



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

Geschäftszeichen VI 1-C – 61-k-04 # (2.054)

Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn  
c/o Herrn Friedhelm Ardelt-Theeck  
Leuchte 35a  
60388 Frankfurt am Main

Dst.-Nr. 0458  
Bearbeiter/in Kirsten Rauch  
Telefon 815 - 2931  
Telefax 815 - 49 2931  
E-Mail kirsten.rauch@wirtschaft.hessen.de  
Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom 13. Juni 2014

**Vorab per E-Mail**

Datum September 2014

## **A 66, Bau des Tunnels Riederwald einschließlich Autobahndreieck Erlenbruch, und A 661, Bau der Ostumgehung Frankfurt am Main**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Ardelt-Theeck,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12. August 2014. Herr Minister Al-Wazir hat mich gebeten, die von Ihnen aufgeworfenen Vorschläge, Anträge und Fragen einer detaillierten Prüfung zu unterziehen.

Ich bedaure, dass die Antworten in meinem Schreiben vom 16. Juni 2014 für Sie nicht zufriedenstellend waren. Ihr Widerspruch wurde nicht als förmlicher Rechtsbehelf ausgelegt und deshalb auch nicht förmlich zurückgewiesen. Die Beantwortung Ihrer Anträge ergibt sich aus dem Gesamtkontext des Schreibens.

Ihrer Bitte, für jeden einzelnen Sachverhalt und die dazu gestellten Anträge, vorgetragene Argumente sowie Fragen möglichst eine gesonderte Antwort zu erhalten, komme ich gerne nach. Dabei erscheint es mir jedoch weiterhin sinnvoll, die Beantwortung in bestimmte Themenblöcke zu gliedern, um Wiederholungen zu vermeiden. Sie führen in Ihrem Schreiben vom 12. August 2014 zwei Themenkomplexe an, die „Klagen gegen das Kreuzungsbauwerk im Autobahndreieck (AD) Erlenbruch“ und die „Verkehrsuntersuchung/Lärmschutzberechnung/Lufthygienegutachten“.

### **1. Klagen gegen das Kreuzungsbauwerk im AD Erlenbruch**

Das Land Hessen hat die Klagen privater Grundstückseigentümer aus dem Riederwald, Bornheim und Fechenheim geprüft und berücksichtigt die Begehren der Kläger bei den anstehenden Planänderungsverfahren zur A 66, Tunnel Riederwald einschließlich AD Erlenbruch, in Bezug auf den Lärmschutz. Diese Klagen haben nicht die Anfechtung, sondern die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 6. Februar 2007, insbesondere um geeignete zusätzliche Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen, zum Gegenstand. Zudem

haben sie keine aufschiebende Wirkung. Der Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar und damit Grundlage für die Bauausführung.

Ihrem mit Schreiben vom 15. April 2014 gestellten Antrag zu 7.1, zu veranlassen, dass erst die Verhandlung der Klagen abgewartet wird, kann daher nicht entsprochen werden. Aufgrund des bestehenden Sofortvollzuges kann eine Ausschreibung der Bauarbeiten zum AD Erlenbruch unabhängig von einer vorherigen Verhandlung über die Klagen erfolgen. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass es kein „hessisches Prinzip des Sofortvollzugs gibt“. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66, Tunnel Riederwald einschließlich des AD Erlenbruch, ist kraft Gesetzes (§ 17e Abs. 2 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz) mit Sofortvollzug ausgestattet. Solange kein Eilverfahren dagegen angestrengt wird, kann von ihm Gebrauch gemacht werden. Die hessische Straßenbauverwaltung nimmt die in den Klageverfahren erhobenen Einwände ernst. Ihre Überprüfung hat jedoch ergeben, dass sie einer Ausschreibung und einem Beginn der Bauarbeiten am AD Erlenbruch nicht entgegenstehen.

Zu 3.5 in Ihrem Schreiben vom 15. April 2014 ist unter Bezugnahme auf das Schreiben vom 16. Juni 2014 festzuhalten, dass die in der Vergangenheit getroffenen Aussagen nach wie vor Gültigkeit haben. Es bedarf somit keiner erneuten Prüfung oder Bewertung des Sachverhalts. Dem in diesem Zusammenhang gestellten Antrag zu 3.6 auf erneute Beantwortung Ihrer vergangenen Schreiben kann ich demzufolge nicht entsprechen.

Zu 5.1 teile ich Ihnen mit, dass der Planänderungsbeschluss vom 23. August 2011, der die Verschiebung der Tunnelachsen um sechs Meter nach Süden zum Gegenstand hat, in einem vereinfachten Planänderungsverfahren erlassen werden konnte, weil die Betroffenen der geänderten Planung zugestimmt hatten und Dritte weder unmittelbar noch mittelbar neu oder zusätzlich betroffen waren. In diesem Verfahren bedarf es keiner ortsüblichen Bekanntmachung wie in einem Verfahren, in dem eine Auslegung der Planunterlagen erfolgt. Aufgrund der Tunnelverschiebung bedarf es weiterer Planänderungen, die zum Teil auch die noch ruhenden Verwaltungsstreitverfahren betreffen. So soll in dem Planänderungsverfahren „Gestaltung obere Ebene und Lärmschutz“, das eine Auslegung der geänderten Planunterlagen umfassen wird, den Begehren der Kläger weitgehend Rechnung getragen werden.

Zu 6.1 bis 6.2.1 kann ich Ihnen mitteilen, dass Gegenstand der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 6. Februar 2007 nur der Bau der A 66, Tunnel Riederwald einschließlich AD Erlenbruch, sein kann. Die Teile der A 661, die nicht im Bereich des AD Erlenbruch liegen und somit nicht geändert werden, sind nicht Gegenstand des beklagten Planfeststellungsbeschlusses und somit nicht Gegenstand der Verwaltungsstreitverfahren.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass mit den von Hessen Mobil aktuell geplanten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (u. a. Einbau eines offenporigen Fahrbahnbelags auf der A 661, Erhöhung der Lärmschutzwände vor dem westlichen Tunnelportal von vier auf sechs Meter und Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand mit sechs Meter Höhe im AD Erlenbruch) bezogen auf das Projekt A 66, Tunnel Riederwald einschl. AD Erlenbruch, im Bereich westlich des Tunnels Riederwald die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ohne passiven Lärmschutz eingehalten werden.

## **2. Verkehrsuntersuchung/Lärmschutzberechnung/Lufthygienegutachten**

### **a. Verkehrsuntersuchung**

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass die Verkehrsuntersuchung, die dem Planfeststellungsbeschluss für den Bau des Tunnels Riederwald einschließlich AD Erlenbruch vom 6. Februar 2007 zugrunde liegt, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar ist. Anlass für die Fortschreibung der Untersuchung auf einen Prognosehorizont 2025 war die Zustimmung des Bundes zur Erweiterung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Zu Ihrer Kritik an dieser aktualisierten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013, die insbesondere unter 6.7 und 6.7.1 Ihres Schreibens vom 15. April 2014 zum Ausdruck kommt, möchte ich erneut darauf hinweisen, dass die Verkehrsuntersuchung von 2013 mit Prognosehorizont 2025 die derzeit gültigen Verkehrsdaten sowie die Datenbasis des Bundes berücksichtigt, die zur Überprüfung der Bedarfspläne im Jahr 2010 erstellt wurde. Zusätzlich – um genauere Verkehrswerte zu erlangen – basiert das Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald auf projektbezogenen Verkehrserhebungen und Dauerzählungen der Verkehrszentrale Hessen aus dem Jahr 2012, Strukturdaten des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain und der Stadt Frankfurt am Main aus dem Jahr 2011 sowie Verhaltensdaten wie Fahrtenhäufigkeit und Fahrtweiten aus der MID (Mobilität in Deutschland) aus dem Jahr 2008. Grundlage der Prognose des deutschland- und europaweiten Verkehrs sind Matrizen der Bedarfsplanprognose des Bundes für das Jahr 2025. Die Verkehrsuntersuchung ist hinreichend aktuell und entspricht dem Stand der Technik. Sie ist eine tragfähige Grundlage für die Planung von Schallschutzmaßnahmen.

Die Prognosestrukturdaten der Verkehrsuntersuchung zur A 66 Tunnel Riederwald wurden in 2010/2011 im Auftrag des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain unter Mitwirkung der Stadt Frankfurt am Main von der PTV AG erarbeitet. Sie basieren auf den Eckwerten der Landesentwicklungsplanung, des Regionalplanes Südhessen 2010, des Regionalen Flächennutzungsplanes 2010 des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain und auf Erkenntnissen des Stadtplanungsamtes Frankfurt. Dabei handelt es sich um die in den Jahren 2010/2011 aktuellen offiziellen Daten zur Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung im Rhein-Main-Gebiet. Sie wurden somit als Grundlage für die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur A 66 Tunnel Riederwald in den Jahren 2012/2013 genutzt.

Wie Sie richtigerweise anmerken, ist nach der aktualisierten Verkehrsuntersuchung im Jahr 2020 in Frankfurt am Main eine Abnahme der Einwohnerzahlen zu erwarten; hierbei wird gegenüber dem Jahr 2011 mit einem Rückgang von über 18.000 Einwohnern gerechnet. Diese Einwohnerprognose hat jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrszusammensetzung der A 66 und der A 661. Die aktuellen Einwohnerprognosen zeigen zwar einen ansteigenden Zuzug der (Land-)Bevölkerung in die Stadt (sog. Reurbanisierung) auf; von diesen hinzuziehenden Einwohnern wird jedoch die überwiegende Anzahl ihren Arbeits- und Lebensmittelpunkt in der Stadt haben und daher überwiegend den öffentlichen Nahverkehr mit Bus und Bahn nutzen. Demzufolge hat die Arbeitsplatzentwicklung einen größeren Einfluss auf die Verkehrszusammensetzung der A 66 und der A 661 im Frankfurter Osten. Für Frankfurt ist hier von einem Wachstum von 10,9 % ausgegangen worden. Die vielen Arbeitsplätze im tertiären Sektor (Dienstleistungssektor) im Rhein-Main-Gebiet werden zu starken Pendlerbewegungen aus dem Umkreis von Frankfurt und damit zu einem sehr hohen Pkw-Aufkommen führen. Das Lkw-Aufkommen wird aber dadurch nur gering ansteigen.

Die Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung von 2013 entsprechen den Ergebnissen aller Vorgängeruntersuchungen. Danach führen der Bau der A 66, Tunnel Riederwald, und der Bau der A 661, Ostumgehung Frankfurt, nicht zu großräumigen Verlagerungen im Autobahnnetz, sondern bündeln den Verkehr im Main-Kinzig-Kreis und in der Stadt Frankfurt am Main aus dem nachgeordneten Netz auf die Autobahnen.

Der in der Verkehrsuntersuchung zur A 66, Tunnel Riederwald, prognostizierte Lkw-Anteil von ca. 10 Prozent ist für Ballungsräume durchaus als realistisch anzusehen. Im Vergleich zu der heutigen A 66 bei Frankfurt-Zeilsheim (Autobahn im Ballungsraum mit viel Pendlerverkehr) ergibt sich das gleiche Bild wie im Tunnel Riederwald. Die A 66 ist hier mit 104.000 Kfz/24 h, bei 10.000 Lkw/24 h belastet, der Lkw-Anteil liegt auch hier nur bei 10 Prozent. Dieses Beispiel zeigt, dass die Verkehrsuntersuchung für die geplante A 66, Tunnel Riederwald, nicht ungewöhnlich wenige Lkw für eine Autobahn innerhalb von Ballungsräumen aufweist, sondern eine realistische Prognose zu den heutigen Verkehrsmengen trifft.

In der aktualisierten Verkehrsuntersuchung wurde der Lkw-Verkehr mit einem an aktuellen Zählwerten (2012) kalibrierten Verkehrsmodell berechnet. Die Verkehrsprognose 2025 weist für den Tunnel Riederwald eine Belastung von ca. 102.000 Kfz/24 h bei 7.500 SV/24h (Lkw > 3,5 t) bzw. rund 10.000 Lkw/24 h (Lkw > 2,8 t) aus. Bei diesen Verkehrsmengen handelt es sich durchaus um eine hohe Kfz- bzw. Lkw-Belastung. Der am Gesamtverkehr relativ geringe Lkw-Anteil wird durch den Sachverhalt verursacht, dass hier im Ballungsraum die Lkw-Belastung durch das sehr große Pkw-Aufkommen überlagert wird. Ein Autobahnabschnitt außerhalb der Ballungsräume ergibt bei der gleichen Lkw-Menge ohne die großen Pkw-Pendlerströme einen viel höheren Lkw-Anteil als die A 66 im Ballungsraum Rhein-Main. So wird der prognostizierte Lkw-Anteil der A 66 im Bereich des Tunnels Riederwald bei einer Belastung von ca. 102.000 Kfz/24 h und rund 10.000 Lkw > 2,8 t/24 h bei ca. 10 Prozent liegen. Zieht man zum Vergleich beispielhaft die A 5 bei Alsfeld (außerhalb von Ballungsräumen, ohne großen Pendlerverkehr) heran, ergibt sich aus den Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung 2010 folgendes Bild: Die A 5 ist mit 55.300 Kfz/24 h bei 14.900 Lkw/24 h belastet. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 26,9 Prozent. Hier tritt der Lkw-Tag/Nacht-Anteil in der oben beschriebenen Größenordnung auf.

Die Ihrer Auffassung nach offensichtlich fehlende Leistungsfähigkeit der A 66 und A 661 (vgl. Ausführungen zu 6.7.2.3) wird durch die Verkehrsmodellbetrachtungen bzw. umfangreichen Mikrosimulationen des Straßennetzes, mit denen die Kapazitäten des Riederwaldtunnels überprüft worden sind, widerlegt. Danach weisen die A 66, Tunnel Riederwald, und die A 661, Ostumgehung Frankfurt am Main für die prognostizierte Verkehrsbelastung auch ohne den Bau des Alleentunnels eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Es sind insofern gegenwärtig keine Kapazitätsengpässe zu erwarten.

Nach dem jetzigen Stand ist die Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2025 als ausreichend anzusehen. Dem Antrag zu 6.7.1, die Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2030 neu zu erstellen, kann daher nicht entsprochen werden.

## **b. Lärmberechnung**

In Ihrem Schreiben vom 15. April 2014 führen Sie unter 1.2 und 1.3 sowie unter 3.3 und 3.4 aus, dass bei der Planfeststellung für den Bau des Tunnels Riederwald in 2007 nicht nur der „neue Lärm“, sondern auch der „alte Lärm“ der bereits 1980 planfestgestellten A 661 hätte mitberechnet werden müssen. Hinsichtlich des von Ihnen dargelegten Erfordernisses einer Summenpegelbetrachtung weise ich daraufhin, dass es nach § 1 der derzeit geltenden § 16. BImSchV allein auf

den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm ankommt. Für den hier maßgeblichen Bereich der Planfeststellung "A 66 Tunnel Riederwald einschließlich AD Erlenbruch" hat Hessen Mobil die Summenpegel von den zu ändernden Bereichen der A 66 und A 661 berechnet. Dies ist der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2013 entnehmen.

Ihrem Antrag zu 3.4, „alle möglichen bzw. auftretenden Summenpegel“ bei der Ermittlung der Lärmbelastungen für die Wohnbebauung im Riederwald und Seckbach mit zu berücksichtigen, kann daher nicht entsprochen werden.

Das Land Hessen wird als Auftragsverwaltung für den Bund als Vorhabenträger sowohl beim Weiterbau der A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main für den Bereich Bornheim als auch beim Bau der A 66 Riederwaldtunnel die nach den immissionsschutzrechtlichen Regelungen gebotenen Lärmschutzmaßnahmen realisieren. Mit den ergänzend geplanten aktiven und den passiven Lärmschutzmaßnahmen wird der innerhalb der bestehenden haushaltsrechtlichen Vorschriften bestmögliche Immissionsschutz für die Anwohner im Frankfurter Osten gewährleistet werden.

### **c. Lufthygienegutachten**

Unter Bezugnahme auf den von Ihnen angeführten unzureichenden Schutz vor Schadstoffen weise ich darauf hin, dass sich nach dem lufthygienischen Gutachten des Büros Lahmeyer aus Juli 2013 insbesondere im Bereich der Tunnelportale u. a. aufgrund der geplanten Erhöhung der Lärmschutzwände eine lufthygienische Verbesserung für den Planfall im Prognosejahr 2025 ergeben wird. Danach ist eine Überschreitung der geltenden Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub für den Prognosefall 2025 an den maßgeblichen, in der Tabelle 15 des Gutachtens aufgeführten Bewertungspunkten nicht zu erwarten.

## **3. Sonstige Themen aus dem Schreiben vom 15. April 2014**

### **a. Einhausung der A 661**

Ihren Antrag zu 6.3, die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme der Stadt Frankfurt am Main und die damit unmittelbar verbundene Realisierung der Einhausung der A 661 in den vorgesehenen Bau der A 661 auf zwei Fahrbahnen einzubeziehen, kann nicht entsprochen werden, ist aber auch nicht erforderlich. Dies gilt auch für die vorgesehenen Planänderungsverfahren zur A 66, Tunnel Riederwald einschließlich AD Erlenbruch, und zur A 661, Ostumgehung Frankfurt am Main. Denn die Vervollständigung des vierstreifigen Baus der A 661 steht einer späteren Einhausung der A 661 zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und der Talbrücke Seckbach nicht entgegen; in dem genannten Abschnitt verläuft die A 661 bereits im Einschnitt. Die vertiefende Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 661 unterstellt als wesentlichen Ausgangspunkt den vollständigen vierstreifigen Bau der Autobahn. Das Land Hessen begleitet die Klärung der Frage einer Einhausung der A 661 zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und Seckbacher Landstraße im Rahmen seiner Möglichkeiten nach besten Kräften. So hat meine Fachabteilung für die Stadt Frankfurt am Main die Verbindung mit der DEGES hergestellt und den Prozess der Beauftragung der DEGES mit einer vertiefenden Machbarkeitsstudie engagiert begleitet. Sowohl meine Fachabteilung als auch meine Fachverwaltung Hessen Mobil haben der DEGES auf dem Weg zur Erstellung der vertiefenden Studie jegliche ihr mögliche Unterstützung zukommen lassen.

Hinsichtlich Ihrer Ausführungen zur Potentialstudie für die Fortführung der Einhausung der A 661 zwischen der Talbrücke Seckbach und der Straße „Am Erlenbruch“ aus dem Jahr 2012 unter 6.4 bis 6.6 verweise ich auf meine Ausführungen zu 6.1 bis 6.2.1 auf S. 2 dieses Schreibens. Da bei dem Projekt A 66, Tunnel Riederwald einschl. AD Erlenbruch, mit den aktuell geplanten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich westlich des Tunnels Riederwald die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ohne passiven Lärmschutz eingehalten werden, besteht für das Land Hessen weder als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen noch aus dem Landeshaushalt die rechtliche Möglichkeit, sich darüber hinaus an den Kosten für eine Einhausung zu beteiligen.

Das Land Hessen wird in Auftragsverwaltung für den Bund sowohl beim Weiterbau der A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main für den Bereich Bornheim als auch beim Bau der A 66 Riederwaldtunnel die nach den immissionsschutzrechtlichen Regelungen möglichen Lärmschutzmaßnahmen realisieren.

#### **b. Berücksichtigung der Engpassanalyse für die Bundesautobahnen (Zu 6.7.2)**

Es ist zutreffend, dass die „Engpassanalyse für die Bundesautobahnen“ bereits durchgeführt worden ist; sie wurde im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Vorbereitung der Anmeldungen der Projekte zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 im Jahr 2012 erstellt. Mit ihr wurde für den Verkehrsträger Straße das Bundesautobahnnetz bezüglich der im Jahr 2025 zu erwartenden kapazitiven Engpässe auf Basis des Bezugsfallnetzes 2015 (heutiges Netz sowie Maßnahmen, die bis Ende 2015 fertiggestellt oder in Bau sind) untersucht. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen basieren auf der „Bedarfsplanprognose 2025“, die als Grundlage der Überprüfung des derzeit gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aus 2004 in 2010 erstellt wurde.

Die von Ihnen hieraus gezogenen Schlussfolgerungen treffen allerdings nicht zu; so ist die Engpassanalyse nicht bereits für den BVWP 2003 erstellt worden. Demzufolge konnte sie auch nicht in dem Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66, Tunnel Riederwald, vom 6. Februar 2007 berücksichtigt werden. Unabhängig davon weise ich daraufhin, dass die „Engpassanalyse für die Bundesautobahnen“ aus dem Jahr 2012 ebenso wie die aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2025 zur A 66, Tunnel Riederwald, auf der „Bedarfsplanprognose 2025“ basiert. Daher liegen beiden Untersuchungen im Wesentlichen die gleichen Verkehrszahlen zugrunde. Die Verkehrsuntersuchung zur A 66, Tunnel Riederwald, bildet jedoch zusätzlich das regionale Verkehrsgeschehen mit dem Verkehrsmodell der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main ab und hat damit im Gegensatz zu den bundesweiten Verkehrsmodellen der Engpassanalyse für die Bundesautobahnen einen größeren Detaillierungsgrad und somit einen wesentlich präziseren Lokalbezug.

In diesem Zusammenhang bitte ich zu beachten, dass aufgrund der Engpassanalyse aus dem Jahr 2012 zunächst mehr Autobahnabschnitte gemeldet worden sind, als sie nun tatsächlich zur Überprüfung und Bewertung im neuen BVWP 2015 anstehen.

In der auf der Homepage des (BMVI) veröffentlichten Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den BVWP 2015 vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesfernstraßen (Stand 25. Juli 2014) ist die sechsspurige A 66 zwischen dem künftigen AD Erlenbruch und der Anschlussstelle Frankfurt/Bergen-Enkheim (Ifd. Nr. 591) als laufendes Vorhaben, das sich im Bau befindet und im neuen BVWP nicht mehr untersucht wird, aufgeführt. Zu den vorgeschlagenen und im BVWP zu untersuchenden Vorhaben gehört lediglich die Erweiterung der A 66 auf acht Fahrstreifen zwischen der Anschlussstelle Frankfurt/Bergen-Enkheim und dem Hanauer Kreuz (Ifd. Nr. 615). Inwieweit es

eine Erweiterung dieses Streckenabschnitts der A 66 sowie der A 661 zwischen der Anschlussstelle Bad Homburg und dem Offenbacher Kreuz (Ifd. Nr. 620) geben wird, obliegt zunächst der Überprüfung im Rahmen der Erstellung des BVWP 2015 und anschließend den Beschlüssen des Deutschen Bundestages zum zukünftigen sechsten Fernstraßenausbaugesetz. Daher können und dürfen etwaige künftige Erweiterungsmaßnahmen aus der Anmeldung zum zukünftigen BVWP nicht für eine aktuelle Planung verwandt werden. Im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist kein Ausbau der A 66 und der A 661 im Osten Frankfurts enthalten.

Entscheidend ist im Übrigen, dass die aktualisierte Verkehrsuntersuchung auf den gleichen bundesweiten Ausgangsgrößen basiert wie die „Engpassanalyse für die Bundesautobahnen“.

#### **c. „AD Seckbach, Alleenspange und Alleetunnel“**

Zu Ihrer Anmerkung unter 6.7.2.4 ist anzuführen, dass die Anmeldungen zum BVWP 2015 Ende 2013 erfolgt sind. Um den Bezug zum derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 zu erhalten, wurde bei der Abschnittsbildung auf der A 661 noch die Bezeichnung „AD Seckbach“ genutzt. Auf eine Neuanschreibung der A 66 Alleetunnel hat das Land Hessen inzwischen verzichtet. Überdies hat das BMVI inzwischen dem Vorschlag des Landes, die Planung des Alleetunnels einzustellen und nicht mehr weiter zu verfolgen, zugestimmt. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66 Alleetunnel wird demzufolge aufgehoben; aufgrund des damit verbundenen Wegfalls der Alleenspange und des AD Seckbach muss ferner der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 661 Ostumgehung, soweit er das AD Seckbach und die Alleenspange umfasst, teilweise aufgehoben und ggf. geändert werden. Den Wegfall der Bezeichnung „AD Seckbach“ wird das BMVI bei den weiteren Betrachtungen zum BVWP 2015 zu berücksichtigen haben.

#### **d. Bauzeit**

In Bezug auf Ihre Forderung nach einer kurzen Bauzeit kann ich Ihnen mitteilen, dass die bislang vorgesehene Bauzeit von sieben Jahren nicht verlängert worden ist und nach derzeitigem Kenntnisstand eingehalten werden kann. Mit dem Bau des Tunnels Riederwald wird lediglich zwei Jahre später begonnen als geplant; insofern werden sich die Beeinträchtigungen vor Ort nicht um zwei Jahre verlängern, sondern nur verschieben.

Ursächlich für den späteren Baubeginn sind erforderliche Planänderungen, insbesondere die Verschiebung der Tunnelachse um sechs Meter zur Erhaltung des Grünzugs „Am Erlenbruch“ infolge des Verwaltungsstreitverfahrens gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 6. Februar 2007. Aufgrund der mit dieser Verschiebung einhergehenden Planänderungen musste eine Vielzahl von Fachgutachten (z. B. Verkehrsuntersuchung, schalltechnische Untersuchung, Gutachten zur Lufthygiene, Artenschutzfachbeitrag, Landespflegerischer Begleitplan etc.) aktualisiert werden. Zudem sind die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse intensiv durch Probebohrungen und Grundwassermessstellen untersucht worden. Die neu gewonnenen Erkenntnisse (komplexe, technisch anspruchsvolle Boden- und Grundwasserverhältnisse) fließen in den Zeitplan ein und müssen bei der Planung des Baus der einzelnen Tunnelabschnitte berücksichtigt werden. Dabei sind u. a. die natürlichen Fließverhältnisse des Grundwassers aufrechtzuerhalten, um einen Grundwasseraufstau zu vermeiden. Diese Planungen werden mit den Fachbehörden abgestimmt.

Abschließend möchte ich Sie darüber informieren, dass die aktuellen Lärmbelastungen (ohne den Bau des Riederwaldtunnels und ohne die Vervollständigung der Ostumgehung Frankfurt am Main) im Bereich Riederwald für 1.090 Wohneinheiten die Immissionsgrenzwerte überschreiten. Durch

den Bau des Tunnels Riederwald wird sich eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsmengen auf den Straßen "Am Erlenbruch" und "Borsigallee" mit entsprechender Lärminderung ergeben. Aufgrund der umfangreichen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der A 66, Bau des Tunnels Riederwald, und A 661, Ostumgehung Frankfurt am Main, wird sich die Zahl der im Ist-Zustand betroffenen Wohneinheiten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung auf 169 und damit erheblich reduzieren. An den verbleibenden baulichen Anlagen mit Grenzwertüberschreitungen soll den Eigentümern ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zuerkannt werden, mit der die in der Nacht geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können.

Der Bau des Riederwaldtunnels sowie die Vervollständigung der Ostumgehung Frankfurt am Main einschließlich der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden damit zu einer erheblichen Verbesserung der Gesamtsituation im Riederwald führen.

Zudem möchte ich darauf hinweisen, dass Hessen Mobil Ende September 2014 ein Informationszentrum im Riederwald eröffnen wird. Hier wird die Öffentlichkeit über die Planung, den Bauablauf des Vorhabens und die jeweiligen Baustände informiert werden. Zudem sollen projektspezifische Informationen künftig mit der Einrichtung einer gesonderten Homepage für das Projekt A 66 Tunnel Riederwald sowie der Verteilung eines Flyers bereitgestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Günther Hermann