

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

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

Bürgerinitiative Riederwald  
c/o Herrn Rainer Frey  
Görresstraße 24  
60386 Frankfurt am Main

Dst.-Nr. 0458  
Bearbeiter/in Kirsten Rauch  
Telefon 815 - 2931  
Telefax 815 - 49 2931  
E-Mail [kirsten.rauch@wirtschaft.hessen.de](mailto:kirsten.rauch@wirtschaft.hessen.de)  
Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom 16. Februar 2015

Vorab per E-Mail

Datum 17. März 2015

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

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Frey,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 16. Februar 2015. Herr Minister Al-Wazir hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Dieser Bitte komme ich gerne nach. Da Sie sehr konkrete Fragen zur Planung aufwerfen, erachte ich weiterhin ein Gespräch auf Fachebene, d. h. mit Mitarbeitern meiner Fachabteilung und von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil) für zielführend. Daher möchte ich zu den drei in Ihrem Schreiben vom 16. Februar 2015 aufgeführten Punkten nur kurz schriftlich Stellung nehmen.

Das Schreiben von Herrn Minister Al-Wazir vom 20. September 2014 enthält auf S. 6 die Aussage, 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.“ Diese Aussage ist bezogen auf das Planfeststellungsverfahren zum Projekt A 66, Tunnel Riederwald einschl. AD Erlenbruch, für den Bereich westlich des Tunnels Riederwald zutreffend. Der Vorhabenträger hat nach der 16. BImSchV grundsätzlich nur den Verkehrslärm zu ermitteln und zu bewerten, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Dass im Rahmen der hier behandelten Planänderung für das AD Erlenbruch kein passiver Lärmschutz erforderlich wird, ergibt sich aus dem Bericht zur aktuellen schalltechnischen Untersuchung für den Bau der A 66, Tunnel Riederwald, aus Juli 2013, Kapitel 5.1.2 (siehe Downloadbereich auf [www.tunnelriederwald.de](http://www.tunnelriederwald.de)).

Diese Aussage steht nicht im Widerspruch zu der in der Präsentation von Hessen Mobil zur Gesprächsrunde am 20. August 2014 (siehe Downloadbereich auf [www.tunnelriederwald.de](http://www.tunnelriederwald.de)) enthal-

tenen Angabe zu 169 passiv zu schützenden Wohneinheiten im Bereich Riederwald gemäß Prognose 2025. Diese Angabe bezieht sich auf eine Gesamtbetrachtung Lärmschutz, die nicht nur den Verkehrslärm der A 66, Tunnel Riederwald einschl. AD Erlenbruch, sondern auch den der A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main berücksichtigt. Die Unterlage wurde erstellt, um darzustellen, welche Wohneinheiten im Frankfurter Osten (Bornheim, Seckbach und Riederwald) aufgrund der Gesamtbetrachtung beider Autobahnen im Rahmen eines Vorher-Nachher-Vergleichs (2014/2025) – unabhängig von den Regelungen der o. g. Verkehrslärmschutzverordnung – insgesamt passiv geschützt werden sollen.

Zu den Feldversuchen hatte Ihnen Herr Minister Al-Wazir mit Schreiben vom 20. September 2014 mitgeteilt, dass es gerade „Ziel der speziell für den Bau des Tunnels Riederwald durchgeführten Feldversuche war, vertiefte Erkenntnisse über die technisch optimalen Verfahren zum Einbringen der Stahlspundbohlen, die Bodenkennwerte für die Ankerzugkräfte und die Wirksamkeit von provisorischen Lärmschutzanlagen zu erlangen, um einen möglichst umweltverträglichen und emissionsarmen Bauablauf gewährleisten zu können.“

Hierzu hatte ich mit Schreiben vom 11. August 2014 ausgeführt, dass die ca. fünf Meter hohe mobile Lärmschutzwand vom Typ Cisilent gemäß dem Produktblatt unter Laborbedingungen ein Schalldämm-Maß von 21 dB(A) erreicht hat. Es ist bekannt, dass die Wirksamkeit einer Lärmschutzwand in der Praxis durch eine Vielzahl von Faktoren (z. B. Höhe und Lage der Wand und Standort der Emissionsquelle) beeinflusst wird und insofern am Immissionsort unter realen Bedingungen häufig nicht die Reduzierung des Lärmpegels erreicht werden kann, die dem vom Hersteller angegebenen Schalldämm-Maß unter Laborbedingungen entspricht. Gerade aus diesem Grund war es erforderlich, im Rahmen der Feldversuche belastbare Werte unter realen Bedingungen zu ermitteln, die bei den weiteren Planungen und Berechnungen von dem beauftragten Fachplanungsbüro berücksichtigt werden können. Erst im Feldversuch konnte festgestellt werden, dass die Lärmschutzwand vom Typ Cisilent für die unteren Geschosse der „Vatterstraße 32“ im Mittel lediglich eine Minderung von 3 dB (A) bewirkt. Anhaltspunkte für eine mangelnde Eignung dieser Lärmschutzwand waren vorher nicht ersichtlich.

Aufgrund der sich im Rahmen der Feldversuche herausgestellten mangelnden Eignung der Lärmschutzwand vom Typ Cisilent wurde beim Ziehen der Spundwandbohlen eine weitere, zehn Meter hohe Lärmschutzwand getestet. Die Messergebnisse zu diesem Lärmschutzsystem hat Hessen Mobil Ihnen zukommen lassen. Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse soll sichergestellt werden, dass das in Bearbeitung befindliche Lärmschutzkonzept die zu erwartenden Immissionen durch den Baustellenbetrieb in höchstem Maße verlässlich wiedergibt.

Wie im Schreiben des Herrn Ministers Al-Wazir vom 20. September 2014 ebenfalls ausgeführt, wird derzeit der vierstreifige Bau der A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und der Anschlussstelle Frankfurt-Ost fertiggestellt. Dieser Bau beruht auf einem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1980 in der Fassung eines Änderungsbeschlusses aus dem Jahr 1996. Bisher wurden in diesem Abschnitt nur die östliche Richtungsfahrbahn gebaut und vier Fahrstreifen ohne beidseitigen Standstreifen und Mittelstreifen provisorisch eingerichtet. Seit 2009 wird die zweite (westliche) Richtungsfahrbahn gebaut. Mit der Fertigstellung werden die provisorisch bereits jetzt vorhandenen vier Fahrstreifen mit einem größerem Querschnitt, Mittelstreifen, beidseitigen Seitenstreifen und Verflechtungsspuren im Bereich der Anschlussstellen und des künftigen AD Erlenbruch vervollständigt. Die Talbrücken Seckbach und Erlenbruch sind bereits fertiggestellt worden. In den Bereichen ohne Ein-/Ausfahrstreifen sieht die Bauausführungsplanung derzeit den Bau einer asphaltierten Fläche von 11,00 Meter pro Fahrtrich-

tung vor. Diese gliedert sich in zwei Fahrstreifen mit je 3,75 Meter Breite, zwei Randstreifen mit je 0,50 Meter Breite und einem Standstreifen mit 2,50 Meter Breite auf.

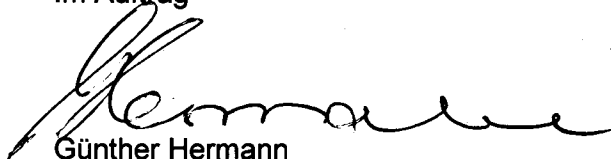
Der sechsstreifige Ausbau der A 661 ist bereits heute streckenweise als vordringliche Maßnahme im Bedarfsplan 2004 enthalten und zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 angemeldet. Eine Planung ist noch nicht begonnen. Die Aufnahme der Planung zum Ausbau der A 661 zwischen der Anschlussstelle Bad Homburg und dem Offenbacher Kreuz von vier auf sechs Fahrstreifen (plus Standstreifen) setzt die vordringliche Einstufung des Ausbauvorhabens im künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, eine Priorisierung des Vorhabens vor anderen Projekten und die Bereitstellung der notwendigen Planungsressourcen beim Land Hessen als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen voraus.

Langfristig würde der sechsstreifige Ausbau der Ostumgehung Frankfurt am Main den im Bericht zur Verkehrsuntersuchung für den Bau der A 66, Tunnel Riederwald, von PTV Transport Consult GmbH aus Juli 2013, Kapitel 8 „Zusammenfassung“ (siehe Downloadbereich auf [www.tunnelriederwald.de](http://www.tunnelriederwald.de)) prognostizierten Kapazitätsengpass im Bereich des ehemals vorgesehenen AD Seckbach in Fahrtrichtung Süden beheben. Dieser Kapazitätsengpass wird ausweislich der Verkehrsprognose unabhängig von dem Neubau des Riederwaldtunnels auftreten. Dass zunächst der vierstreifige Bau der A 661 fertiggestellt wird, steht nicht im Widerspruch zu einem möglichen sechsstreifigen Ausbau.

Um Missverständnisse besser ausräumen und Fragen detaillierter beantworten zu können, würde ich mich freuen, wenn Sie das Gesprächsangebot annehmen würden. Zur Vereinbarung eines Gesprächstermins wenden Sie sich bitte an die Mitarbeiterinnen meiner Fachabteilung Frau Hohmann (0611/815-2381) oder Frau Rauch (0611/815-2931).

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Günther Hermann