

PETER A. BÜHL
UNTERNEHMENSBERATER

Vatterstraße 38
60386 Frankfurt am Main
Telefon: 069 17 309 145 0
Telefax: 069 17 309 145 9
Mobil : 0176 27 589 845

Frankfurt am Main, den 24.11.2014

Handout zur Pressekonferenz der BIR am 28.11.2014 zu Antwortbriefen von Herrn Staatsminister Al-Wazir >>> Hier insbesondere aus Sicht der von den bisherigen Maßnahmen bereits unmittelbar betroffenen Anwohner nördlich des Erlenbruchs

Nachdem bereits die eigentlich als Gesprächsrunde mit Herrn Staatsminister Al-Wazir avisierte Veranstaltung vom 20.08.2014 sich im Grunde letztendlich nur als weitere Infoveranstaltung von Hessen Mobil dargestellt hatte, waren auch die Antwortschreiben des Ministers auf Briefe besorgter Bürger mehrheitlich wenig zufriedenstellend und ließen viele Fragen offen.

Große Sorge bereiten insbesondere den Anwohnern nördlich des Erlenbruchs, die bereits unter den sog. „Proberammungen“ in 2013 und 2014, sowie unter dem darauf folgenden provisorischen Rückbau des Versuchsgeländes, massiv zu leiden hatten, die folgenden Punkte:

1. Herr Staatsminister Al-Wazir versprach im Vorfeld „bestmöglichen Immissionsschutz der betroffenen Anwohner“. Dennoch kam es in den KW 37 und 38 im Zuge der provisorischen Rückbauarbeiten zu erheblichen Belastungen der Anwohner, die in dieser Form unter Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen allesamt vermeidbar gewesen wären. Im Einzelnen kam es hier beim Abtragen des Schotterbelages der Baustraße im Zuge der ungewöhnlich trockenen Witterung zu einer übermäßigen Staubentwicklung, wodurch die Fensterscheiben zeitweise nahezu undurchsichtig wurden. Auf eine Bewässerung wurde kurzerhand verzichtet. Die zahllosen Lastzüge, die den Schotter abfuhren, gaben sich im Wechsel mit dem eingesetzten Baggeraltgerät fortwährend Signale mit ihren Kompressorfanfaren – von morgens 07:00 Uhr bis ca. 18:30 Uhr. Im Anschluss wurde das Gelände mit Hilfe besagten Baggeraltgerätes (Raupenbagger mit bereits stark ausgeschlagenen Metallgelenken) über Tage hinweg (jeweils bis 11 ½ Stunden pro Tag) egalisiert – wobei der Bagger seine Schaufel immer wieder lautstark in den verschlissenen Metallgelenken ausschüttelte. Augenzeugen berichteten zudem, dass die in 2013 unter der Baustraße verlegte Plastikfolie nur teilweise entfernt wurde, wo es zu aufwändig erschien, wurde sie den Berichten folgend kurzerhand wieder zurückgeworfen und mit Erde überdeckt.
2. Die Versuchsarbeiten waren zuvor in 2013 / 2014 noch monatelang fortgeführt worden, obwohl bereits bei den Messungen vom 25.10 und 26.10. festgestellt wurde, dass die Richtwerte nach AVV Baulärm ganz massiv überschritten wurden und bereits strafrechtlich relevante Werte erreichten
3. Herr Al-Wazir führt aus, dass die Versuche nicht in den unbewohnten Bereichen des späteren Baugeländes hätten durchgeführt werden können, da dort keine Baugrube ausgehoben werden

Bankverbindung.

Frankfurter Sparkasse 1822 IBAN: DE84500502011202218472 BIC: HELADEF1822

Ust-IdNr.: DE282950631

würde. Dies ist nicht zutreffend! Tatsächlich wird gerade im Bereich des Versuchsgeländes die Baugrube eben nicht ausgehoben werden (hier sollen später U-Bahn und eine Fahrspur der Straße Am Erlenbruch verlaufen). Es wurden hier „Versuche am lebenden Objekt“ zu Lasten der unmittelbar betroffenen Anwohner mit untauglichen Lärmschutzwänden und teilweise sogar ganz ohne diese gemacht. Insbesondere direkt neben der Seniorenwohnanlage Vatterstraße 48, nur 25 m neben dieser wurden über Monate hinweg Rammversuche durchgeführt – und angeblich nicht mit Lärmmessungen protokolliert. Das Vorhandensein von Messprotokollen zu diesem Versuchsstandort hat Hessen Mobil auf Nachfrage zumindest verneint. Immerhin wurden für die Herbstferien 2014 angekündigte weitere „Versuche am lebenden Objekt“, die insbesondere die Pestalozzischule betroffen hätten (Hort und Kindergarten sind auch in den Ferien in Betrieb!) nach entsprechender Aufforderung nunmehr unterlassen.

4. Herr Al-Wazir behauptet, dass Anwohner schonendes, aber mit höheren Kosten verbundenes, hydraulisches Einpressen der Spundbohlen aufgrund der inhomogenen Bodenverhältnisse generell nicht möglich wäre – ein diesbezügliches Gutachten wurde trotz Anforderung bisher jedoch nicht vorgelegt. Stattdessen führt er nunmehr aus, dass es sich beim geplanten Einsatz der sprichwörtlich markerschütternden Vibrationsramme gar nicht um ein Rammverfahren handeln würde, sondern um ein Anwohner schonendes Verfahren.
5. Herr Al-Wazir verweist auf das bekannte Urteil des BVerwG vom 10.07.2012, nach dem sich bei der Bemessung der Lärmrichtwerte ein möglicher Zuschlag jenseits der Richtwerte der AVV Baulärm ergeben kann, wenn diese im Ist-Zustand bereits entsprechend hoch ausfallen. Als Beispiel führt er hier die in der Tat bereits jetzt stark belastete Straße Am Erlenbruch an. Dies greift jedoch nicht für die Vatterstraße (inkl. Seniorenwohnanlage und Pestalozzischule). Die Vatterstraße ist als Sackgasse eine reine Anwohnerstraße und durch dichten Baumbestand vom Erlenbruch inkl. U-Bahn-Strecke getrennt. Des weiteren führt er aus, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen in der Vatterstraße die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BLSchV eingehalten werden würden. Sofern dies tatsächlich zutreffen sollte betrifft dies aber in keinem Fall die geplante mehrjährige Verlegung der U-Bahn-Strecke C und der stadteinwärts führenden Fahrspur der Straße Am Erlenbruch direkt an die an der Rückseite der Wohngebäude in der Vatterstraße (inkl. Seniorenwohnanlage) gelegenen Wohn- und Schlafräume von mindestens 50 Wohneinheiten. Insbesondere die U-Bahn fährt hier mit zwei Linien (mit einer kurzen Pause zwischen 02:00 Uhr und 3:50 Uhr) Tag und Nacht – direkt an den Schlafzimmerfenstern vorbei. Auch die U-Bahn-Station Schöfflestraße inkl. Bahnsteig und Fußgängerweg soll direkt an die Schlafräume herangeführt werden – für mehrere Jahre.
6. Außerdem behauptet Herr Al-Wazir, dass „Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BLSchV nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich westlich des Tunnelportals ohne weiteren passiven Lärmschutz eingehalten werden können“. Dies steht in vollkommenem Gegensatz zu den Angaben in der Präsentation vom 25.06.2013 im Verkehrsausschuss, wonach für 85 Wohneinheiten in Bornheim und Seckbach, sowie für 169 Wohneinheiten im Riederwald weder der bestehende, noch der bis dato geplante Lärmschutz ausreicht.
7. Herr Al-Wazir führt aus, dass nach Durchführung der Baumaßnahmen im denkmalgeschützten Stadtteil das ursprüngliche Ortsbild wieder hergestellt werden würde (hundertjährige Rosskastanien) – obwohl Hessen Mobil bereits eingeräumt hat, dass dies wegen der außergewöhnlich geringen Bodentiefe über dem abgedeckten Tunneltrög nicht mehr möglich sein wird.
8. Herr Al-Wazir stellt die Aussage von Hessen Mobil (Veranstaltung vom 20.08.2014) nicht richtig, dass eine Filteranlage im fertigen Tunnel „überflüssig wäre“, da „sämtliche Schadstoffe im Tunnel verbleiben und diesen nie verlassen“ würden. Die Bürger lassen sich nicht für dumm verkaufen – ein dauerhafter Verbleib der Schadstoffe im Tunnel ist schlichtweg nicht möglich, zumal der Tunnel auch mit Ventilatoren zwecks Belüftung ausgestattet werden soll, welche die Schadstoffe dann (ungefiltert) in das Wohngebiet blasen sollen.
9. Herr Al-Wazir verweist bezüglich der Verkehrsprognose auf den Charakter Frankfurts als Dienstleistungsstandort, künftig zuziehende Bürger würden in der Stadt bleiben und somit keinen zusätzlichen Verkehr verursachen. Auch der LKW-Anteil würde laut Al-Wazir „nicht

ansteigen“. Tatsächlich ist die A 66 / A 661 nach Lückenschluss erstmals eine direkte Anbindung von Osthessen und Teilen Thüringens an das Rhein-Main-Gebiet. Hierdurch ist natürlich eben doch ein deutlich ansteigender LKW-Verkehr zu erwarten. Außerdem befindet sich z. Z. der 8-spurige Ausbau der A 66 zwischen Hanauer Kreuz und Bergen-Enkheim (Ifd. Nr. 693 im BVWP 2015) und ebenfalls der 8-spurige Ausbau der A 661 zwischen Offenbach-Kaiserlei und Offenbacher Kreuz (Ifd. Nr. 705) in Prüfung – dies sicherlich nicht wegen zu erwartendem stagnierendem Verkehrsaufkommen „am Dienstleistungsstandort“. Tunnel und AD sollen aber jetzt trotzdem nur 6-spurig gebaut werden und bilden somit später eventuell einen Flaschenhals mit Stillstand und erhöhtem Schadstoffaufkommen. Bitte erst fertig planen und DANN erst bauen!