



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

Geschäftszeichen VI 1-A-61-k-04 # (2.054)

Bürgervereinigung Nordend e.V. /
Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn
Herrn Friedhelm Ardelt-Theeck
Leuchte 35 A
60388 Frankfurt am Main

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Herr Brill
Telefon 815 - 2422
Telefax 815 - 49 2422 bzw. 2232
E-Mail egonaugust.brill@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 16.05.2014
Datum 16.06.2014

Widerspruch gegen die Ablehnung des Antrags auf Unterlassung aller Baumaßnahmen für das AD Erlenbruch und Ausbau der Ostumgehung Frankfurt A66/ A661 vom 20.02.2014

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

mit Schreiben vom 15.04.2014 haben Sie in einem „offenen Brief“ an Herrn Staatsminister Tarek Al-Wazir Widerspruch gegen die Ablehnung Ihres Antrages auf Unterlassung aller Baumaßnahmen für das AD Erlenbruch und den Ausbau der Ostumgehung Frankfurt A66/ A661 eingelegt. Herr Staatsminister hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Ich werte Ihren Widerspruch nicht als förmlichen Rechtsbehelf i. S. d. § 69 VwGO, denn als solcher wäre er kostenpflichtig zurückzuweisen. Ein Anspruch auf Unterlassung der Baumaßnahmen im Bereich der Ostumgehung Frankfurt am Main besteht nicht. Sie haben kein Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 06.02.2007 eingelegt. Auch in der Sache ist kein Grund für einen Baustopp gegeben, wie sich aus den nachfolgenden Gründen ergibt.

1. Klagen gegen das Kreuzungsbauwerk im Bereich des AD Erlenbruchs

Es ist zutreffend – und dies ist auch hier bekannt –, dass gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66 (Teilabschnitt Tunnel Riederwald) vom 06.02.2007, der die Änderung des AD Erlenbruch umfasst, auch Klagen von Eigentümern baulicher Anwesen aus dem Bereich Bornheim anhängig sind. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat diese Verwaltungsstreitverfahren ausgesetzt. Die Klagen haben jedoch nicht die Anfechtung, sondern die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses insbesondere um geeignete zusätzliche Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen zum Gegenstand. Sie sind nicht gegen die Errichtung des Zentralbauwerks des AD Erlenbruch „in diesem Bereich“ gerichtet, denn sie betreffen nicht dieses Bauwerk. Die Klagen gegen diesen Beschluss haben keine aufschiebende Wirkung. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit vollziehbar.

2. Verkehrsuntersuchung/ Lärmschutzberechnung/ Lufthygienegutachten

Die aktualisierte Verkehrsuntersuchung (VU) basiert auf einem an Zählwerten aus dem Jahr 2012 kalibrierten Verkehrsmodell, das die Realität mit einer hinreichenden Genauigkeit abbildet und das eine valide Basis für eine Verkehrsprognose bildet. Die Eingangsdaten für Analyse und Prognose entsprechen der aktuellen Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM), auf die neben Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil) auch die Stadt Frankfurt am Main und der Planungsverband Rhein-Main zurückgreifen.

Im Zuge der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurde nicht nur der Bereich der Planfeststellung zum Tunnel Riederwald berücksichtigt, sondern auch die Ostumgehung Frankfurt. Demgemäß beinhalten die Gutachten zum erweiterten Lärmschutz auch aktuelle Aussagen und Festlegungen für die Stadtteile Bornheim und Riederwald (siehe hierzu Email von Herrn Jürgen Semmler an Sie vom 09.01.2014). Ob weitere Aktualisierungen erforderlich sind, wird zu prüfen sein.

3. Interne Abstimmungen in Bezug auf Baumaßnahmen im AD Erlenbruch

Das derzeit geltende Regelwerk des Bundes sieht die Vorlage von Bauwerksentwürfen für Bauvorhaben an Bundesfernstraßen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor. Im Rahmen dieser Vorlage und der Erarbeitung des Bauwerksentwurfs für das im AD Erlenbruch zu errichtende Zentralbauwerk ergab sich ferner Abstimmungsbedarf mit der Stadt Frankfurt am Main, insbesondere wegen der Führung des Seckbachsammlers im Kreuzungsbe- reich.

4. Berücksichtigung der Einhausung der A 661, Ostumgehung Frankfurt

Die inzwischen im Internet veröffentlichte schalltechnische Berechnung für den Bereich Riederwald berücksichtigt gegenüber den mit Planfeststellungsbeschluss vom 06.02.2007 festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende Maßnahmen, wie den Einbau eines offenporigen Fahr- bahnbelags auf der A 661, die Erhöhung der Lärmschutzwände vor dem westlichen Tunnelportal von 4,00 m auf 6,00 m sowie die Errichtung einer ergänzenden Lärmschutzwand im AD Erlenbruch (siehe hierzu Email von Herrn Jürgen Semmler an Sie vom 09.01.2014). Die Länge des Tunnels wurde im Planfeststellungsbeschluss u. a. unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, des Natur- und Landschaftsschutzes und des Städtebaus festgelegt; der Tunnel Riederwald selbst stellt eine umfassende aktive Maßnahme gegen Verkehrsimmissionen im Bereich des Stadtteils Riederwald dar. Er wurde im Laufe der Planung bereits verlängert. Die nun geplante Erhöhung der Lärm- schutzwände dient unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes der weiteren Verbesse- rung des aktiven Lärmschutzes.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Einhausung der A 661, kann nicht in die vorgesehe- nen Planänderungsverfahren für die Autobahnen 66 und 661 einbezogen werden. Bei der Einhausung handelt es sich um den Bestandteil eines langfristigen städtebaulichen Entwicklungskonzep- tes. Im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main wird zurzeit eine vertiefte Machbarkeitsstudie für eine Einhausung von Nordseite der Friedberger Landstraße bis Süden- de der Galerie erstellt. Diese wird vom Land begleitet, da der Bund als Träger der Straßenbaulast der Autobahn das Bauwerk gegen Ablösung zu übernehmen hätte; ebenso würden die Aufgaben der Unterhaltung und Instandset- zung dem Land im Rahmen der Auftragsverwaltung obliegen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn es letztlich zu einer Umsetzung dieses Projektes durch die Stadt Frankfurt am Main kommen könn- te.

Zudem war von der Stadt Frankfurt am Main eine „Potentialstudie zur Fortführung der Einhausung der A661 bis zum Erlenbruch“ in Auftrag gegeben worden. Deren Ergebnisse sind am 08.10.2012 in einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt worden. Ziel dieser Studie war, der Stadt

Frankfurt am Main – und nicht dem Träger der Straßenbaulast – eine Entscheidungsgrundlage zu geben. Das Ergebnis der weiteren Prüfungen der Stadt muss abgewartet werden. Diese Studie hindert aber nicht den Vorhabenträger, die zweite Richtungsfahrbahn der Ostumgehung einschließlich des Zentralbauwerks im Bereich des AD Erlenbruch zu realisieren. Im Übrigen könnte – wie sich aus der Potenzialstudie entnehmen lässt – eine Einhausung zwischen der Talbrücke Seckbach und der Talbrücke Erlenbruch neben den vorhandenen Brücken gegründet werden, so dass sich auch hieraus keine veränderten Anforderungen an die Tragfähigkeit der Bauwerke ergeben (siehe auch Email von Hessen Mobil an Sie vom 06.06.2013). Andere Schlussfolgerungen können aus der Potentialstudie – entgegen Ihrer Darstellung – nicht gezogen werden.

5. Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015

Bei den bislang für die Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 genannten Straßenbaumaßnahmen handelt es sich um Vorschläge, die im Rahmen der laufenden Fortschreibung überprüft werden sollen.

6. Durchführung eines Mediationsverfahrens

Soweit Sie unter Bezugnahme auf das zum Flughafen Frankfurt am Main durchgeführte Verfahren eine Mediation für den Autobahnbau im Frankfurter Osten fordern, ist darauf hinzuweisen, dass dieses Verfahren im Falle des Flughafens vor Beginn der Planfeststellung durchgeführt wurde. Die Planfeststellungen für die Ostumgehung und den Riederwaldtunnel sind aber – mit Ausnahme noch ergänzender Planänderungsverfahren zur Oberen Ebene und zum Lärmschutz – abgeschlossen. Überdies sind wesentliche Teile der Ostumgehung bereits realisiert worden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Günther Hermann