



HESSISCHER LANDTAG

27. 11. 2012

Kleine Anfrage

der Abg. Ypsilanti (SPD) vom 25.09.2012

**betreffend Lärmbelastungen durch den Bau des Riederwaldtunnels
und Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

In einer kleinen Anfrage vom 22.06.2010 wurde schon einmal nach dem Bau des Riederwaldtunnels und der damit verbundenen Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner gefragt. Zu diesem Zeitpunkt konnten einige Fragen nur sehr unzureichend beantwortet werden. Seitdem sind nun mehr als zwei Jahre vergangen und die Planungen wurden weitergeführt. Allerdings ist die Bevölkerung vor Ort immer noch - oder jetzt mehr denn je - beunruhigt über die Belastungen während aber auch nach der Bauzeit. Sie fühlen sich mit ihren Ängsten und Befürchtungen nicht ernst genommen und vor allem nicht ausreichend informiert. Ein weiterer Grund für die Besorgnis der Anwohnerinnen und Anwohner liegt auch darin begründet, dass es offensichtlich noch immer nicht zu einer ausreichenden Zusammenarbeit, vor allem was den Lärmschutz während und nach der Bauzeit angeht, zwischen dem Bund, dem Land und der Stadt Frankfurt gekommen ist. Innerhalb der Bevölkerung besteht der breite Konsens, dass ein solches Bauvorhaben eigentlich nicht mitten in ein so dicht besiedeltes Gebiet gehört. Allerdings wird ebenso anerkannt, dass aufgrund des Planungsstandes an der Umsetzung festgehalten wird. Es sollte daher jedoch selbstverständlich sein, dass die daraus resultierenden Belastungen so gering wie möglich gehalten werden - was bisher nicht gewährleistet zu sein scheint. Da derzeit die Planungen teilweise überarbeitet werden - nicht zuletzt aufgrund von Klagen - wäre jetzt ein kurzes Zeitfenster offen, Pläne im Konsens von Bund und Land auf der einen Seite sowie der Stadt Frankfurt und den Bürgerinnen und Bürgern auf der anderen Seite zu erstellen.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Für die Sorgen der von der Maßnahme betroffenen Riederwälder Bürgerinnen und Bürger hat die Landesregierung großes Verständnis. Deshalb wird jedes Engagement, sich konstruktiv und sachbezogen in den weiteren Planungs- und Vorbereitungsprozess einzubringen, begrüßt.

Die Straßenbauverwaltung, Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, hat eine Verschiebung des Tunnels um ca. 6 m nach Süden geprüft und die diesbezügliche Planänderung durchgeführt. Die Planänderung dient der weitestgehenden Erhaltung der Gehölzstruktur des Grünzuges und Grüngürtels der Stadt Frankfurt am Main.

Bedingt durch die Tunnelverschiebung werden weitere Planänderungsverfahren, u.a. zur Gestaltung der oberen Ebene und der Landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie zur Ergänzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Autobahndreieck Erlenbruch, durchgeführt. Für alle durchzuführenden Planänderungsverfahren führt Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement - die vorgesehenen Beteiligungsverfahren durch. Im Zuge der weiteren Planung und Bauausführung wird die Beteiligung der Öffentlichkeit noch weiter intensiviert werden. So wird vor Ort ein Informationszentrum eingerichtet, um in engem Kontakt den Dialog mit der betroffenen Bevölkerung zu pflegen.

Die rechtliche Zulassung von Neu- und Ausbauvorhaben an Bundesfernstraßen setzt voraus, dass der Vorhabenträger alle relevanten Auswirkungen der Bau-

maßnahme ermittelt und in dem Umfang Vorkehrungen ergreift, die der Gesetzgeber zum Schutz der jeweiligen Güter definiert hat. Das Maß der zumutbaren Beeinträchtigung infolge von Verkehrslärm im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau von Straßen regelt das Bundesimmissionsschutzrecht, welches sowohl die Anspruchsvoraussetzungen, die Grenzwerte als auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel definiert. Die Entscheidungsgrundlagen für Lärmschutzmaßnahmen sind somit vom Gesetzgeber verbindlich für die zuständigen Behörden geregelt. Für das Land Hessen besteht weder als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen noch aus dem Landeshaushalt eine Möglichkeit über den gesetzlich geregelten Rahmen hinaus Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren.

Für die einzelnen Bauphasen des Projekts trifft Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement - die Vorbereitungen. Bereits die ersten Überlegungen hierzu sind im Rahmen mehrerer öffentlicher Informationsveranstaltungen vorgestellt worden. Dabei wird insbesondere einer sicheren Führung aller Verkehrsteilnehmer, der Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen und der möglichst geringen Beeinträchtigung der Anwohner ein ganz besonderes Augenmerk beigemessen. Um die Erfordernisse einer möglichst verträglichen Baudurchführung angemessen berücksichtigen zu können, führt Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement - mit den einzelnen Institutionen und Behörden Gespräche.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Erklärung gibt es dafür, dass bei den gemachten Verkehrsprognosen, die ja eine Auswirkung auf Lärmschutzmaßnahmen haben, die Werte - besonders beim Schwerlastverkehr - deutlich zu gering angesetzt und gleichzeitig die Wirkung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen höher als gesetzlich festgestellt veranschlagt wurden?

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2015 sowie die schalltechnischen Berechnungen für den Riederwaldtunnel, die dem Planfeststellungsbeschluss 2007 zugrunde lagen, sind plausibel und nachvollziehbar.

Frage 2. Könnte dies der Grund dafür sein, dass ein so hoher Anteil der Wohnungen nicht von Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes profitiert und die Landesregierung mit dem Bund kein umfassenderes Lärmschutzpaket vereinbart hat?

Da die Verkehrsprognose und die schalltechnische Berechnung plausibel und korrekt sind, konnte mit dem Planfeststellungsbeschluss festgestellt werden, dass die betroffenen Wohngebiete entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durch aktiven und passiven Lärmschutz hinreichend geschützt werden. Darüber hinaus konnte die Landesregierung erreichen, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ergänzenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen - dazu gehören neben dem Einbau eines lärmindernden Asphalts auf der A 661 Ergänzungen der Lärmschutzwand im Bereich des AD Erlenbruch - grundsätzlich zugestimmt hat. Diese Maßnahmen sollen einer zusätzlichen Verbesserung der Lärmsituation dienen. Darüber hinausgehende Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation aus Mitteln des Bundesfernstraßenbaus sind aufgrund der haushaltsrechtlichen Zweckbestimmung und der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben des Bundesgesetzgebers für das Land Hessen als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen nicht möglich.

Frage 3. Mit welcher Begründung sind für den Bereich Riederwald und Fechenheim Nord nur einfache Lärmschutzwände vorgesehen, obwohl diese Maßnahmen zur Dämpfung der im Tunnel akkumulierten Schalleistung des Verkehrs (dieser wird als konzentrierter Lärmpegel aus den Tunnelportalen emittiert) nicht ausreichen?

Frage 4. Wurden, um die Lärmbelastungen so gering wie möglich zu halten, zusätzliche Schutzmaßnahmen, z.B. eine schalldämpfende/schallisolierende Wandverkleidung an der Portalinnenseite, überhaupt in Erwägung gezogen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Grundlage der plausiblen und nachvollziehbaren schalltechnischen Berechnungen hat der Vorhabenträger vertreten durch Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement die erforderlichen lärmtechnischen Maßnahmen dimensioniert, so dass sie den gesetzlichen Anforderungen Rechnung tragen. Dazu gehören aktive Lärmschutzmaßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich des Autobahndreiecks Erlenbruch einschließlich der Rampen sowie passive Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen.

In das lärmtechnische Gesamtkonzept wurden auch lärmabsorbierende Wandkonstruktionen einbezogen. Durch die Umsetzung dieses Konzepts kann der gesetzlich gebotene Lärmschutz bei einer wesentlich größeren Anzahl von Wohnungen durch aktive Maßnahmen gewährleistet werden.

Frage 5. Wie wird gewährleistet, dass die, sich in unmittelbarer Umgebung befindenden Sozialeinrichtungen, entsprechend lärmgeschützt werden?

Alle Gebäude im betroffenen Umfeld des Bauvorhabens, insbesondere Sozialeinrichtungen, werden entsprechend der gesetzlichen Anforderungen im gebotenen Maß geschützt. Soweit dies nicht durch aktiven Lärmschutz in wirtschaftlich vertretbarer Weise möglich ist, wird die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen durch passiven Lärmschutz (z.B. Schallschutzfenster an baulichen Anlagen) gewährleistet.

Frage 6. Ist es möglich, dass eine Minimallösung beim Lärmschutz spätere weitere Kosten verursacht, eben weil doch Nachbesserungsbedarf besteht?

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind entsprechend der gesetzlichen Grundlage für die Lärmvorsorge dimensioniert. Für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen besteht für den Vorhabenträger keine Rechtsgrundlage.

Frage 7. Warum wird vom Land Hessen lediglich mit unterschiedlichen Höhen von Lärmschutzwänden und sehr vereinzelt mit Flüsterasphalt gearbeitet, obwohl bekanntlich eine Vielzahl weiterer und besserer Schutzmaßnahmen existiert?

Für die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen besteht keine Rechtsgrundlage. Der Vorhabenträger hat auf der Grundlage der schalltechnischen Berechnung alle alternativen Lösungsansätze zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen geprüft und eine Gesamtkonzeption unter Abwägung der bestmöglichen Wirkung sowie der technischen Eignung der einzelnen Maßnahmen festgelegt. Zu dem Gesamtkonzept gehört neben der Errichtung von Lärmschutzwänden und den passiven Lärmschutzmaßnahmen auch der Einbau eines lärmindernden Asphalts auf einem Teilabschnitt der Ostumgehung. Mit dem Lärmschutzkonzept wird für die Wohnbebauung in den Stadtteilen Bornheim und Riederwald ein angemessener Lärmschutz geschaffen und insoweit zu einer deutlichen Verbesserung der Gesamtsituation beigetragen.

Frage 8. Wie kann sichergestellt werden, dass das von der Stadt Frankfurt im April 2012 in Auftrag gegebene Einhausungsgutachten und dessen Ergebnisse bei der Umsetzung auch tatsächlich berücksichtigt werden?

Frage 9. Wie wird sichergestellt werden, dass der Baubeginn des Tunnels erst nach einer vorliegenden Planung für eine Einhausung - sollte das Gutachten zu einem solchen Ergebnis kommen - liegt und wann könnte in diesem Fall Baubeginn sein?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei einer Einhausung der A 661 im Bereich Frankfurt Bornheim/Seckbach handelt es sich um eine Initiative der Stadt Frankfurt am Main, durch die die Voraussetzungen für eine gezielte städtebauliche und landschaftsräumliche Entwicklung geschaffen werden sollen.

Über die Potentialstudie zur Fortführung der Einhausung der A 661 zwischen der Talbrücke Seckbach und der Straße Am Erlenbruch hinausgehende konkrete Angaben über die finanzielle und technische Realisierbarkeit der Einhausung liegen der Landesregierung nicht vor. Insofern sind derzeit nicht die Voraussetzungen gegeben, Möglichkeiten einer Verknüpfung der Einhausung mit den Projekten A 66 Riederwaldtunnel und A 661 Ostumgehung zu prüfen und zu bewerten.

Wiesbaden, 15. November 2012

In Vertretung:
Steffen Saebisch