

Am Autobahntunnel wird's laut

Experten sagen mehr Lärm für Bornheim und den Riederwald voraus

Behauptet haben es die Gegner des Autobahnausbaus in Frankfurts Osten schon immer, jetzt haben sie es erstmals schwarz auf weiß: Das Land habe den Lärm falsch berechnet, habe falsche Daten zugrunde gelegt, bestätigt ein Gutachten.



Schon beim Spatenstich für den Riederwaldtunnel gab es Protest wegen der befürchteten künftigen Lärmbelastung. Foto: Martin Weis

Riederwald. Rund um das Autobahndreieck Erlenbruch und die Tunnelleinfahrten werde es lauter als gedacht. Schallschutzwände reichten nicht, nur die Einhausung helfe.

Es ist ein zähes Ringen, seit vielen Jahren schon. Gerade erst hat das hessische Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) den Frankfurterern erläutert, dass die Schallschutzwände rund um das neue Autobahndreieck Erlenbruch höher werden, dass sie den Lärm für die Anwohner um drei Dezibel reduzieren (wir berichteten). Nun melden sich die Ausbaugesegner zu Wort. Sie haben von Marburger Verkehrsplanern ein Gutachten erstellen lassen und sehen bestätigt, was sie seit Jahren sagen: Die Zahlen des Landes stimmen nicht.

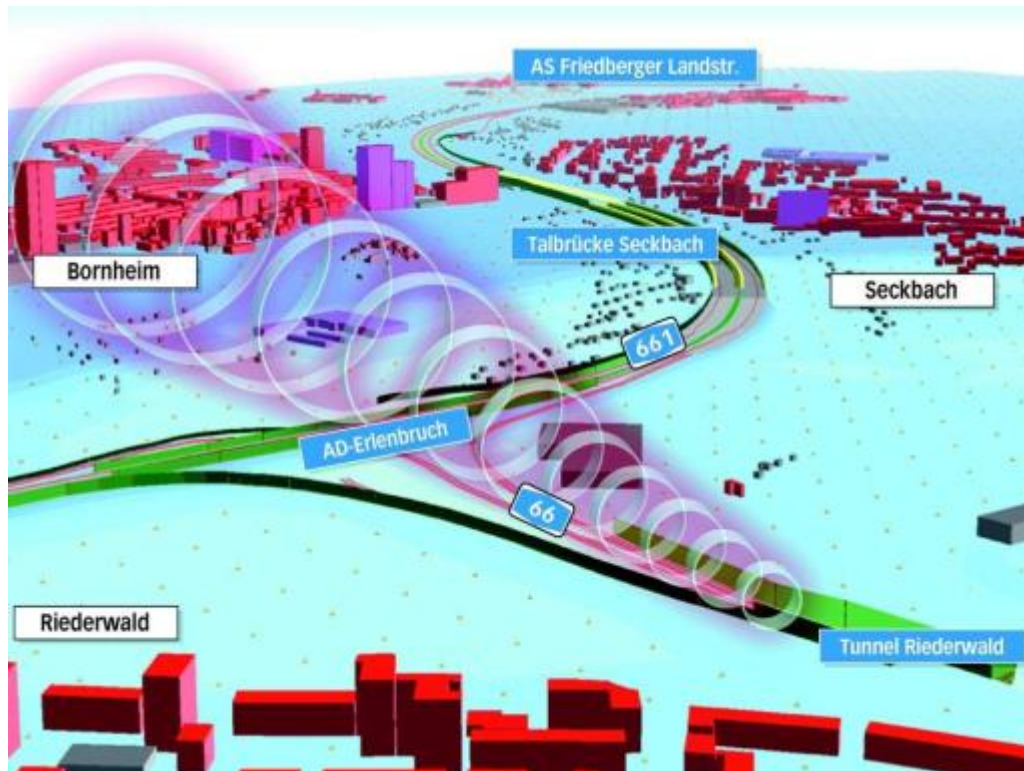
Weil mehr Lastwagen unterwegs sind, wird es lauter. Um drei Dezibel etwa, um soviel also, wie die höheren Schutzwände im Riederwald den Lärm dämpfen. Drei Dezibel rauf, drei wieder runter – am Ende bleibt alles gleich. Und auf noch etwas sind sie gestoßen: Das ASV habe bei seinem Gutachten 2008 völlig ignoriert, dass der Riederwaldtunnel Bornheim mehr Lärm beschert statt weniger.

Endlich Nägel mit Köpfen

Wegen des ewigen Hin und Hers ist Friedhelm Ardelt-Theek, Sprecher des Aktionsbündnisses Unmenschliche Autobahn, frustriert. Bei der Präsentation des neuen Gutachtens bleibt er aber ruhig, fordert sachlich: Statt immer nur kleiner Zugeständnisse nach Protesten der Bürger solle das Land Hessen endlich Nägel mit Köpfen machen. Die Einhausung des Erlenbruch-Dreiecks müsse her – statt

fast nutzloser Lärmschutzwände. Am Abend vorher klang das noch anders, da platzte es aus ihm heraus: "Wieso machen die ihren Job nicht richtig? Wieso müssen die Betroffenen immer wieder um ihr Recht kämpfen?" Alle Zugeständnisse des Landes – wie der Bau des Tunnels, wie die höheren Schallschutzwände – seien eine Reaktion auf den Protest der Bürger, auf ihre Einsprüche und Klagen. Das sei teuer, es koste die Betroffenen viel Zeit, Geld und Nerven. "Wir wollen auch unsere Ruhe haben. Wir wollen nicht immer streiten." Und auch den Steuerzahler kosteten die immer neuen Untersuchungen viel Geld.

Tunnel bündelt den Lärm



Die Grafik der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zeigt, wo an den Autobahnen A 661 und A 66 Schallschutzwände geplant sind (grün). Wir machen anschaulich, was Kritiker fürchten: Der Riederwaldtunnel bündelt den Autolärm und schickt ihn zum Bornheimer Hang. Grafik: HSVV/ FNP

Doch wie begründen die Ausbauegegner ihre Kritik? "Nirgendwo im Gutachten des ASV ist die Rede davon, wie viel es durch die westliche Einfahrt zum Riederwaldtunnel lauter wird", sagt Wulf Hahn, einer der Marburger Verkehrsplaner von RegioConsult. Ein Tunnel bündele den Lärm an der Ein- und Ausfahrt, strahle ihn vor allem nach vorne ab –in diesem Fall zum Bornheimer Hang und den Hochhäusern an der Inheidener Straße. Zehn, zwölf Dezibel mache das aus. "Das heißt: Es wird dort doppelt so laut." Schallschutzwände helfen nicht, sagt Hahn. Das einzige Mittel sei: Das Autobahndreieck muss komplett unter die Erde.

Auch für den Riederwald werde es lauter, wenn auch nicht ganz so viel wie am Bornheimer Hang, sagt Hahn. "Der gleiche Effekt wie am Westportal tritt auch an der östlichen Einfahrt des Tunnels auf, in Enkheim und Fechenheim. Auch dort wird es lauter", sagt Ardelt-Theeck. Das habe das ASV damals ebenfalls nicht berücksichtigt. "Wenn die Autobahn in Betrieb geht, hält es im Fechenheimer Wald vor Lärm niemand mehr aus", prophezeit er. Betroffen sei auch ein Kindergarten direkt neben dem östlichen Tunnelportal. Je genauer die Ausbauegegner hinschauten, desto klarer werde: Schallschutzwände können den Lärm nicht ausreichend verringern. Die einzige Lösung: Eine komplette, große Einhausung. Mehrere Kilometer lang, vom Dreieck Erlenbruch bis an östliche Ende Frankfurts.

Auch belege das neue Gutachten, dass das ASV von falschen Verkehrszahlen ausgegangen sei, sagt Ardelt-Theeck. Hahn begründet das wie folgt: Die Behörde habe alte Zahlen zum Lastwagen-Anteil am Verkehr zugrunde gelegt, gehe tagsüber von zehn, nachts von 20 Prozent aus. Es beziehe sich auf Zählungen aus dem Jahr 2003. Recherchen von Regioconsult hätten ergeben: Tagsüber hätten

Lastwagen 20 Prozent Anteil am Verkehr, nachts seien es 36,6 Prozent. Das bedeute rund um den Erlenbruch: Drei Dezibel mehr Lärm. Hinzu kommen weitere drei Dezibel, weil doppelt so viele Fahrzeuge wie vom ASV angenommen auf der Autobahn A 661 unterwegs seien: 80 000 statt 40 000 am Tag. Auch gehe das ASV von Tempo 100 für Pkw aus, dabei dürften sie dort künftig so schnell fahren wie sie wollen – was wieder ein Dezibel mehr Lärm bedeutet. Drei plus drei plus eins – macht sieben Dezibel mehr Lärm. Hinzu komme etwas, so Sabine Hohendahl aus dem Riederwald, das selbst das ASV zugestehen musste: Trotz verbessertem Lärmschutz würden im Riederwald die gesetzlichen Grenzwerte bei 370 Wohnungen überschritten –das seien fast viermal so viele Objekte wie in Bornheim. Und je höher die Wände, desto hässlicher seien sie. Nur mit der kompletten Einhausung hätten die Riederwälder ihre Ruhe. (*hau*)

Artikel vom **03. November 2011**, 22.20 Uhr (letzte Änderung 05. November 2011, 04.03 Uhr)

Quelle: http://www.fnp.de/fnp/region/lokales/frankfurt/am-autobahntunnel-wirdsquo-laut_rmn01.c.9338248.de.html

Kommentare:

Martin Hauschildt schrieb am **04.11.2011 14:42 Uhr**

Leistet Widerstand!

Das ist doch typisch. Dieses ewige Gelüge bin ich seit langem vom Umweltdezernat und den Ämtern der Stadt Frankfurt gewöhnt. Aber schauen Sie selbst in der Umwelt Homepage <http://hausener-auwald.de.tl> Die Stadt will diese Autobahn halt möglichst billig bauen. Da stehen die Menschen vom Verein unmenschlich Autobahn halt als Störer im Wege. Aber man soll ja nicht nur motzen sondern was tun. Es gibt ein wunderbares Portal, wo man hinschreiben kann, wenn man meint, daß diese diese Stadt auf keinen Fall den Titel Umwelthauptstadt verdient hat. Die Adresse heißt <http://www.umwelthauptstadt.de> Ich habe hier meine Erfahrungen in 2 Jahren Naturschutzarbeit gepostet. Wehren sie sich gegen die Autobahn, gegen das Museumserweiterungsgebäude im Museumspark in Sachsenhausen, gegen die Bebauung des alten Schulgartens im Ostpark. Seien Sie wütend und zeigen Sie den Großkopferten dieser Stadt das Sie sauer sind!

Karl-Heinz Reinelt schrieb am **04.11.2011 16:12 Uhr**

Der Tunnelportaleffekt kann bis zu 12 dB(A) ausmachen

Ein dickes Lob an den Artikelverfasser Andreas Haupt und die FNP, die anschaulich macht, was Kritiker fürchten: Der Riederwaldtunnel bündelt den Autolärm und schickt ihn zum Bornheimer Hang, wie es die Grafik: HSVV/ FNP trefflich darstellt.

Die Ergebnisse der von Wulf Hahn, Marburger Verkehrsplaner der Fa. RegioConsult, überprüften Schallgutachten von ASV und K&K, die eine fachlich fehlerhafte und nicht dem Stand der Technik entsprechende Vorgehensweise aufdecken, machen deutlich, dass die „freiwilligen“ erweiterten Lärmschutzmaßnahmen an der A 661/ A 66, die das Ergebnis des juristischen Druckes der betroffenen Bürgerinnen und Bürger mit Unterstützung des AUA sind, zwar unbestritten gegenüber den zuvor geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine deutliche Verbesserung darstellen, es aber erforderlich ist, die Lärmsituation erheblich präziser nachzuberechnen.

Da aus lärmtechnischer sowie stadtplanerischer und gesamtwirtschaftlicher Sicht eine Kompletteinhausung einer Lärmschutzlösung, die lediglich Lärmschutzwände vorsieht, bei weitem überlegen ist, ist es nicht nachvollziehbar, dass Heiko Durth, seit rund einem Jahr Leiter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Frankfurt, die mit 7 Millionen Euro veranschlagten ergänzenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen den Bürgerinnen und Bürgern als das letzte Wort verkauft, zumal die vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) bezüglich der Teileinhausung der A 661 zwischen Bornheim und Seckbach bereits voll im Gange sind. Es sollen im Bereich dieses Abschnittes neue stadt- und landschaftsräumliche Qualitäten entwickelt werden, insbesondere eine großräumige Verknüpfung von Landschaftsteilen vom Regionalpark über den GrünGürtel Innenstadt und eine bessere Vernetzung der Stadtteile Bornheim/Nordend und Seckbach erreicht werden. Vor allem sollen innerstädtische und freiraumnahe Wohnbauflächen entwickelt werden. Das ist für sich genommen schon ein ehrgeiziges Ziel.

Außerdem hat sich auch eine eifrige Diskussion um die Fortführung dieser Einhausung im südöstlichen Verlauf der Autobahn über das AD Erlenbruch bis zum Westportal des Riederwaldtunnels entwickelt. Leitmotive dieser Überlegungen sind auch hier ein besserer Lärmschutz für die dort wohnende Bevölkerung und neue Chancen für die Stadtentwicklung durch Gewinnung neuer Wohngebiete und Erholungsflächen im Umfeld der Autobahn.

Die entsprechende Potentialstudie zur Fortführung einer Einhausung der A 661 in südöstlicher Richtung und der A 66 bis zum

Tunnelmund ist von der Römerkoalition auf den Weg gebracht worden. Der hier zu untersuchende Abschnitt beginnt im Anschluss an die gegenwärtig geplante Einhausung im Bereich Seckbacher Landstraße und endet südlich der Straße ‚Am Erlenbruch‘. Aufgabe der Studie ist, in einer ersten Annäherung die mit einer Einhausung dieses Abschnitts verbundenen Erwartungen und Vorteile auf Plausibilität zu untersuchen und einer groben Kostenschätzung gegenüberzustellen. Dabei sollen die Kriterien erforscht werden: a) Zusätzliche Lärminderung gegenüber dem bisher vorgesehenen Lärmschutz, b) Vorteile für die Stadtentwicklung durch Gewinnung neuer Wohn- und Erholungsgebiete, c) technische Realisierbarkeit unter den Bedingungen einer Autobahn-Talbrücke, auch bei Berücksichtigung von Leichtbauweisen für eine Einhausung.

Dass Friedhelm Ardel-Theeck, Sprecher des Aktionsbündnisses Unmenschliche Autobahn, fordert, das Land Hessen solle endlich Nägel mit Köpfen machen, ist auch angesichts der vorbereitenden Untersuchungen für eine SEM im nördlichen Bereich der A 661 und der Potentialstudie im anschließenden südöstlichen Bereich der A 661/ A 66 absolut folgerichtig. Heiko Durth, Leiter des ASV, der Tage zuvor im Verkehrsausschuss ausführte, die erweiterten Lärmschutzmaßnahmen erst einmal verwirklichen zu wollen und sie eventuell zu einem späteren Zeitpunkt durch die Einhausung zu ersetzen, kann man nur völlig erstaunt zur Kenntnis nehmen, denn der „Ball liegt doch zur Zeit eindeutig im Ministerium“, wie der juristische Experte RA Dirk Teßmer, Kanzlei Philipp Gerlach und Teßmer, unmissverständlich darlegte. Selbst wenn das Autobahnprojekt schon vor vielen Jahren planfestgestellt wurde, sich der Verkehr aber gegenüber der ursprünglichen Prognose verdoppelt hat, wie es hier der Fall ist, so muss erneut rechtlich geklärt werden, in welchem Umfang die Lärmschutzweiterung zu erbringen ist.

Karl-Heinz Steiner schrieb am 07.11.2011 16:17 Uhr

Glückliches Bayern (München)

Ein Blick über den Zaun nach Bayern, konkret München, ist schon mal hilfreich. Hier hat man sich zurzeit die Untertunnelung des südwestlichen Teils des Münchner Ringes- für 400 Mio Euro – vorgenommen. Zitat aus der Münchner Abendzeitung: „Wenn alles fertig ist, werden die Fahrzeuge aus dem Süden zunächst 600 Meter im Heckenstaller-Tunnel unterwegs sein, dann am Kiesselbachplatz 360 Meter ohne Deckel zurücklegen, um anschließend in den 1,5 Kilometer langen Luise-Kiesselbach-Tunnel abzutauchen.“ Mutig, Mutig, die Verlegung eines innerstädtische Hauptverkehrsweges (in seiner Funktion vergleichbar mit der A661) unter die Erde. Das ist aber in München noch längst nicht alles. Man diskutiert dort – Machbarkeitsstudien – Lärmschutz tunnel an der Landshuter Allee, der Tegernseer Landstraße und dem Isarring. Als „Sahnehäubchen“ der Lärmschutz tunnelaktivitäten konnte durch eine Bürgerinitiative - Hermann Grub und Petra Lejeune im März dieses Jahres - die Idee eines Tunnels unter dem Englischen Garten - 400 m für 60 Mio Euro – im Bundesverkehrsministerium vorgestellt werden . Es geht um eine Wiedervereinigung des Englischen Gartens, der zurzeit durch eine Hauptverkehrsstraße zerschnitten wird. Keine Baulandgewinnung (wie in FFM), sondern „nur“ mehr grün für München. Dort (in Berlin) wurde geprüft, ob der Garten-Tunnel ein „Modellvorhaben der Raumordnung“ werden könne, dann gäbe es auch Geld vom Bund. „Ich hoffe, dass Ramsauer dann seine Taschen öffnet“, meint Hermann Grub. Vermittelt hatte diesen Termin der Münchner Bundestagsabgeordnete Johannes Singhammer (CSU). Der Freistaat Bayern hat übrigens für dieses Projekt schon 9 Mio Euro zugesagt. Auch dieses Tunnelprojekt, an der in Frankfurt geplanten Einhausung A661 war er ja schon, wird sich Herr Ramsauer am 18. November persönlich ansehen. Man darf gespannt sein, ob in diesem Fall Stichwort: „ Modellvorhaben der Raumordnung“ Herr Ramsauer seine Schatulle öffnet. Und was ist mit unserer Einhausung der A661 zwischen Seckbacher und Friedberger Landstr in FFM, die Vereinigung von Günthersburg mit Huthpark?

Die hat Herrn Ramsauer bereits besichtigt, stand auf der Brücke, verkündete „Eine interessante Vision für FFM“ und verschwand. Auf die zugesagte fachliche Prüfung des Einhausungsprojektes wartet FFM immer noch, wie übrigens auch auf eine Finanzierungszusage unserer Landesregierung. Die zuständige operative Behörde des Herrn Ramsauer – die ASV – kennt das Ganze nur aus der Zeitung. Wie die in der FNP abgedruckte Graphik zeigt, ist in diesem Abschnitt - verfestigte Planung – keinerlei Lärmschutz auf der Bornheimer Seite vorgesehen. Aktivitäten unserer Bundestagsabgeordneten Frau Steinbach zum Lärmschutz/Einhausungsprojekt = Fehlanzeige. Vielleicht liegt es daran, dass der englische Garten in München vor gut 200 Jahren von Friedrich Ludwig von Skell geplant wurde. Huth und Günthersburgpark waren „nur“ Werke städtischer (angestellter) Gartenbaudirektoren. An der Finanzkraft beider Städte kann es nicht liegen. Das BIP in FFM liegt bei 80770 Euro/Einwohner, das in München 70205 (Süddeutsche Zeitung vom 5. November 2011). Was bleibt ist Bewunderung der optimalen Lobbyarbeit von Bayern und gespanntes Interesse auf den 19.11. Dann wird man erfahren, ob Herr Ramsauer auf Finanzierungswünsche aus seinem Heimatland – Einhausungsprojekt Englischer Garten/mehr Grün für München - zugänglicher und mit kreativen Finanzierungsmodellen reagiert.