

Datum 25.06.2018

Planfeststellungsverfahren für den

lfd. Nr. E02.1

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 Ersatzmaß-
nahmen

Planänderung Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz

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

Die ... werden 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 ... wurde das Folgende vorgetragen:

1.

- > in Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im BAB 66 - Neubau des Riederwaldtunnels in
Frankfurt am Main Planfeststellung gemäß §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V.
m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) erhebe ich als persönlich
Betroffener Einspruch gegen dessen Realisierung.

Als Anwohner des Wohngebiets „New Atterberry“ lehne ich den geplanten Autobahnausbau Abschnitt BAB 661 zwischen 8+935.667 bis 9+793.729 (Abschnitt Atterberry und Abschnitt Bornheim) nach heutiger Planung ab, da dieser mich in meinen Rechten verletzt.



Das zur Zeit laufende Planfeststellungsänderungsverfahren BAB 66 Neubau des Riederwaldtunnels beinhaltet nur unzureichenden Schutz vor Lärm und Abluft für unser Wohngebiet. Die Planung ist meines Erachtens insbesondere in folgenden Punkten fehlerhaft:

1. Unrealistische Verkehrsprognose 2030, insb. beim LKW-Anteil. Daraus erfolgen unzureichender Lärmschutz, unzureichender Emissionsschutz und unzureichende Kapazität des Autobahnabschnittes. Die Lärmkartierungen Hessen aus den Jahren 2007-2017 zeigen einen jährlich ansteigenden LKW-Anteil von 0,4 % pro Jahr. Für das Prognosejahr 2030 sind somit 15 % LKW-Anteil in diesem Autobahnabschnitt anzunehmen.
2. Aspekte des Städtebaus: Die geplanten Lärmschutzwänge sind städtebaulich unverträglich. Sie verstärken die Trennwirkung Bornheim/Seckbach und verhindern den freien Luftaustausch (Kaltluftschneise). Aus diesem Grund wurde diese Lösung im Bebauungsplan New Atterberry der Stadt Frankfurt abgelehnt.
3. Im Schalltechnischen Lageplan A661 - Bereich New Atterberry (Unterlage 11.1.1 a, Blatt Nr. 03) wird die Kindertagesstätte Kita am Eulenberg, Valentin-Senger-Straße 61, 60318 Frankfurt mit ihren für Kitas geltenden niedrigeren Grenzwerten beim Lärmschutz nicht berücksichtigt.
4. Es ist anzunehmen, dass die Feinstaubwerte bereits jetzt nicht eingehalten werden. Ein innerstädtisches Fahrverbot für Dieselfahrzeuge führt zu einer starken Zunahme auf der Stadtautobahn A661.

Aus diesen Aspekten ergeben sich persönliche Beeinträchtigungen, die ich nicht bereit bin hinzunehmen. So ist von einer erheblichen Lärmbelastung zulasten der auf der Straße spielenden Kindern auszugehen - dies in einem Gebiet, das großflächig mit Spielstraßen versehen ist. Auch die Gärten der Siedlung - wie auch der angrenzenden Kleingartenanlage - könnten nicht mehr uneingeschränkt genutzt werden. Schlafen bei geöffnetem oder gekipptem Fenster wird nicht mehr möglich sein. Die Gefahr von Schlafstörungen und Herz- Kreislaufbelastungen steigt. Eine Wertminderung unserer Immobilien steht zu befürchten. Diese Einschränkungen können nur durch eine deutlich verbesserte Lärmschutzplanung, insbesondere eine Einhausung der BAB 661, verhindert werden. Ich fordere daher eine diesbezügliche Nachbesserung.

Hierzu wird erwidert:

Gegenstand des Planänderungsantrages ist die Bundesautobahn A 66 Teilabschnitt "Tunnel Riederwald"(Erläuterungsbericht Unterlage Nr. 1c, S. 5 ff.). Die A 661 "Ostumgehung Frankfurt" ist nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens. Sie werden durch die zur Planfeststellung beantragten Änderungen als Bewohner des Stadtteils New Atterberry nicht in Ihren Rechten berührt.

Hinsichtlich der Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe wurde ein einheitliches Schutzkonzept für die A 661 und A 66 entwickelt. Dies wird in dem Erläuterungsbericht auf S. 70 ff. und in der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage Nr. 11a, S. 15 erläutert. Für den westlich der A 661 gelegenen Bereich New Atterberry werden in dem Planfeststellungsverfahren zur Herstellung des Tunnels Riederwald im Zuge der A 66 Verfahren noch keine Regelungen zu Maßnahmen des Lärmschutzes getroffen. Die von Ihnen angesprochenen Maßnahmen im Bereich New Atterberry und Bornheim sind nicht Antragsgegenstand dieses Verfahrens, sondern werden erst im Verfahren "A 661 Ostumgehung Frankfurt" zur Planfeststellung beantragt (Erläuterungsbericht, Unterlage Nr. 1c, S. 73).

Darüber hinaus sind die im Bereich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, auch vor dem Hintergrund des Schutzes des Außenwohnbereiches mit seiner Erholungsfunktion, ausreichend. Eine Einhausung im Bereich New Atterberry steht nach § 41 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, wie Sie der Variantenuntersuchung Unterlage 11.4, S. 20 entnehmen können. Die Kosten würden bei ca. 965.000 € pro gelösten Schutzfall liegen.

Die Befürchtung des Eintritts etwaiger Wertveränderungen von Immobilien kann neben der abwägungspflichtigen Beeinträchtigung in natura, hier durch Verkehrslärm, nur ein abwägungserhebliches Gewicht erlangen, wenn sie im Hinblick auf die durch die Eigentumsgarantie geschützten Positionen ein eigenständiges Gewicht hat. Hierfür, also insbesondere für einen etwa existenzgefährdenden Wertverlust lässt angesichts des Vorhabens nichts feststellen und wird konkret auch nicht von Ihnen dargelegt. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen (BayVGH, Urteil vom 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u.a. -, RdNr. 604). Wertveränderungen hängen zu einem großen Teil von der Planung völlig losgelösten bzw. unbeeinflussten Faktoren ab und sind deshalb nicht der Abwägung zugänglich (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 04.05.1988 – 4 C 2.85 – jurion Rn. 16; Urt. v. 29.01.1991 – 4 C 51.89 – Leitsatz). Maßgeblich sind die unmittelbaren, sozusagen "in natura" gegebenen Beeinträchtigungen und die damit verbundenen Abwehrrechte z.B. aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (vgl. BVerwG, B. v. 09.02.1995 – 4 NB 17.94).

Im Bereich Ihres Hauses im ... werden die nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts schon ohne Schallschutzkonzept eingehalten. Darüber hinaus bewirkt das Schallschutzkonzept eine wesentliche Reduzierung der Lärmbelastung gegenüber dem Prognosenullfall (vgl. Unterlage 11.1.1a Tabelle 3,...). 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. 20 ...). Eine abwägungserhebliche Betroffenheit Ihrer Belange ist weder aufgrund dieser Planänderung noch aufgrund der darüberhinausgehenden Auswirkungsbetrachtung für das Verfahren A 661 "Ostumgehung Frankfurt" ersichtlich.

Anmerkung der Anhörungsbehörde: Die mit Pünktchen (...) markierten Stellen betreffen Ausführungen in den Erwidern, die in Abhängigkeit von der Anschrift der Einwenderin / des Einwenders variieren und daher hier nicht wiedergegeben werden können. Auf Anforderung der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders (postalisch oder per E-Mail: Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, 64278 Darmstadt oder ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de) wird die vollständige Erwiderung zur Verfügung gestellt. Im Übrigen kann die persönliche Betroffenheit im Erörterungstermin dargestellt und erörtert werden.

zu 1:

Die Verkehrsbelastungen sind, um eine Vergleichbarkeit mit den Zahlen der "allgemeinen Straßenverkehrszählung" (SVZ) zu ermöglichen, als DTV – durchschnittlicher täglicher Verkehr – dargestellt. Es handelt sich dabei um einen rechnerischen Mittelwert der Verkehrsbelastung über alle Tage des Jahres, einschließlich aller Urlaubs-, Sonn- und Feiertage. Der DTV wird als Ergebnis der SVZ und in den Verkehrsmengenkarten des Landes Hessen ausgewiesen. Die Berechnung der Luftschadstoffe und die schalltechnischen Berechnungen werden auf dieser Basis durchgeführt. Ein direkter Vergleich dieser DTV-Daten mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung ist nicht möglich. Hier wird die Verkehrsbelastung als Grundlage der Dimensionierung als DTVw5 (Mittelwert Montag – Freitag) ausgewiesen.

Nach der SVZ 2015, die ab August 2017 zur Verfügung standen, ist der Schwerverkehrsanteil (Anteil Lkw > 3,5 t am Gesamtverkehr) auf der A 661 zwischen Anschlussstelle Friedberger-Landstraße und der Anschlussstelle Frankfurt-Ost rückläufig. Die SVZ 2005 weist einen DTV von 78.336 Kfz/24 h und 4.538 Lkw/24 h aus. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 5,79 %. In 2015 wurden für den gleichen Abschnitt der A 661 ein DTV von 89.417 Kfz/24 h bei 4.274 Lkw/24 h ermittelt. Dies entspricht einem Anteil von 4,78%. Danach wurde der Verkehrsprognose ein tendenziell zu hoher Lkw-Anteil >3,5 t zugrunde gelegt.

Diese Daten waren Hessen Mobil zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsprognose nicht bekannt. Um zu überprüfen, ob der Verkehrsprognose ein zu hoher Schwerverkehrsanteil (>3,5 t) zugrunde gelegt wurde, ist vom 17. bis 23. April 2018 eine Nacherhebung mittels Videoerhebung durchgeführt worden. Bei der Nacherhebung wurde auf der A 661 ein DTV von 88.357 Kfz/24 h bei 4.296 Lkw/24 h ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil lag daher bei 4,86 % und entsprach dem der SVZ 2015.

Danach ist der im Verkehrsmodell zugrunde gelegte Schwerverkehrsanteil >3,5 t tendenziell zu hoch und nicht wie vorgetragen zu niedrig. Daraus folgt, dass für die Luftschadstoffberechnung der Schwerverkehrsanteil überschätzt wurde, was auch zu einer tendenziellen Überschätzung der Luftschadstoffemissionen führte. Ähnliches gilt für die Bemessung der Leistungsfähigkeiten der Straßeninfrastruktur. Höhere Schwerverkehrsanteile führen zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeiten, da sich die fahrdynamischen Eigenschaften der Lkw's negativ auf die Berechnungen und Simulationen auswirken.

Für die Lärmberechnungen gemäß RLS 90 sind die Lkw >2,8 t in die Berechnung einzustellen. Die Verkehrsprognose 2030 weist für diesen Abschnitt der A 661 einen Lkw-Anteil >2,8 t von bis 15 % aus (Unterlage 15.4.1a, Verkehrsuntersuchung, S. 30 und S. 33). Diese Werte wurden durch die Verkehrserhebung mittels Videoerhebung vom April 2018 bestätigt, so dass es auch hier zu keiner Unterschätzung des Lkw-Aufkommens kam.

zu 2:

Die geplanten Lärmschutzwände sind städtebaulich verträglich und führen zu keiner Verstärkung der Trennwirkung zwischen den Stadtteilen Bornheim und Seckbach. Die Kaltluftschneise bzw. die Kaltluftabflüsse werden durch die Lärmschutzwände nicht beeinträchtigt. Dem Klimaplanatlas der Stadt Frankfurt und der UVP-Karte (Unterlage U 01.02, Anlage 2) ist zu entnehmen, dass die Kaltluftbahnen parallel der geplanten Lärmschutzwand verlaufen und daher keine Barrieren für die Luftströme bilden können. Die Luftströmungen aus den nördlich gelegenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten sind damit weiterhin möglich.

Darüber hinaus schirmen die Lärmschutzwände die Wohnbebauung gegen die Luftschadstoffe ab. Sie bewirken eine Einkesselung der fahrzeugbedingten Emissionen innerhalb der Fahrbahn. Dadurch werden die verkehrsbedingten Luftschadstoffe nach oben geleitet und die Belastung der Anwohner in unmittelbarer Nähe zur A 661 verringert (vgl. Unterlage 15.4.2, Untersuchung zur lufthygienischen Auswirkung der Planänderung inklusive der aktualisierten Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2030, S. 10).

zu 3:

Gemäß der Gebietskategorie 1 der 16. BImSchV gelten die niedrigeren Grenzwerte lediglich für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime. Kindertagesstätten sind nicht Bestandteil dieser Gebietskategorie. Darüber hinaus werden bei Kindertagesstätten lediglich die maßgebenden Beurteilungspegel am Tag auf ihre Grenzwertüberschreitungen hin überprüft. Da die Tagesgrenzwerte der Gebietskategorie 1 von 57 dB(A) auch an der direkt zur A 661 gelegenen Bebauung der Valentin-Senger-Straße 80-86 nicht überschritten werden und daher davon auszugehen ist, dass die Beurteilungspegel im Bereich der Kita durch die Abschirmung dieser Bebauung noch geringer sind, wurde auf die Überprüfung verzichtet.

zu 4:

Die Belastungen durch Feinstaubwerte ["Particulate Matter" (PM)] in Frankfurt liegen, wie die Messergebnisse der HNLUG (Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie) an verschiedenen Messstationen zeigen, unterhalb der vorgegebenen Grenzwerte. Basis für die Belastung durch Feinstaubwerte ist u.a. auch die Flottenzusammensetzung (Pkw-Benziner, Pkw-Diesel, Pkws-Kat4, -Kat5, -Kat6, etc.) der Fahrzeuge für Deutschland, die durch die HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs) prognostiziert und vorgegeben ist. Es ist nicht zu erwarten, dass sich der Anteil der Dieselfahrzeuge auf den Autobahnen erhöht, auch wenn innerstädtische Dieselfahrverbote ausgesprochen würden. Im Gegenteil würde der Anteil der Dieselfahrzeuge gerade auch auf der A661 sinken, da die Pendler die innerstädtischen Autobahnen ja gerade nutzen, um nach Frankfurt hinein zu fahren.

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

Beispiel:

Anmerkung der Anhörungsbehörde im Zusammenhang mit nicht ausgeräumten Einwendungen