

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Frankfurt-Rödelheim				
Eingang 26. Mai 2015 <i>Ka</i>				
VE	VE4	VE12	VE13	
BA11	BA54	Q11.13	Q23.14	



Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
Postfach 3227, 65022 Wiesbaden

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Frankfurt-Rödelheim
z. Hd. Herrn Semmler

Westerbachstraße 73-79

60489 Frankfurt am Main

Aktenzeichen

Dst.-Nr. 0459

Bearbeiter/in Kerstin Röbig

Telefonnummer 0611 366 3356

Telefax 0611/366-3435

E-Mail Kerstin.Roebig@mobil.hessen.de

Datum 22. Mai 2015

**Beschluss zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für den
Neubau der Bundesautobahn A 66
HMWEVL Schreiben vom 28.02.2015**

Sehr geehrter Herr Semmler,

die beigefügten Unterlagen erhalten Sie

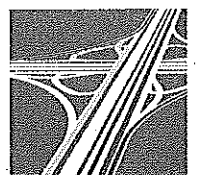
☐ zur Kenntnis ☒ zum Verbleib ☐ zur Prüfung ☐ zur Genehmigung

☐ zur weiteren Veranlassung ☐ zur Stellungnahme/Bericht

☐ zur telef. Rücksprache bis zum ☐

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Anlagen



Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Fulda

BA 1 z.d.A.
B.H. & für
Hv. Sommer



Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
Postfach 1447, 36004 Fulda

Staufreies Hessen
2015



Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Frankfurt-Rödelheim

BA 11 Dezernat Bau Riederwaldtunnel
Westerbachstraße 73-79
60489 Frankfurt am Main

E-Mail nelli.ullmann@mobil.hessen.de

Datum 26. Februar 2015

über

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
BA Abteilung Bau
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

Handwritten signature and date 26.02.2015									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Handwritten: 25.10.03

Handwritten: -> BA 1 - R0

Beschluss zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Bundesautobahn A 66 im Stadtgebiet Frankfurt am Main zwischen dem Knoten Miquelallee und der Dortelweiler Straße von Bau-km 6,730 bis Bau-km 10,528 in Tieflage überwiegend in einem Tunnelbauwerk - Alleetunnel -

Sehr geehrte Damen und Herren,

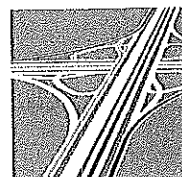
als Anlage übersenden wir Ihnen die 5. Ausfertigung des Aufhebungsbeschlusses.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Nelli Ullmann
Nelli Ullmann

Anlagen: 5. Ausfertigung des Aufhebungsbeschlusses



Hessen Mobil
Schillerstraße 8
36043 Fulda
www.mobil.hessen.de

Telefon: 0661/6005-0
Fax: 0661/6005-106
BIC: HELADEFXXX

Landesbank Hessen-Thüringen
Zahlungen: HCC-Hessen Mobil
UST-IdNr.: DE811700237
IBAN-Nr.: DE 67 500 500 00000 1000 512

Kto. Nr.: 1000 512
BLZ: 500 500 00
St.-Nr.: 043/226/03501
EORI-Nr.: DE1653547

§ . Ausfertigung

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen VI 1-C – 61 k 04 # 1.062/1.062 a

Beschluss

vom

5. Februar 2015

zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der A 66 im Stadtgebiet Frankfurt am Main – Alleetunnel –

A. Entscheidung

- I. Der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 1. Dezember 1980 – IV a 27 – 61 k 04 (1.062) – in der Fassung vom 5. Dezember 1989 – IV a 21 – 61 k 04 (1.062a) – für den

**Neubau der A 66 im Stadtgebiet Frankfurt am Main zwischen dem Knoten
Miquelallee und der Dortelweiler Straße von Bau-km 6,730 bis Bau-km
10,528 in Tieflage überwiegend in einem Tunnelbauwerk – Alleetunnel –**

wird gemäß § 77 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622), aufgehoben.

- II. Damit entfallen die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 und § 9 a Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1207), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Mai 2014 (BGBl. I S. 538), mit Beginn der Auslegung des Planes am 31. Mai 1978 in der Stadt Frankfurt am Main eingetretenen Baubeschränkungen und die Veränderungssperre.
- III. Die Teilaufhebung und Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau der A 66 / A 661 – Ostumgehung Frankfurt am Main und den Neubau der B 3a zwischen Preungesheim und Karben-Kloppenheim – IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Planänderungsbeschlusses vom 10. Januar 1996 – V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) – in den Teilbereichen Bau der A 66 „Alleespanne“ (ab Dortelweiler Straße) und Anschluss der A 66 an die A 661 (Bau des Autobahndreiecks Seckbach) bleibt einer späteren Entscheidung vorbehalten.

B. Begründung

- I. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 1. Dezember 1980 – IV a 27 – 61 k 04 (1.062) – hat der damalige Hessische Minister für Wirtschaft und Technik den Plan für den Neubau der A 66 im Stadtgebiet Frankfurt am Main – Alleetunnel – festgestellt. Der Plan umfasst den Um- und Ausbau des vorhandenen Knotenpunkts Miquelallee mit zusätzlichen Rampen, den Bau eines Tunnels vom Knoten Miquelallee bis zum Bereich Friedberger Landstraße/Butzbacher Straße, den anschließenden Bau der Strecke im Trog bis zur Dortelweiler Straße sowie den Bau einer geteilten Anschlussstelle (Abzweig Nibelungenallee und Anschlussrampen Friedberger Landstraße). Mit Planfeststellungsbeschluss vom 5. Dezember 1989 – IV a 21 – 61 k 04 (1.062a) – wurde der Plan hinsichtlich des Baus des Abzweigungsbauwerks Nibelungenallee (Verlängerung des Tunnels und Verschiebung der Tunnelausfahrt in der Nibelungenallee in Richtung Nibelungenplatz und Umgestaltung der Geländeebene zur Erhaltung des wertvollen Baumbestandes) geändert.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 1. Dezember 1980 wurden mehrere Klagen erhoben. In erster Instanz hatte das Verwaltungsgericht Frankfurt am Main den Planfeststellungsbeschluss insoweit aufgehoben, als für den Streckenneubau außerhalb des Tunnels im Bereich ab der Butzbacher Straße bis zur Dortelweiler Straße kein Grenzwert für die Schadstoffimmissionen festgelegt worden war. Gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Frankfurt hat u. a. das beklagte Land Hessen Berufung beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingelegt. Über die Be-

rufungen ist nicht entschieden worden. Vielmehr wurden die Verfahren ausgesetzt, damit die festgestellten Mängel der Planfeststellung in einem ergänzenden Verfahren behoben werden können. Ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren wurde nie durchgeführt, weil sich zwischenzeitlich die Haltung zu dem Projekt sowohl beim Land Hessen als auch bei der Stadt Frankfurt am Main geändert hatte.

Der Bau der A 66 zwischen der Anschlussstelle Miquelallee und dem Autobahndreieck Seckbach ist in dem als Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAusbÄndG) vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I 2574) beigefügten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nur noch im Weiteren Bedarf (06KB) eingestuft.

Das Land Hessen hat Ende 2013 auf eine Neuanmeldung der A 66 Alleetunnel für den Bundesverkehrswegeplan 2015 verzichtet.

Zudem hat die obere Straßenbaubehörde, Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil), mit Schreiben vom 14. Januar 2014 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Herausnahme des Projekts aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 nach § 6 Fernstraßenausbaugesetz beantragt. Zur Begründung hat sie darauf hingewiesen, dass der geplante Lückenschluss der A 66 zwischen dem derzeitigen Ende der Autobahn an dem teilausgebauten Knotenpunkt Miquelallee und der A 661 ausweislich aktueller Verkehrsuntersuchungen nur von geringer Bedeutung für den weiträumigen Verkehr sei und überwiegend der Erschließung der Stadt Frankfurt am Main diene. Die Stadt verfolge jedoch das Ziel, den Verkehr in der Stadt zu verlagern bzw. zu vermeiden und lehne selbst eine innerstädtische Autobahn ab. Sie habe mitgeteilt, dass Bau und Betrieb der geplanten Maßnahme wegen der Belastung gewachsener Stadtstrukturen und der Zerschneidung stadtteilnaher Grün- und Erholungsflächen stadtunverträglich sei. Der Alleetunnel würde eine zukunftsfähige Stadtentwicklung im Trassenbereich sogar verhindern.

Das BMVI hat sich mit Schreiben vom 27. Februar 2014 damit einverstanden erklärt, dass die Planung für das Projekt eingestellt und nicht mehr weiter verfolgt wird.

Hessen Mobil hat daraufhin mit Schreiben vom 13. Mai 2014 bei der Planfeststellungsbehörde beantragt, den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben.

Mit der Durchführung des Baus der A 66 – Alleetunnel – war in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts begonnen worden, indem der Grunderwerb für 13 Grundstücke durchgeführt wurde. Das Vorhaben wurde nicht weiter umgesetzt.

- II. Dem Antrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. Dezember 1980 – IV a 27 – 61 k 04 (1.062) – in der Fassung vom 5. Dezember 1989 – IV a 21 – 61 k 04 (1.062a) – für den Neubau der A 66 im Stadtgebiet Frankfurt am Main – Alleetunnel – war stattzugeben, denn das Vorhaben ist endgültig aufgegeben worden (§ 77 Satz 1 HVwVfG).

1. Der Alleetunnel ist in seiner planfestgestellten Form nicht mehr realisierbar. Das Vorhaben kann nach den aktuellen Verkehrsprognosen und wegen zwischenzeitlich geänderter Regelwerke in seiner planfestgestellten Form nicht mehr umgesetzt werden. Der planfestgestellte Plan bedürfte neben der erforderlichen Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen einer grundlegenden Überarbeitung und Änderung in Bezug auf die technische Betriebsausstattung und die vorgesehenen Autobahnquerschnitte.

Wie Hessen Mobil im Einzelnen dargelegt hat, wären nach den aktuellen Richtlinien (RAA, RABT etc.) und dem Ergebnis der aktualisierten Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2025 u. a. der Querschnitt des Tunnels zu verbreitern und zusätzliche Fahrstreifen anzulegen. Insbesondere im Bereich der Rat-Beil-Straße (Abzweig Nibelungenallee bis Friedberger Landstraße) wäre danach eine Fahrstreifenverbreiterung von 7 m auf 11 m pro Fahrtrichtung notwendig. Hierdurch würde sowohl der nördlich liegende Frankfurter Hauptfriedhof einschließlich des alten jüdischen Friedhofs als auch die südlich liegende Wohnbebauung unmittelbar betroffen. Bei einer symmetrischen Verbreiterung des Tunnels um beidseitig 4 m würde die erforderliche Bohrpfehlwand unterhalb der Gebäude in der Rat-Beil-Straße liegen und könnte ohne deren Abriss nicht errichtet werden. Nach einer ersten Abschätzung von Hessen Mobil wären rund 26 Gebäude unmittelbar betroffen. Die nördliche Verbreiterung des Tunnels würde zu Flächeninanspruchnahmen des alten jüdischen Friedhofs und Hauptfriedhofs Frankfurt am Main führen. Eine lediglich einseitige Verbreiterung um 8 m Richtung Norden würde den Friedhof mit den unmittelbar angrenzenden Gräbern entsprechend noch stärker beeinträchtigen. Die erforderliche Anpassung der Planung aus den 1970er Jahren an die aktuellen Regelwerke hätte eine wesentlich stärkere Betroffenheit von Belangen Dritter zur Folge und wäre mit erheblichen technischen und wirtschaftlichen Erschwernissen verbunden. Die hessi-

sche Straßenbauverwaltung hat sich daher mit Einverständnis des BMVI entschieden, das Vorhaben nicht weiter zu verfolgen.

Dementsprechend sind bis auf den in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts begonnenen Ankauf von 13 Grundstücken mit einer Gesamtfläche von 5.259 m² auch keine weiteren Maßnahmen zur Vorbereitung des Projekts mehr durchgeführt worden.

2. Die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ist daher geboten, um die Rechtswirkungen der Planfeststellung zu beenden. Dies betrifft u. a. die Stadt Frankfurt am Main, die nördlich der Adickesallee – Bereich um die ehemalige Oberfinanzdirektion – einen Bebauungsplan beschließen möchte, mit dem die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden sollen, einen Standort für eine Hochschule mit den zugehörigen Einrichtungen (Frankfurt School of Finance & Management) sowie ein gemischt genutztes Stadtquartier mit einem hohen Anteil von Wohnnutzungen zu entwickeln und eine Reservefläche für die Deutsche Nationalbibliothek zu sichern.

3. Nach § 9 Abs. 4 FStrG gelten bei geplanten Bundesfernstraßen vom Beginn der Auslegung des Planes im Planfeststellungsverfahren die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1 FStrG eingetretenen Baubeschränkungen. § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG betrifft ein Bauverbot für Hochbauten jeder Art bis zu 40 Meter, jeweils gemessen vom (geplanten) äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesautobahn. § 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG bestimmt ein Zustimmungserfordernis zu Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendigen Genehmigungen für bauliche Anlagen außerhalb der Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 100 Meter, gemessen vom (geplanten) äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesautobahn. Mit Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses entfallen diese Baubeschränkungen. Hierauf war zur Klarstellung hinzuweisen (unter A. II.).

Mit der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses entfällt auch die gemäß § 9a Abs. 1 FStrG mit Beginn der Auslegung des Planes eingetretene Veränderungssperre (vgl. unter A. II.). Ziel der Veränderungssperre ist es, dass auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zur Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden.

4. Die aus Anlass der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gebotene Prüfung nach § 77 Satz 2 und 3 HVwVfG, ob und inwieweit der Vorhabenträgerin die Wiederherstellung des früheren Zustandes oder geeignete andere Maßnahmen aufzuerlegen sind, hat ergeben, dass keine Anordnungen zur Folgenbeseitigung zu treffen sind. Der in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts begonnene Ankauf von Grundstücken für Straßenbauzwecke ist freihändig erfolgt. Auch die entsprechenden Grundbuchauszüge enthalten keine Eintragungen, die zu einer Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte verpflichten.

Veränderungen auf benachbarten Grundstücken, die entsprechend geeigneter Vorkehrungen der Vorhabenträgerin bedürften, sind nicht eingetreten.

In diesem Zusammenhang wird auf Folgendes hingewiesen: Wird ein Vorhaben aufgegeben, kann der frühere Eigentümer auch für den Fall, dass der Ankauf der Grundstücke für Straßenbauzwecke auf einem freihändigen Vertrag beruhte, Rückkauf und Rückübertragung fordern. Einem solchen Verlangen des früheren Eigentümers sollte grundsätzlich entsprochen werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann ein Antrag auf Rückenteignung binnen zwei Jahren seit Entstehung des Anspruchs bei der zuständigen Enteignungsbehörde eingereicht werden (vgl. § 102 Abs. 3 Satz 1 des Baugesetzbuches). Das Rücküber eignungsverfahren richtet sich nach den Vorschriften des Enteignungsverfahrens. Für das Enteignungsverfahren gelten gem. § 19 Abs. 5 FStrG die vom Land Hessen eingeführten landesrechtlichen Regelungen, das Hessische Enteignungsgesetz vom 4. April 1973 (GVBl. I S. 107), geändert durch Gesetz vom 27. September 2012 (GVBl. I S. 290).

5. Mit der endgültigen Aufgabe des Plans für den Neubau der A 66 zwischen dem Knoten Miquelallee und der Dortelweiler Straße (Alleetunnel) entfällt die Planrechtfertigung für den Bau des Folgeabschnitts der A 66 „Alleespange“ (ab Dortelweiler Straße) und seines Anschlusses an die A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main in Form des Autobahndreiecks Seckbach (vgl. Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 6. Dezember 1988, Az. 2 UE 427/85). Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66 / A 661 – Ostumgehung Frankfurt am Main und den Neubau der B 3a zwischen Preungesheim und Karben-Kloppenheim – IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Planänderungsbeschlusses vom 10. Januar 1996 – V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) – ist daher für die genannten Bereiche ebenfalls aufzuheben und zu ändern.

Diese Teilaufhebung und Planänderung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich, da die entsprechenden Planunterlagen noch von Hessen Mobil erstellt werden müssen und über das Verfahren zur Teilaufhebung und Planänderung noch entschieden werden muss. Die Teilaufhebung und Planänderung bleibt daher einer gesonderten Entscheidung vorbehalten. Die Wirksamkeit der Aufhebung nach Ziff. A. 1. bleibt davon unberührt.

Um die Voraussetzungen für die Teilaufhebung und Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau der A 66 / A 661 – Ostumgehung Frankfurt am Main und den Neubau der B 3a zwischen Preungesheim und Karben-Kloppenheim – herbeizuführen, ist Hessen Mobil aufgefordert, die erforderlichen Planunterlagen zu erstellen und vorzulegen sowie darzulegen, in welchem Umfang mit der Durchführung des Projekts in den Bereichen der Alleespange und des Autobahndreiecks Seckbach begonnen worden ist.

Rechtsbehelfsbelehrung

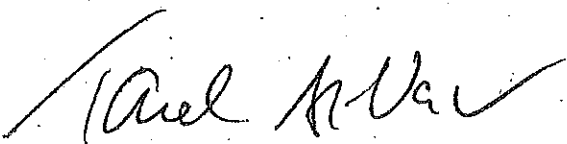
Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1
34117 Kassel

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Der Kläger muss sich hierbei durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigte dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

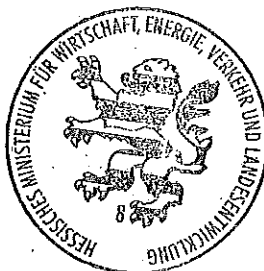


Tarek Al-Wazir

Ausgefertigt:

Wiesbaden, den 13. Februar 2015

Im Auftrag



Regierungsdirektorin