuktuationen. Es werden sich hier soziale Brennpunkte bilden. Geschwindigkeiten von bis zu 30km/h und Staustellen auf den beiden Autobahnen wird es geben, da die Leistungsfähigkeit der Autobahn nicht ausreicht, dies ist nicht akzeptabel.

Die Lärmgrenzwerte werden nicht eingehalten. In den Berechnungen wurde mein Haus/meine Wohnung ohne das ausgebaute Dachgeschoß/ohne das Dachgeschoß bewertet. Die Berechnungen der Verkehrsprognose sind fehlerhaft. Noch nicht einmal Flüsterasphalte sind geplant worden, obwohl ich in einem der am dichtesten bewohnten Gebiete in Hessen wohne.

Ich fordere die komplette Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahn A 66 und A 661 bis zur Stadtgrenze zu Maintal. Die 6 spurige A 66 darf auf gar keinen Fall an die nur 4- spurige A 661 angebunden werden. Hilfsweise fordere ich eine komplett neue Planung vorzunehmen, in der die tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Ich fordere, dass dafür Sorge getragen wird, dass die Luftwerte innerhalb der zulässigen gesetzlichen Grenzwerte bleiben. Von der Stadt Frankfurt gemessene NOx Werte sind für die Bewertung zu verwenden und keine Werte von weit entfernten Messstationen. Ich fordere die Erhaltung des Fechenheimer Waldes und der Tiere.

Hierzu wird erwidert:

Wie Ihrer Adressangabe zu entnehmen ist, wohnen Sie in der Lauterbacher Straße ... im Stadtteil Fechenheim.

Im Bereich Ihres Hauses werden die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durch das Schallschutzkonzept eingehalten (vgl. Unterlage 11.1.2a, S. 2, Werte des IO 117).

Es ist richtig, dass es durch den Anschluss der A 66 an die A 661 der Verkehr auf der A 66 ansteigen und dadurch auch der Verkehrslärm in Ihrem Bereich zu nehmen wird. Trotzdem werden im Bereich Ihres Hauses die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durch das Schallschutzkonzept eingehalten. Ihr Dachgeschoss wurde bei der Berechnung als 1. OG berücksichtigt (vgl. Unterlage 11.1.2a, S. 2, Werte des IO 117).



Es bedurfte auch keiner Festlegung eines offenporigen Fahrbahnbelags im Bereich der AS Borsigallee. Offenporige Fahrbahnbeläge werden in der Regel nur dann vorgesehen, wenn andere aktive Schallschutzmaßnahmen wie die geplanten Lärmschutzwände nicht den gewünschten Schutzzweck erfüllen. Dies aber hier nicht der Fall, da im Bereich der AS Borsigallee mit Ausnahme des Seniorenwohnheims in der Lauterbacher Straße 4 die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV eingehalten werden.

Durch das zur Planfeststellung beantragte Lärmschutzkonzept wird eine Verbesserung der Lärmsituation für den Gesamtbereich erreicht. In diesem Zusammenhang ist es richtig, dass durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht alle Anwohner geschützt werden können. Deshalb sind zusätzlich passiver Schallschutz und Entschädigungen vorgesehen. Dabei handelt es sich bei passiven Lärmschutzmaßnahmen um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehört z.B. auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Diese Vorgehensweise entspricht aber der gesetzlichen Wertung des § 41 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz, wonach schädliche Umweltauswirkungen nur insoweit zu vermeiden sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Bei einer Einhausung der A 661 würden die Kosten pro gelösten Schutzfall bei ca. 350.000 € liegen, die Effizienz würde 0,03 betragen und der berechnete Verhältnismäßigkeitswert ist im Verhältnis zu anderen Varianten sehr gering (vgl. Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 11.4, Anlage 3 und Erläuterungsbericht, Unterlage 1c, S. 70). Insoweit ist die von Ihnen geforderte komplette Einhausung der A 661 und A 66 bis Maintal erst recht unverhältnismäßig.

Auch die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden im Bereich Ihres Hauses eingehalten (vgl. Unterlage 15.4.2, Untersuchung zur lufthygienischen Auswirkung der Planänderung inklusive der aktualisierten Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2030, S. 19).

Die Schadstoffbelastungen an ihrem Gebäude sind vergleichbar mit denen an dem Immissionsort Nr. 8 Kindertagesstätte Lauterbachstraße. Damit liegen die Belastungen durch Stickoxide unter $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und durch PM_{10} unter $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$; beide Werte liegen unterhalb der Immissionsgrenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Aus diesem Grund wird das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung der Gesundheit führen.

Vor dem Hintergrund der ermittelten zukünftigen Schadstoffbelastung ist weder eine komplette Einhausung der Autobahnen noch eine Schadstofffilterung notwendig, da die Schadstoffbelastung mit den zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen unterhalb der Grenzwerte liegt.

Aus den Ergebnissen der Lufthygienischen Untersuchung ist erkennbar, dass die Belastung im Umfeld der Baumaßnahme unterhalb der relevanten Grenzwerte liegen wird. Basis der Berechnungen sind einerseits die Hintergrundbelastung, gemessen in Frankfurt, und andererseits die berechneten Belastungen resultierend aus den Emissionen der Autobahnen, den Tunnelportalen und den anliegenden Hauptstraßen.

In der Lufthygienischen Untersuchung, Kapitel 2.4 Lufthygienische Hintergrundkonzentration – Konzentrationsmesswerte im Planungsraum, sind die Ergebnisse der Messstationen in Frankfurt, Friedberger Landstraße, Frankfurt-Höchst, Frankfurt-Ost und Lerchesberg, dargelegt worden. Insoweit wurden entgegen Ihrer Einwendung in der Stadt Frankfurt gemessene NO_2 -Werte der Ermittlung der Hintergrundbelastung zugrunde gelegt. Zu diesen Stationen liegen seit 2002 Messergebnisse vor, aus denen hervorgeht, dass der allgemei-



ne Trend der Immissionseinträge abnehmend ist. Basierend auf diesen Ergebnissen wurde eine NO_2 -Hintergrundbelastung von kleiner $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Prognosejahr 2030 berechnet und angesetzt. Die Gesamtbelastung ergibt sich dann als Addition von Hintergrund und Zusatzbelastungen durch die Autobahn und Hauptstraßen.

Das Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main hat seit Mai 2016 die Stickstoffdioxidbelastung mittels Passivsammlern an den Messpunkten Am Erlenbruch 80 und 130 sowie Pestalozzischule (Vatterstraße Ecke Haenischstraße) ermittelt. Die ersten Ergebnisse sind im Bericht „Luftqualität im Riederwald“ vom September 2017 dargestellt. Die Ergebnisse zeigen auf, dass die heutigen Belastungen im Verkehrsraum Am Erlenbruch den Grenzwert übersteigen. Andererseits bestätigen sie aber auch durch das Ergebnis am Messpunkt Pestalozzischule, dass die Prognose-Hintergrundbelastung für das Untersuchungsgebiet mit $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus dem Gutachten korrekt angesetzt wurde. Eine Überarbeitung des Gutachtens unter Einbeziehung der Messwerte des Umweltamtes der Stadt Frankfurt am Main ist nicht erforderlich.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 sind realistisch. Sie wurde von einem international anerkannten Consultant (PTV Transport Consult GmbH) berechnet. Die verwendeten Methoden entsprechen dem Stand der Technik und sind im Anlagenband 1 zur Verkehrsuntersuchung beschrieben.

In der Netzkonzeption Planfall 1 und Planfall 1a der Verkehrsuntersuchung (vgl. U15.4.1a S. 24 ff) wurde der Anschluss der 6-streifigen A 66 an die 4-streifige A 661 untersucht. Die Simulation des Planfall 1 zeigt, dass durch die veränderten Verkehrsströme Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. So sind z.B. in den Zufahrtsstraßen Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße im Frankfurter Osten erhebliche Verkehrsentlastungen zu verzeichnen. Die im Gutachten festgestellten Kapazitätsengpässe im Bereich der Friedberger Landstraße sowie der AS F-Ost können durch zusätzliche Maßnahmen (dargestellt im Planfall 1a) wie die Direktrampe an der Friedberger Landstraße, ein durchgehender Verflechtungstreifen zwischen AS Friedberger-Landstraße und AD Erlenbruch sowie die Umnutzung des Standstreifens im Bereich Ratswegbrücke als zusätzlicher Fahrstreifen in Richtung Süden, behoben werden.

Im Ergebnis zeigt die Simulation des Planfalls 1a, dass diese Maßnahmen u.a. zu einer deutlichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Autobahnnetz und an der Friedberger Landstraße führen (vgl. U15.4.1a, S. 47). Die zusätzlichen Maßnahmen werden Gegenstand des Planänderungsverfahrens "A 661 "Ostumgehung Frankfurt". Zwar ist auf der A661 zweitweise aufgrund des hohen Belastungsniveaus ein dichter bis zähfließender Verkehr festzustellen, jedoch sind hierdurch keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im Riederwaldtunnel gestellt worden. Insgesamt ist auf der A66 frei fließender Verkehr in den Spitzenstunden ohne nennenswerte Störungen zu erwarten. Ihre Befürchtungen hinsichtlich einer nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit können durch die vorliegende Verkehrsuntersuchung entkräftet werden.

Richtig ist, dass Teile des Landschaftsschutzgebietes "Grüngürtel und Grünzüge der Stadt Frankfurt am Main" durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Das Landschaftsschutzgebiet umfasst eine Fläche von ca. 10.850 ha und wird in zwei Zonen unterteilt. Durch das Vorhaben wird bauzeitlich und dauerhaft insgesamt eine Fläche von ca. 20,2 ha der Zone I und 3,8 ha der Zone II in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt auf den zukünftig unversiegelten Flächen innerhalb des Land-



schaftsschutzgebietes (12,7 ha) eine Wiederherstellung der ursprünglichen Situation oder eine landschaftsgerechte Neugestaltung.

Dem Landschaftsschutzgebiet kommt auch eine Funktion zum Schutz der Artenvielfalt zu. Dieser Schutzzweck wurde im Landespflegerischen Begleitplan und dem Artenschutzvertrag (Unterlage 12) untersucht und bewertet. Die nachteiligen Auswirkungen wurden durch das Maßnahmenkonzept zur Vermeidung, zum (vorgezogenen) Ausgleich und zum Ersatz soweit möglich bewältigt. Im Zuge des Deckblattverfahrens von Mai 2018 wurden im neuen UVP-Bericht (Unterlage 1.02, Kapitel 10) die Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet nochmals gesondert dargestellt und die Maßnahmen aufgezeigt. Durch die Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen und der Tunneldecke werden auch Lebensräume wiederhergestellt, die sich positiv auf die Artenvielfalt auswirken. Insgesamt wird das Vorhaben eine Verlagerung der Artenvielfalt bei bestmöglichem Schutz des Landschaftsschutzgebietes verursachen, die den Anforderungen des Naturschutzrechtes entspricht.

Östlich der Anschlussstelle Borsigallee wird die Zerschneidungswirkung der A 66 durch die Anlage einer Fuß- und Radwegverbindung gemindert. Die südlich der A 66 gelegenen Waldgebiete sind durch die neue Wegeverbindung von der Borsigallee weiterhin zu erreichen. Die in dem Maßnahmenkonzept vorgesehene Ausweisung einer Naturwaldzelle führt auch zu einer Verbesserung der natürlichen Erholungseignung des Waldes und somit zu einer Aufwertung des Landschaftsschutzgebietes.

Die ferner von Ihnen befürchteten Folgen für die Naherholung werden so nicht eintreten. So werden nur in Teilbereichen des Enkheimer Waldes und Fechenheimer Waldes Erholungsflächen verloren gehen und die Erholungseignung durch die zusätzliche Lärmbelastung der A 66 gemindert.

Die Inanspruchnahme von Teilen des Fechenheimer Waldes und des damit verbundenen Lebensraumes für Tiere ist zwangsläufig durch das Projekt gegeben. Mit dem vorliegenden Maßnahmenkonzept zur Vermeidung, zum (vorgezogenen) Ausgleich und zum Ersatz werden diese Nachteile soweit möglich kompensiert. Insbesondere kann durch die vorgesehenen Nutzungsverzichtsflächen im Fechenheimer Wald eine Aufwertung des Naturraumes und des Lebensraumes für Tiere erfolgen.

Teil B

Anmerkung der Anhörungsbehörde im Zusammenhang mit Zusagen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde vom Vorhabenträger zugesagt:

Zusage (Textaussage mit Hinweis auf I.1, II.1, etc.)	nur verbal	dargestellt in der Unterlage:

Hinweis bei verspäteten Einwendungen

Der/die Einwender wurde/n mit Schreiben vom ... darüber informiert, dass die Einwendung nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen und deshalb ausgeschlossen ist.

Die Frist zur Erhebung von Einwendungen lief am ... ab.

Teil C

HESSEN

Beispiel:



Anmerkung der Anhörungsbehörde im Zusammenhang mit nicht ausgeräumten Einwendungen