

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Gehrcke, Sabine Leidig,
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/1611 –**

Bau der Bundesautobahn 66/661 im Osten der Stadt Frankfurt am Main

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem geplanten Bundesautobahnbau (A 66/A 661) im Osten der Stadt Frankfurt am Main sind sowohl in der mindestens siebenjährigen Bauphase als auch im anschließenden Betrieb erhebliche Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner verbunden. Bei zahlreichen Versammlungen und Demonstrationen sowie in offenen Briefen haben Anwohnerinnen und Anwohner, Bürgerinitiativen sowie betroffene Einrichtungen und Vereine ihre Sorgen zum Ausdruck gebracht und konkrete Vorschläge zur Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastung unterbreitet.

Bereits während der Vorarbeiten, den sogenannten Proberammungen im Oktober 2013 im Bereich Vatterstraße, wurden bei Messungen von Bürgerinitiativen deutliche Grenzwertüberschreitungen festgestellt (www.bi-riederwald.de/news/165-negatives-fazit-der-bir-zu-den-proberammungen). Damit ist ein wirksamer Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch von Schulen, Kindertagesstätten, Seniorenwohnanlagen und Sportstätten der Fußballvereine Eintracht Frankfurt und FSV Frankfurt vor massiven Grenzwertüberschreitungen der Lärmbelastung fraglich. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Betroffenen unverständlich, dass die Ergebnisse der offiziellen Messungen der Straßenbaubehörden – trotz mehrfacher Anfragen – bis heute nicht veröffentlicht wurden.

Kritisch sind aus Sicht der Fragesteller auch die Annahmen zu bewerten, die der Planung zugrunde liegen. So geht beispielsweise die von der Planungsbehörde des Landes Hessen, Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, erstellte Verkehrsprognose 2025 aus dem Jahr 2013 von sinkenden Einwohnerzahlen der Stadt Frankfurt am Main bis zum Jahr 2025 aus. Das widerspricht sowohl der aktuellen Entwicklung als auch den Prognosen der Stadt Frankfurt am Main und des Landes Hessen. Dabei handelt es sich aus Sicht der Fragesteller nur um eine von vielen veralteten Annahmen und Zahlen aus den Jahren 2002 und 2003. So stuft das Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement die zu erstellende Bundesfernautobahn A66 (Riederwaldtunnel/Autobahndreieck Am Erlenbruch) für die Berechnung des Lärm- und Schadstoffschutzes nur noch als Pendlerautobahn („geprägt von Berufspendlern“) ein (www.mobil).

hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMWVL_15/HSVV_Internet/med/702/7023ed18-40ea-f317-9cda-a2b417c0cf46,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true, S. 31) und sieht keine weiterreichende Bedeutung dieser aus Bundeshaushaltungsmitteln zu finanzierenden Autobahn. Nahezu zeitgleich – nämlich im Dezember 2013 – meldete das Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement die A 661 und A 66 auch in diesem Bereich für eine Spurenerweiterung von sechs auf acht Fahrspuren als Ergebnis einer Engpassanalyse für den Bundesverkehrswegeplan 2015 an (www.mobil.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMWVL_15/HSVV_Internet/med/2b6/2b675c55-5c7b-241f-012f-312b417c0cf4,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true). Diese Analyse ist wiederum nicht in der noch im Sommer 2013 öffentlich vorgestellten Verkehrsprognose 2025 enthalten gewesen.

Weil abgesehen von Schallwänden und Flüsterasphalt auf mögliche Schutzmaßnahmen wie eine Schadstofffilterung für den Riederwaldtunnel oder die Einhausung (Überdachung) des Lückenschlusses zwischen den Autobahnen A 66 und A 661 verzichtet wird, ist zu erwarten – darauf deuten auch die offiziellen Dokumente des Landes Hessen (www.mobil.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMWVL_15/HSVV_Internet/med/c8f/c8f2ed18-40ea-f317-9cda-a2b417c0cf46,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true, S. 7) hin –, dass die Anwohnerinnen und Anwohner auch nach Beendigung der Bauarbeiten unzumutbaren Schadstoff- und Lärmbelastungen ausgesetzt sein werden.

Nach der Verkehrsprognose 2015 aus dem Jahr 2011 waren 400 Wohnungen des Stadtteils Riederwald von Grenzwertüberschreitungen beim Lärm betroffen. Nach den neuen offiziellen Berechnungen (Verkehrsprognose 2025 aus dem Jahr 2013) sollen „nur noch“ 169 Wohnungen betroffen sein, obwohl sich das erwartete Fahrzeugaufkommen des Riederwaldtunnels von 100 000 (Prognose 2015) auf 110 000 (Prognose 2025) erhöht hat.

1. Zu welchen Ergebnissen führten die Proberammungen, die Ende 2013 und Anfang 2014 entlang des Erlenbruchs durchgeführt wurden?

Die während der Proberammungen erhobenen Messergebnisse werden derzeit von einem unabhängigen Fachplanungsbüro ausgewertet und analysiert.

- a) Werden die Messungen veröffentlicht (bitte mit Begründung), und wenn ja, wann?

Die Hessische Straßenbauverwaltung beabsichtigt, nach Vorliegen der Ergebnisse der gutachterlichen Auswertung, diese auf einer Bürgerinformationsveranstaltung der Öffentlichkeit vorzustellen.

- b) Ist es dabei zu Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und Schadstoffen gekommen?

Wenn ja, welche Grenzwerte wurden jeweils wie überschritten, und warum wurden diese Grenzwertüberschreitungen nicht durch geeignete Schutzmaßnahmen verhindert?

- c) Wie hoch waren ggf. die Grenzwertüberschreitungen, insbesondere im Bereich der Pestalozzischule, entlang der Vatterstraße, der Straße Am Erlenbruch, dem Kindergarten in der Buchwaldstraße und der Lauterbacherstraße sowie der Altenwohnanlage in der Straße Am Erlenbruch?

Die Fragen 1b und 1c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Baudurchführung sind die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970) für die von den Bau-

maschinen und Baustellen ausgehenden Geräusche maßgeblichen Immissionsrichtwerte zu beachten. Sie dürfen grundsätzlich nicht überschritten werden. Allerdings sind Vorbelastungen zu berücksichtigen. Die Proberammungen waren Feldversuche, die dazu dienten, die Auswirkungen der für den Tunnelbau erforderlichen Rammungen zu ermitteln und daraus Konsequenzen für die Bau-durchführung festzulegen.

Um die Beeinträchtigungen für Bewohnerinnen und Bewohner sowie die nahe gelegene Pestalozzischule so gering wie möglich zu halten, wurden während der Proberammungen beispielsweise Lärm- und Staubschutzwände eingesetzt. Zudem sind die lärm- und erschütterungsintensivsten Arbeiten im Bereich der Pestalozzischule in der Zeit der hessischen Herbstferien (14. Oktober 2013 bis 26. Oktober 2013) vorgenommen worden. Das Schutzkonzept wurde zuvor durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement dem Frankfurter Ortsbeirat 11 (Fechenheim, Riederwald, Seckbach) und der Schulleitung der Pestalozzischule erläutert.

- d) Ist es zutreffend, dass es weit lärmärmere Verfahren gegeben hätte?
- e) Warum wurde insbesondere eine hydraulische Presse, die gerade in Stadtgebieten ihre Stärken hat, nicht eingesetzt (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 1d und 1e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Leisere Verfahren, wie z. B. das Einvibrieren der Spundbohlen oder die hydraulische Presse, stehen grundsätzlich zur Verfügung. Allen Verfahren gemeinsam ist, dass sie nicht bei allen Bodenverhältnissen anwendbar sind. Weitere Restriktionen ergeben sich aus technischen Erfordernissen (insbesondere den Baugrubentiefen bzw. Spundbohlenlängen sowie der später zu gewährleistenden Grundwasserumlaufbarkeit). Aus diesem Grund können nicht alle zur Verfügung stehenden Verfahren für jeden Abschnitt der Baumaßnahme zum Einsatz kommen.

- f) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das ausgeschriebene Verfahren einen ganz anderen Lärmschutz erfordert hätte, dass also die Ausschreibung für den notwendigen Lärmschutz fehlerhaft gewesen ist (bitte mit Begründung)?
- g) Ist es zutreffend, dass keine Lärmvorausberechnungen für das verwendete Verfahren vorgenommen wurden, die dann die Grundlage für die Ausschreibung des Lärmschutzes hätten sein müssen (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 1f und 1g werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den im Bereich der geplanten Tunnelröhre durchgeführten Proberammungen im Bereich der ehemaligen Kleingartenanlagen Erlenbruch und Teufelsbruch handelte es sich um Vorarbeiten, die zu einer Verdichtung der bisher zur Verfügung stehenden Informationen beitragen. Aus diesem Grund kamen hierbei die unterschiedlichsten technisch sinnvollen Verfahren zum Einbringen der Spundwandbohlen zum Einsatz.

Im Zuge der durchgeführten Feldversuche wurden ca. 5 m hohe Schallschutzwände vom Typ Cisilent angeordnet. Dabei konnte z. B. festgestellt werden, dass die Wand für die unteren Geschosse der „Vatterstraße 32“ im Mittel eine Minderung von ca. 3 dB bewirkte. Je nach Höhe der Vibrationsramme waren Pegelunterschiede während der Messung von 2 dB bis 7 dB feststellbar.

Auf der Grundlage der während der Feldversuche durchgeführten Erhebungen (insbesondere der Lärm- und Erschütterungsmessungen) sowie der sich anschließenden Auswertungen erfolgen die Bewertungen der einzelnen Verfahren

sowie die Festlegung des optimalen Bauablaufes. Die Vorarbeiten dienten insofern der Ermittlung belastbarer Kennwerte für die Immissionsschutz- und Erschütterungsberechnungen, auf deren Basis dann die Ausschreibung für die weiteren Bautätigkeiten erfolgen kann.

- h) Werden die Berechnungen und die Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht (bitte mit Begründung), und wenn ja, wann?

Ein umfangreiches Schutzkonzept bezüglich der Immissionen während der Bauzeit wird derzeit von einem unabhängigen Fachplanungsbüro auf der Grundlage der Erhebungen zu den Feldversuchen (Proberammungen) erstellt. Die Ergebnisse werden nach der Fertigstellung der Unterlagen in einer Bürgerinformationsveranstaltung im Riederwald der Öffentlichkeit vorgestellt und erläutert.

2. Ist es zutreffend, dass die in der Verkehrsprognose 2025 prognostizierte geringere Zahl der betroffenen Wohnungen nicht auf zusätzlich geplanten Schutzmaßnahmen basiert, sondern auf einer Veränderung der zugrundegelegten Rahmendaten (bitte mit Begründung)?

In der Verkehrsuntersuchung 2025 wurde der Lkw-Verkehr mit einem an aktuellen Zählwerten (2012) kalibrierten Verkehrsmodell berechnet. In der Verkehrsuntersuchung von 2004 (Prognose 2015) stand ein solches Modell noch nicht zur Verfügung, daher wurde auf die Tabellenwerte gemäß der Definition „Stadtautobahn“ in Anlehnung an die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) von 10 Prozent für den Tag und 20 Prozent für die Nacht zurückgegriffen. Auf Grundlage der Prognose 2025 ergaben sich ein Lkw-Anteil von 8 Prozent tags und ein Anteil von 11 Prozent nachts, die zu einer Reduzierung der Anzahl der betroffenen Wohnungen beigetragen haben.

Eine deutliche Verringerung der betroffenen Wohnungen mit Grenzwertüberschreitungen wurde zudem durch den geplanten ergänzenden Lärmschutz an der A 661 und A 66 erreicht.

3. Welche Rahmendaten haben sich in der Verkehrsprognose 2025 im Vergleich zur Verkehrsprognose 2015 wie verändert?

Die Verkehrsuntersuchung von 2004 (Prognosejahr 2015) basiert auf Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2003, Strukturdaten aus dem GVP (Generalverkehrsplan) des Umlandverbandes Frankfurt, Analyseverkehrsnetzen MID (Mobilität in Deutschland) und ÖV (öffentlicher Verkehr) aus dem Jahr 2003 und Verhaltensdaten aus der Volkszählung 1986. Grundlage für die Prognose der Fernverkehre waren Matrizen aus der Bedarfsplanprognose 2015 des Bundesverkehrswegeplans 2003. Eine modellmäßige Abbildung von unterschiedlichen Verkehrssystemen (Pkw und Lkw) war mit den damaligen Verkehrsmodellen nicht möglich.

Die Verkehrsuntersuchung von 2013 (Prognosejahr 2025), die für die geplanten Änderungsverfahren, insbesondere den Lärmschutz, erstellt worden ist, basiert auf projektbezogenen Verkehrserhebungen und Dauerzählungen der VZH (Verkehrszentrale Hessen) aus dem Jahr 2012, Strukturdaten des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain und der Stadt Frankfurt aus dem Jahr 2011 (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 10) 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. Für die Verkehrserzeugungsrechnungen stand ein Verkehrsmodell zur Verfügung, welches in der Lage

war, das Verkehrsaufkommen getrennt nach Pkw, Lkw < 3,5 t, Lkw > 3,5 t und den ÖV (öffentlichen Verkehr) zu berechnen.

4. Teilt die Bundesregierung die Einstufung dieser Autobahn durch „Hessen mobil“ als Regionalautobahn für Pendler und nicht – wie bisher – als Fernautobahn (bitte mit Begründung)?

Der sechsstreifige Neubau der A 66 mit dem Tunnel Riederwald und der Bau der zweiten Richtungsfahrbahn der A 661 Osttangente Frankfurt sind im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Diese Maßnahmen wurden von der Hessischen Straßenbauverwaltung nach dem gültigen Regelwerk als Autobahn geplant und werden derzeit gebaut. Eine Unterscheidung in Fern- und Pendlerautobahn gibt es nicht. Diese Autobahnen werden aber durch ihre Lage im Ballungsraum Rhein-Main in der Verkehrscharakteristik vom Pendlerverkehr geprägt. Das Dienstleistungszentrum Frankfurt erzeugt mit seinen Arbeitsplätzen im tertiären Sektor sehr starke Berufspendlerströme. Diese Verkehrsströme prägen das Verkehrsgeschehen auf allen Autobahnen im Ballungsraum.

In der Verkehrsuntersuchung ist dementsprechend dargestellt, dass bei dem sehr hohen Verkehrsaufkommen der Schwerverkehrsanteil im Ballungsraum deutlich unter 10 Prozent und Quelle bzw. Ziel der einzelnen Fahrten in den jeweiligen Ballungsgebieten liegen. Im gesamten Streckenverlauf bleibt die absolute Anzahl der Fahrzeuge des Schwerverkehrs in einer vergleichbaren Größenordnung, während die Anzahl der Pkw mit zunehmender Nähe zu Frankfurt steigt.

5. Welche Konsequenzen hat diese Einstufung durch das Land Hessen aus Sicht der Bundesregierung für die Priorität dieser Verbindung im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015?

Mit der Verbindung der A 66 mit der A 661 im Autobahndreieck Erlenbruch wird eine Lücke im dem weiträumigen Verkehr dienenden Autobahnnetz im Osten Frankfurts geschlossen. Da sich der Lückenschluss der A 66 mit der A 661 bereits in Bau befindet, ist er Bestandteil des so genannten Bezugsfalls für den BVWP 2015 und gilt damit als gesetzt. Dass die dem Fernverkehr dienenden Autobahnen in der Nähe von Ballungszentren auch dem Pendlerverkehr von und in dieses Ballungszentrum (hier Frankfurt) dienen, hat keine Konsequenzen für die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015. Es unterstreicht nur die große Bedeutung dieses wichtigen Lückenschlusses auch für die Berufspendler im Raum Frankfurt.

6. Warum bringt die A 66/A 661 laut Annahme in der Verkehrsprognose 2025 fast keine Entlastung im Hinblick auf das bestehende Autobahnnetz – trotz zentraler Lage in Deutschland?

Bei dem sechsstreifigen Neubau der A 66 mit dem Tunnel Riederwald mit Anbindung an die A 661 handelt es sich um einen ca. 2,2 km langen Lückenschluss im Autobahnnetz. Die A 661 existiert bereits heute schon als vierstreifige Autobahn mit einem reduzierten Querschnitt zwischen den Anschlussstellen Frankfurt-Friedberger Landstraße und Frankfurt-Ost. Beide Autobahnen liegen im Ballungsraum Rhein/Main bzw. innerhalb des Stadtgebietes Frankfurt am Main. Hier steht den Verkehrsteilnehmern ein dichtes Straßennetz zur Verfügung, um ihre Ziele bzw. die nächste Autobahn zu erreichen. Die Bündelungswirkung des Neubaus der A 66 und des Ausbaus der A 661 sowie deren Lückenschluss im Autobahndreieck Erlenbruch führt daher in erster Linie zu einer Entlastung des

umliegenden Bundes-, Landes-, Kreis- und Stadtstraßennetzes. Durch den Bau der A 66/A 661 wird z. B. eine Verkehrsentslastung der Hanauer Landstraße um 14 400 Kfz/24 h (28,6 Prozent), der Straße Am Erlenbruch um 15 300 Kfz/24 h (64 Prozent) und der Friedberger Landstraße um 12 500 Kfz/24 h (25,1 Prozent) prognostiziert.

7. Entspricht dies auch den vorangegangenen Planungen, und gilt diese Annahme auch für den Ausbau der oben genannten Engpassanalyse der A 66 und der A 661 im Rahmen der Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung „Neubau der Bundesautobahn A 66 Frankfurt am Main–Hanau, Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreiecks (AD) Frankfurt-Erlenbruch (BAB 66/BAB 661) und der Anschlussstelle Frankfurt-Borsigallee (BAB 66/K 870)“ entsprechen den Ergebnissen aller Vorgängeruntersuchungen. Danach führte der Bau der A 66, Tunnel Riederwald, und der Ausbau der A 661, Ostumgehung Frankfurt, nie zu großräumigen Verlagerungen im Autobahnnetz, sondern bündelte immer den Verkehr im Main-Kinzig-Kreis und in der Stadt Frankfurt aus dem nachgeordneten Netz auf die Autobahnen.

Die Engpassanalyse hat eine völlig andere Zielrichtung. Für den Verkehrsträger Straße wurde mit ihr 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. Ziel war es, die systematischen Staugefahren aufzudecken, die aus unterdimensionierter Verkehrsinfrastruktur resultieren. Hinsichtlich der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wird auf die Internetseite des BMVI (www.bmvi.de/BVWP2015) verwiesen.

8. Gibt es andere Autobahnen, bei deren Planung und Erweiterung davon ausgegangen wird, dass, wie bei der A 66/A 661, keine Entlastungswirkung entsteht, und wenn ja, welche waren bzw. sind das?

Auf die Antworten auf die vorangegangenen Fragen wird verwiesen, in denen die Entlastungswirkung der A 66/A 661 dargestellt wurde.

9. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass der prognostizierte Lkw-Anteil im Riederwaldtunnel mit 9 Prozent am Tag und 11 Prozent in der Nacht im Vergleich zu anderen Autobahnen (20 Prozent am Tag, 40 Prozent in der Nacht) erheblich niedriger liegt?

Ein prozentualer Vergleich des Schwerverkehrsanteils auf verschiedenen Autobahnen ist nicht zielführend, da die absoluten Verkehrsbelastungen durch den Schwerverkehr wesentlich entscheidender sind. Der Schwerverkehrsanteil im Bundesfernstraßennetz ist im Übrigen nur sehr bedingt von regionalen Bevölkerungsentwicklungen abhängig. Deshalb wäre eine Korrektur der Verkehrsprognose 2025 nur aus diesem Grund nicht erforderlich.

Wie in der Antwort zu Frage 4 dargelegt, bleibt im gesamten Streckenverlauf die absolute Anzahl der Fahrzeuge des Schwerverkehrs annähernd gleich, während die Anzahl der Personenkraftwagen mit zunehmender Nähe zu Frankfurt steigt. Demgemäß ist der Lkw-Anteil im Ballungsraum entsprechend geringer.

Die Verkehrsprognose 2025 weist für den Tunnel Riederwald eine Belastung von 102 000 Kfz/24 h bei 10 000 Lkw/24 h (Lkw > 2,8 t) aus. Bei diesen Ver-

kehrsmengen 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 liegt der Lkw-Anteil der A 66 im Bereich des Tunnels Riederwald bei einer Belastung von 102 000 Kfz/24 h und 10 000 Lkw/24 h bei ca. 10 Prozent. Zieht man zum Vergleich beispielhaft die A 5 bei Alsfeld (außerhalb von Ballungsräumen, ohne großen Pendlerverkehr) heran, ergibt sich aus den Daten der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 (allgemeine Straßenverkehrszählung) 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. 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.

Diese Beispiele zeigen, 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.

- a) Wenn ja, wie ist diese Annahme mit der Prognose der Stadt Frankfurt am Main vereinbar, nach der die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 auf 725 000 ansteigen wird und bis zum Jahr 2030 möglicherweise sogar 850 000 Einwohner zählt (www.frankfurt.de, Statistik aktuell 26/2010, Frankfurter Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030, www.fr-online.de vom 15. Mai 2014 „Wachstum setzt Stadt unter Druck“)?

Die Einwohnerprognose für Frankfurt am Main hat keinen Einfluss auf die Verkehrszusammensetzung der A 66/A 661. Die vielen Arbeitsplätze im tertiären Sektor im Rhein-Main-Gebiet führen immer zu starken Pendlerbewegungen und damit zu einem sehr hohen Pkw-Aufkommen. Der prozentuale Lkw-Anteil würde dadurch nicht ansteigen.

- b) Welche Werte würden sich für den Verkehr auf der Straße am Erlenbruch bei entsprechender Korrektur in der Verkehrsprognose 2025 ergeben?

Das Verkehrsmodell weist die starken Entlastungen der Straße „Am Erlenbruch“ aus, weil sich durch den Bau des Tunnels Riederwald Reisezeitvorteile für Fahrten aus dem Bereich Frankfurt/ Bergen-Enkheim und dem Main-Kinzig-Kreis in Richtung Innenstadt von Frankfurt am Main ergeben. Eine Fahrt über die A 66 ist attraktiver, als durch das innerstädtische Netz mit seinen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lichtsignalanlagen. Diese Verkehrsverlagerungen sind unabhängig von den für Frankfurt prognostizierten Einwohnerzahlen.

10. Ist es zutreffend, dass das in der Verkehrsprognose 2025 prognostizierte Absinken des Verkehrsaufkommens auf der Straße am Erlenbruch um zwei Drittel von 24 500 heute auf 8 400 im Jahr 2025 auf der Annahme beruht, dass die Bevölkerung der Stadt Frankfurt am Main bis zum Jahr 2025 sinken wird (bitte mit Begründung)?

Die Abnahme der Verkehrsbelastung auf der Straße „Am Erlenbruch“ beruht auf der sich durch den Bau der A 66 ergebenden Verkehrsentslastung.

Die Prognosestrukturdaten der Verkehrsuntersuchung 2013 zur A 66 (Tunnel Riederwald) wurden in den Jahren 2010/2011 im Auftrag des Regionalverbandes Frankfurt-Rhein-Main und der Stadt Frankfurt erarbeitet. Sie basieren auf den Eckwerten der Landesentwicklungsplanung, des Regionalplanes Südhessen, des Regionalen Flächennutzungsplanes des Regionalverbandes Frankfurt-Rhein-Main und Erkenntnissen des Stadtplanungsamtes Frankfurt. Dabei handelt es sich um die zu diesem Zeitpunkt aktuellsten offiziellen Daten zur Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung im Rhein-Main-Gebiet. Sie wurden somit als Grundlage der Verkehrsuntersuchung zur A 66 (Tunnel Riederwald) genutzt.

- a) Wenn ja, wie ist diese Annahme mit der Prognose der Stadt Frankfurt am Main vereinbar, nach der die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 auf 725 000 ansteigen wird?
- b) Welche Werte würden sich für den Verkehr auf der Straße am Erlenbruch bei entsprechender Korrektur in der Verkehrsprognose 2025 ergeben?

Die Fragen 10a und 10b werden gemeinsam beantwortet.

Die offiziellen Statistiken des Hessischen Statistischen Landesamtes (regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung auf der Basis der zwölften koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung) weisen für die Stadt Frankfurt am Main bis zum Jahr 2030 einen leichten Bevölkerungsanstieg von 4,3 Prozent (28 800 Einwohner) gegenüber dem Jahr 2010 aus. Für den Main-Kinzig-Kreis wird, wie auch für den Wetteraukreis, ein leichter Rückgang in den Einwohnerzahlen von ca. 3,7 Prozent bzw. von 1,5 Prozent erwartet. Solche geringen Schwankungen führen zwar, wie in den letzten Jahren zu beobachten war, zu einer Stagnation des Verkehrsaufkommens. Auf die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen zum Tunnel Riederwald hat dies jedoch keinen Einfluss.

11. Wie stellt sich die Schadstoff- und Lärmsituation im Frankfurter Stadtteil Riederwald in Kombination mit der Belastung aus dem westlichen Portal des Riederwaldtunnels dar, sollte der Verkehr auf der Straße Am Erlenbruch um nur ein Drittel abnehmen?

Wie in der Antwort zu Frage 6 dargelegt, ist davon auszugehen, dass sich die prognostizierte Reduzierung der Verkehrsmenge im Bereich der Straße „Am Erlenbruch“ nach dem Bau des Tunnels Riederwald einstellen wird. Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen weiterer denkbarer Szenarien sind daher nicht erforderlich.

12. Wird dieses Projekt im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans angesichts des Baufortschritts erneut überprüft (bitte mit Begründung)?

Bereits in Bau befindliche Projekte, wie der Lückenschluss der A 66 mit der A 661 im Osten Frankfurts, werden im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplanes nicht erneut überprüft.

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 bezüglich der A 66/A 661?

Die beiden Projekte dienen dem erforderlichen Lückenschluss im Osten Frankfurts und werden weiterhin als dringend notwendig erachtet.

14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung (bitte jeweils begründen), dass diese teilweise auf zweifelhaften und veralteten Annahmen beruht, insbesondere bezüglich der Annahmen,
- a) dass die Bevölkerungszahl der Stadt Frankfurt am Main sinken wird,
 - b) dass durch den Riederwaldtunnel weit weniger Lkw fahren werden als über andere Bundesautobahnen,
 - c) dass keine Entlastungswirkung für andere Autobahnen auftritt, und
 - d) dass der Verkehr auf der Straße am Erlenbruch bis zum Jahr 2025 um zwei Drittel zurückgehen wird?

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung der Fragesteller nicht. Die zum Analysezeitpunkt vorliegenden Bevölkerungsvorausschätzungen auf Basis von Erkenntnissen des Regionalverbandes Frankfurt-Rhein-Main und der Stadt Frankfurt am Main wurden in die Untersuchung eingearbeitet. Neuere Erkenntnisse gehen zwar von einem Wachstum der Städte, auch von Frankfurt am Main, aus. Da dieses Wachstum aber von der ausreichenden Verfügbarkeit von Wohnraum abhängig ist, die Verteilung der Neubevölkerung gegenwärtig unbekannt ist und die Gesamtbevölkerung des Rhein-Main-Raumes tendenziell stagniert, werden die Auswirkungen auf den Lückenschluss als gering eingeschätzt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht daher kein Anlass zur Überarbeitung der Gutachten.

Hinsichtlich der Fragen 14b, 14c und 14d wird auf die Antworten zu den vorangegangenen Fragen verwiesen. Die Annahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald sind methodisch einwandfrei und realistisch.

15. Wieso wurde für die Planung der Schutzmaßnahmen für den Frankfurter Stadtteil Riederwald die Verkehrsprognose 2025 verwendet?

Verkehrsprognosen werden aufgrund des hohen zeitlichen und finanziellen Aufwandes in größeren Zeitabständen erzeugt. Die Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt die derzeit gültigen Verkehrsdaten, auch die Datenbasis des Bundes, die zur Überprüfung der Bedarfspläne im Jahr 2010 erstellt wurde. Weiterhin basiert das Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald auf aktuellen Verkehrserhebungen und den zum Zeitpunkt der Erstellung aktuellsten Vorstellungen über die Strukturentwicklung der Stadt Frankfurt am Main und der Regionalplanung. Die Verkehrsuntersuchung ist aktuell und entspricht dem Stand der Technik. Sie ist eine tragfähige Grundlage für die Planung von Schallschutzmaßnahmen.

16. Warum wurden in der Verkehrsprognose 2025 noch nicht die Verkehrsergebnisse eingearbeitet, die in etwa zeitgleich zur Begründung der Anmeldung der Spurenerweiterung der A 66 rund um das Autobahndreieck Am Erlenbruch für den Bundesverkehrswegeplan 2015 im Dezember 2013 vom Land Hessen angemeldet wurde?

Sowohl in der aktuellen Verkehrsprognose für den Riederwaldtunnel als auch in der Engpassanalyse des Bundes wurde die bundesweite Datenbasis 2025 verwendet.

17. Auf welcher wissenschaftlichen Untersuchung beruht die Begründung „Engpassanalyse“ für die vom Land Hessen für den Bundesverkehrsweplan angemeldeten Erweiterungen der A 661 und der A 66 jeweils von sechs auf acht Fahrspuren?

Basis der Meldung der Projekte ist die Schwachstellenanalyse des Bundes für die Bundesfernstraßen („Engpassanalyse für die Bundesfernstraßen“, Aachen 2012).

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

18. Ist die sechsspurige Planung des Riederwaldtunnels, vor dem Hintergrund, dass die angemeldete „Engpassanalyse“ den achtspurigen Ausbau der kompletten Strecke der A 66 beginnend an der A 661 in Frankfurt bis Hanau umfasst, damit überholt (bitte mit Begründung)?

Wird der Riederwaldtunnel zum Nadelöhr der A 66 werden (bitte mit Begründung)?

Eine Engpassanalyse wurde nicht angemeldet. Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

Die aktuelle Planung weist für den Riederwaldtunnel eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Im Gegensatz zu den bundesweiten Verkehrsmodellen der Schwachstellenanalyse hat die Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald im Osten Frankfurts einen größeren Detaillierungsgrad und somit einen wesentlich größeren Lokalbezug. Das Modell wurde an videogestützten Verkehrserhebungen geeicht. Bei der Prognose wurden auch lokale Besonderheiten in den Strukturentwicklungen berücksichtigt, wie z. B. die EZB (Europäische Zentralbank). Bei Abweichungen zwischen den Modellergebnissen ist der Verkehrsuntersuchung Tunnel Riederwald der Vorzug zu geben. Es ist daher davon auszugehen, dass der Riederwaldtunnel auch für zukünftige Verkehrsbelastungen ausreichend leistungsfähig sein wird.

19. Welche Verkehrszahlen ergeben sich aus dieser Engpassanalyse für das Autobahndreieck Am Erlenbruch und den Riederwaldtunnel bei Tag und bei Nacht, und wie hoch sind die dazugehörigen Lkw-Anteile?

Auf die vorangegangenen Ausführungen über Zielrichtung der Engpassanalyse, insbesondere die Antwort zu Frage 7, wird verwiesen.

Der Engpassanalyse lagen die Verkehrsbelastungszahlen der Bedarfsplanprognose 2025 zugrunde. Diese können die wesentlich detailliertere Verkehrsprognose im Rahmen der Planung einer konkreten Maßnahme, wie dem Lückenschluss der A 66 mit der A 661, jedoch nicht ersetzen.

20. Mit welchem Ergebnis muss an den – laut Verkehrsprognose 2025 – vorhandenen Engpassstellen auf der A661 rund um die Friedberger Landstraße und der zu 100 Prozent ausgelasteten Ratswegstraße an der Anschlussstelle (AS) Frankfurt-Ost auf Basis der Engpassanalyse gerechnet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Tunnel Riederwald wurden die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Frankfurt Ost und des Ratsweges mittels Mikrosimulation nachgewiesen. Für die Anschlussstelle Frankfurt Friedberger Landstraße wurde aufgrund der Mikrosimulation ein leistungsfähiges Konzept erarbeitet und mit der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

Für die Planung einer Maßnahme ist immer die zugehörige und gegenüber der bundesweiten Bedarfsplanprognose wesentlich differenziertere Maßnahmenprognose maßgebend.

21. Welche Lärm- und Schadstoffwerte ergeben sich für die Stadtteile Riederwald, Bornheimer Hang und Seckbach unter Zugrundelegung der Verkehrswerte aus der Engpassanalyse (inklusive der Berücksichtigung des Fahrspurenausbaus und Ergebnisausweises entsprechend der Darstellung mit der Verkehrsprognose 2025)?

Auf die Antworten zu den vorangegangenen Fragen wird verwiesen.

22. Wann, wo und wie werden die Hintergrundinformationen zu der Engpassanalyse betreffend der A 66 und der A 661 veröffentlicht, bzw. an welche Stelle können sich Bürger und Bürgerinitiativen wenden?

Auf die Antworten zu den vorangegangenen Fragen wird verwiesen.

23. Vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsprognose 2025 eine erhöhte Staufahrt auf der A 661 rund um die Friedberger Landstraße sowie eine 100-Prozent-Auslastung der Ratswegstraße an der AS Frankfurt-Ost benennt, mit welchem Ergebnis muss an diesen Engpassstellen nach entsprechender Korrektur in der Verkehrsprognose 2025 gerechnet werden?

Die Datengrundlagen der Verkehrsuntersuchung 2013 berücksichtigen die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“, sind aber regional wesentlich feinteiliger differenziert und kalibriert. Entsprechend spiegelt die Verkehrsuntersuchung 2013 zum Tunnel Riederwald die Verkehrsentwicklung im Raum Frankfurt am Main mit einem höheren Detaillierungsgrad wieder. Eine Korrektur der Untersuchung zum Riederwald ist nicht notwendig.

24. Welche Lösungskonzepte stellt die Bundesregierung in Aussicht, sollte sich nach Eröffnung des Riederwaldtunnels die Situation an diesen Stellen noch problematischer gestalten?

Die Kapazitäten des Tunnels Riederwald werden aufgrund umfangreicher Mikrosimulationen als ausreichend betrachtet, sodass es insgesamt zu einer Entspannung der Verkehrssituation kommen wird.

Hinsichtlich der A 661 und der Anschlussstelle Frankfurt Friedberger Landstraße wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

25. Ist es zutreffend, dass für den Riederwaldtunnel keinerlei Schadstofffilter vorgesehen sind?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den Verzicht auf Schadstofffilter vor dem Hintergrund, dass das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz der Stadt Frankfurt am Main mit Schreiben vom 22. November 2012 mitgeteilt hat, dass Schadstoffgrenzwertüberschreitungen rund um das Tunnelportal möglich seien, und wie hoch wären die Mehrkosten für eine spätere Nachrüstung?

Wenn nein, welche Filteranlagen sind vorgesehen?

Der Einbau von Schadstofffiltern ist gemäß dem aktualisierten Gutachten zur Lufthygiene (Lahmeyer International, A 66 – Riederwaldtunnel, Aktualisierung

zur lufthygienischen Auswirkung der aktualisierten Verkehrsmengen, Bad Vilbel Juli 2013) nicht erforderlich.

Der Einbau von Schadstofffiltern könnte grundsätzlich nur einen Anteil aus der lufthygienischen Gesamtbelastung in der unmittelbaren Nähe der Tunnelportale herausnehmen. Dieser Anteil definiert sich aus den Emissionen des Tunnels, die im Vergleich zur Belastung durch die Autobahn selbst sowie die Hintergrundbelastung aus dem Straßennetz zu bewerten sind. Jenseits des Lokalbereiches der Tunnelportale wären immissionsseitige Veränderungen durch Schadstofffilter insofern von geringer Relevanz.

Bezüglich der Reduzierungsziele der lufthygienischen Komponenten für das Stadtgebiet Frankfurt (Luftreinhalteplan) würde der Einsatz von Luftfiltern die Gesamtbelastung des Stadtgebietes/Kernraumes zwar verkleinern, aber nicht signifikant ändern. Der Anteil der Tunnelemissionen ist im Vergleich zu dem Anteil der Gesamtemissionen des Straßennetzes des Stadtgebietes Frankfurt gering bzw. vernachlässigbar.

Hinzu kommt, dass in der Zukunft durch die technische Verbesserung der Fahrzeugflotte eine weitere Reduzierung der Schadstoffemissionen nicht nur im Tunnel erreicht wird.

Die immissionsrechtlichen Rahmenbedingungen werden durch die konventionelle Bauweise eingehalten. Daher besteht für einen darüber hinausgehenden zusätzlichen Einbau von Schadstofffiltern weder eine rechtliche Grundlage, noch sind die damit verbundenen wesentlich höheren Bau- und Betriebskosten haushaltsrechtlich vertretbar. Die Finanzierung einer solchen zusätzlichen Anlage zu Lasten des Bundes ist somit haushaltsrechtlich nicht möglich.

26. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Zeitplan der Bauarbeiten, die auf sieben Jahre angesetzt sind, mit Baumaßnahmen, in denen die Anwohnerinnen und Anwohner erheblichen Belastungen ausgesetzt sein werden, angesichts der Ausgangslage – beispielsweise die Grundwasserströme vom Stadtteil Seckbach zum Main oder die Koordination der beiden Großprojekte Autobahndreieck und Riederwaldtunnel – eingehalten werden kann?

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement hat die Unterlagen zu den Bauphasen in einem ersten Entwurf dem Straßenverkehrsamt der Stadt Frankfurt am Main sowie der Bürgerinitiative Riederwald (BIR) vorgestellt und eingehend erläutert. Im Anschluss wurden sukzessive die geäußerten Anregungen und Bedenken geprüft und, sofern möglich, in die Unterlagen integriert. Das Ergebnis wurde von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement im Zuge einer großen öffentlichen Veranstaltung am 2. Juli 2013 den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtteiles Riederwald erneut vorgestellt und parallel auf der Internetseite veröffentlicht.

Von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement wurde die Bauphasenplanung inzwischen weiter vertieft und weitere Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange vorgenommen, so dass der Detaillierungsgrad der Unterlagen zum Bauablauf immer weiter zugenommen hat.

Auf dieser Basis konnte in der Zwischenzeit mit der Erarbeitung eines Gesamtbauplanes begonnen werden. Nach den derzeit zur Verfügung stehenden Informationen kann die prognostizierte Bauzeit von sieben Jahren weiterhin eingehalten werden.

- a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Baumaßnahmen nicht beginnen dürfen, bevor der detaillierte Bauablaufplan der Öffentlichkeit vorgelegt worden ist (bitte mit Begründung)?

Der Bauablauf soll den Bewohnerinnen und Bewohnern vor Ort in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt werden.

- b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Bauablauf von einem unabhängigen Ingenieurbüro auf Realitätsnähe der Annahmen untersucht werden sollte (bitte mit Begründung)?

Der Gesamtbauzeitenplan wird von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement mit Unterstützung durch ein unabhängiges Ingenieurbüro erstellt. Er basiert auf der Zuarbeit der einzelnen für die entsprechenden Fachgewerke zuständigen Behörden und Stellen (z.B. der Stadt Frankfurt am Main, den Ver- und Entsorgungsunternehmen, der Verkehrsgesellschaft Frankfurt, den Fachplanungsbüros für die konstruktiven Bauteile usw.). Hierbei werden zudem die umfangreichen Erfahrungen aus vorangegangenen Baumaßnahmen berücksichtigt, sodass nach Abschluss dieser Arbeiten ein belastbares und realistisches Ergebnis vorliegen wird.

- c) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es in Anbetracht der Bauzeit baubegleitende Lärm- und Schadstoffmessungen geben muss und dass die Messergebnisse den Anwohnerinnen und Anwohnern in Hinblick auf ihre gesundheitliche Unversehrtheit (Pestalozzischule mit Kindergarten und Hort und Seniorenwohnanlage Riederwald neben zahlreichen Wohnblöcken direkt an der Baustelle) jeweils zeitgleich im Internet zur Verfügung gestellt werden müssen (bitte mit Begründung)?

Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, werden von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, um die Beeinträchtigungen für die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Riederwald im Rahmen der Bautätigkeiten auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Dazu diente auch das im Rahmen der Proberammungen begleitend durchgeführte Messprogramm für Lärm, Erschütterungen und Stickstoffdioxid (NO₂) in Bezug auf Erkenntnisse zu den Auswirkungen durch die anstehende Tunnelbaumaßnahme. Erst nach Vorlage des Abschlussberichts zu diesen Proberammungen kann von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement über die weitere Vorgehensweise bezüglich der baubegleitenden Maßnahmen entschieden werden.

- d) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei Grenzwertüberschreitungen während des Baus sofort ein Baustopp verfügt wird, um die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Schülerinnen und Schüler in dem Zeitraum von sieben Jahren wirkungsvoll zu schützen?
- e) Wie ist es den Bürgerinnen und Bürgern möglich, einen Baustopp zu erwirken, vor dem Hintergrund, dass weder der Eilantrag des zuständigen Ortsbeirats – einstimmig verabschiedet – noch Beschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner einen Baustopp vom Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement erwirken konnten?

Die Fragen 26d und 26e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist diesbezüglich auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 6. Februar 2007, S. 443 ff., unter Nr. 7.6.2.4 Baulärm zu verweisen. Danach sind bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum

Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29. August 2002 und damit der Stand der Technik zu beachten. Weiterhin sind die allgemein gültigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften und technischen Regelwerke entsprechend einzuhalten. Mit diesen generellen Vorgaben wird sichergestellt, dass bei der Bauausführung die Emissionen und damit die Immissionen auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt werden.

Darüber hinaus wurde ein Schutzkonzept für die Baudurchführung entwickelt (siehe hierzu Antwort zu Frage 1g, welches bereits im Vorgriff der Baumaßnahme geeignete Lösungsmöglichkeiten für den Immissionsschutz sowie die Lufthygiene aufzeigen wird).

Die Einhaltung der getroffenen Festlegungen sowie der geltenden Regelwerke im Zuge der Bautätigkeiten wird durch die Bauleitung des beauftragten Unternehmens bzw. die örtliche Bauüberwachung des Auftraggebers sichergestellt.

27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es bislang kein umfassendes Lärm- und Schadstoffschutzkonzept gibt, sondern dass lediglich einfache Lärmschutzwände und die Verwendung von Flüsterasphalt vorgesehen sind, die nach Auffassung der Fragesteller keinen ausreichenden Schutz gewähren (bitte mit Begründung)?

Im Rahmen der Planfeststellung (Planfeststellungsbeschluss vom 4. Januar 1980 in der geänderten Fassung) wurden für die Ostumgehung Frankfurt im Zuge der A 661 aktive Lärmschutzmaßnahmen planfestgestellt und überwiegend bereits fertiggestellt. In den Bereichen des Autobahndreiecks Erlenbruch und der A 66 Tunnel Riederwald wurden ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen geplant und planfestgestellt (Planfeststellungsbeschluss vom 6. Februar 2007).

Diese Lärmschutzmaßnahmen sollen an der Ostumgehung Frankfurt und vor dem Tunnel Riederwald durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden, wobei die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung 2013, die im Auftrag von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement von einem Büro methodisch fachgerecht erstellt wurde, zugrunde gelegt wird. Die abschließende Prüfung der der Ermittlung zugrunde liegenden Geräuschimmissionen wird von der Planfeststellungsbehörde in einem Planänderungsverfahren vorgenommen werden.

Die inzwischen im Internet veröffentlichte schalltechnische Berechnung für den Bereich Riederwald berücksichtigt den Einbau eines offenporigen Fahrbahnbelags auf der A 661, die Erhöhung der Lärmschutzwände vor dem westlichen Tunnelportal von 4 m auf 6 m sowie die Errichtung einer ergänzenden Lärmschutzwand im Autobahndreieck (AD) Erlenbruch.

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. Die nun geplante Erhöhung der Lärmschutzwände dient der weiteren Verbesserung des aktiven Lärmschutzes, auch für Altenheime. Die gewählte Höhe lässt sich durch eine entsprechende Gestaltung und Bepflanzung in die Landschaft geeignet einpassen.

Mit den bereits vorgesehenen und noch ergänzend geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben im Ergebnis nur geringe Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, die mit passiven Lärmschutzmaßnahmen (einschließlich ggf. vorzusehender Belüftungseinrichtungen in Schlafzimmern) eingehalten werden können. Die für Altenheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht werden mit den geplanten aktiven

Maßnahmen eingehalten. Der vorgesehene Lärmschutz entspricht somit vollumfänglich den gesetzlichen Vorgaben und geltenden Regelwerken.

Wenn ja,

- a) wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass ein wirksames Schutzkonzept erstellt wird, das den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zweifelsfrei sicherstellt,
- b) ist die Bundesregierung bereit, ein solches umfassendes Schutzkonzept gemeinsam mit den Anwohnerinnen und Anwohnern und deren Bürgerinitiativen zu entwickeln, um den Verdacht zu entkräften, dass deren berechnete Sorgen nicht ernst genommen werden?

Die Fragen 27a und 27b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit den ergänzend geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird aus der Sicht der Bundesregierung ein umfassendes, wirksames Lärmschutzkonzept umgesetzt werden.

28. Wie hoch wären die Mehrkosten, wenn die noch anhängigen Klagen bezüglich des Lärmschutzes Erfolg haben und nachträgliche Verbesserungen beim Lärmschutz erforderlich sind?

Wie in der Antwort zu Frage 27 dargelegt, stellen die vorgesehenen baulichen Maßnahmen den innerhalb der immissionsschutzrechtlichen Vorschriften bestmöglichen Immissionsschutz dar. Sollte der Hessische Verwaltungsgerichtshof dennoch eine Planergänzung in Form weiter gehender Lärmschutzmaßnahmen sehen, so können die Mehrkosten erst ermittelt werden, wenn der Umfang dieser Maßnahmen bekannt ist.

29. Ist es zutreffend, dass am Tunnelportal des Riederwaldtunnels inmitten eines belebten Stadtteils einer Großstadt, in unmittelbarer Nähe der Hallgarten- und der Pestalozzischule, eines Kinderhorts und eines Kindergartens im Gebäude der Pestalozzischule, der Altenwohnanlage in der Straße Am Erlenbruch eine Lärmschutzwand von sechs Metern Höhe vorgesehen ist?

Im Bereich des westlichen Tunnelportales ist eine 6 m hohe Lärmschutzwand geplant. Der Mindestabstand zu der nächsten Wohnbebauung beträgt 80 m. Die Altenwohnanlage befindet sich in einem Mindestabstand von 140 m, die Pestalozzischule ist 155 m entfernt und die Hallgartenschule weist eine noch größere Entfernung zu den geplanten Lärmschutzwänden auf.

- a) Hält die Bundesregierung ein Leben im Schatten einer sechs Meter hohen Mauer für zumutbar (bitte mit Begründung)?
- b) Welche Optik wird für diese Lage mitten in der Stadt gewählt?

Die Fragen 29a und 29b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch ein Architektur- und Stadtplanungsbüro wurde unter Berücksichtigung der topografischen und stadtlandschaftlichen Besonderheiten ein Gestaltungskonzept entwickelt. Dieses sieht unter Beachtung der von der Bundesregierung vorgegebenen Gestaltungsgrundsätze helle, bzw. teilweise transparente Materialien für die Lärmschutzwand vor. Die geplante Bepflanzung der angrenzen-

den Freiflächen unterstützt zusätzlich die erheblich reduzierte Wahrnehmung der geplanten konstruktiven Bauteile.

- c) Inwieweit ist dabei eine Beteiligung der Stadt bzw. des Stadtteils sowie der Bürgerinitiativen bei der Gestaltung vorgesehen (bitte mit Begründung)?

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement stimmt das Gestaltungskonzept derzeit mit der Stadt Frankfurt am Main ab. Im Anschluss ist eine Vorstellung der Unterlagen in der Öffentlichkeit beabsichtigt.

30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Verlängerung des Tunnels über den Trogbereich, inklusive Rampen, die bessere Schutzmaßnahme wäre, weil dadurch die Lärmschutzvorrichtung allmählich ansteigen und zugleich der Lärm- und Schadstoffschutz deutlich verbessert würden (bitte mit Begründung)?

Wenn ja, warum ist eine Verlängerung des Tunnels dennoch nicht vorgesehen?

Wenn nein, welche alternativ wirksame Schutzmaßnahmen gibt es, die den Anwohnerinnen und Anwohnern ein Leben im Schatten einer sechs Meter hohen Mauer ersparen würden?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Wie in der Antwort zu Frage 27 dargelegt, entspricht der vorgesehene Lärmschutz vollumfänglich den geltenden Regelwerken.

Der für eine Einhausung bzw. für eine Tunnelverlängerung erforderliche finanzielle Aufwand würde außer Verhältnis zum damit erreichbaren Nutzen stehen. Forderungen von Beteiligten im abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren nach zusätzlicher Verlängerung des Tunnels Riederwald sind im Planfeststellungsbeschluss vom 6. Februar 2007 zurückgewiesen worden. Weder aus Gründen des Lärm- sowie des Natur- und Landschaftsschutzes noch der Verhältnismäßigkeit konnte diesen Forderungen stattgegeben werden. An diesem Sachverhalt hat sich nichts geändert.

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den geltenden Regelwerken und gewährleisten einen wirksamen Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner. Aus diesem Grund sind keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen erforderlich. Zudem führen die bereits in der Antwort zu Frage 29 erläuterten Maßnahmen zur Gestaltung der Lärmschutzwände sowie der Begrünung der angrenzenden Freiflächen zu einer geeigneten Einbindung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen in das städtebauliche Umfeld.

31. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Frankfurt am Main (http://gruene-fraktion-frankfurt.de/home/singleansicht-fuer-home/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=68317&cHash=67e7d68aa478659c5a5d6eb98f646d), dass die Einhausung der Autobahn mit Schadstofffilterung des Bereichs vom Riederwaldtunnelportal über das Autobahndreieck Am Erlenbruch bis zum Stadtteil Bornheim unter dem Gesichtspunkt der Lärm- und Schadstoffminimierung die wirksamste Schutzmaßnahme wäre, und welche Mehrkosten wären damit verbunden?

Wenn nein, warum nicht, und hat die Kostenersparnis aus Sicht der Bundesregierung Vorrang vor der Erhaltung der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner?

Wenn ja, warum wird auf diese wirksamste Schutzmaßnahme verzichtet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

Der vorgesehene Lärmschutz genügt vollumfänglich den gesetzlichen Vorgaben und den geltenden Regelwerken. Mit den bereits vorgesehenen und noch ergänzend geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden alle Immissionsgrenzwerte eingehalten und der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner in jedem Fall gewährleistet.

Zudem tritt durch die prognostizierte Reduzierung des Verkehrs auf der Straße „Am Erlenbruch“ um 15 300 Kfz/24 h (= 64 Prozent) eine erhebliche Entlastungswirkung und somit eine Verbesserung des Wohnumfeldes für die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Riederwald ein. Auch in anderen Stadtteilen von Frankfurt werden Entlastungswirkungen erwartet (z. B. auf der Hanauer Landstraße um 14 400 Kfz/24 h (= 28,6 Prozent) und Friedberger Landstraße“ um 12 500 Kfz/24 h (= 25,1 Prozent).

32. Warum wurde bisher keine Einhausungsplanung vorgenommen?

Die Planung einer Einhausung der A 66 und A 661 im Osten Frankfurts ist ein langfristiges Projekt der Stadt Frankfurt und nicht Aufgabe des Trägers der Straßenbaulast der Bundesautobahnen. Die Einhausung würde der Stadt Frankfurt die Erschließung neuer hochwertiger Baugebiete unmittelbar an der A 661 ermöglichen. Weist die Stadt ein Baugebiet an der bestehenden Autobahn aus, hat sie auch für den hierfür erforderlichen Lärmschutz zu sorgen. Es obliegt daher der Stadt Frankfurt, eine Lösung für die Finanzierung ihres Projektes in eigener Zuständigkeit zu finden.

- a) Ist die Potenzialstudie der Stadt Frankfurt am Main (www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/praes_studie.pdf) hierzu der Bundesregierung bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen hat sie daraus gezogen?

Von der Stadt Frankfurt am Main wurde eine Potenzialstudie zur Fortführung der Einhausung der A 661 bis zum Erlenbruch in Auftrag gegeben. Deren Ergebnisse sind am 8. Oktober 2012 in einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt und im Internet veröffentlicht worden.

Das Ziel der Potenzialstudie war, der Stadt Frankfurt am Main – und nicht dem Träger der Straßenbaulast – eine Entscheidungsgrundlage bereitzustellen. Ergebnisse evtl. weiterer Prüfungen der Stadt sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- b) Könnte eine Einhausung durch eine Mischfinanzierung des Bundes und des Landes finanziert werden?
- c) Wäre die Einhausung im Rahmen eines innovativen Pilotprojekts möglich (bitte mit Begründung), und wenn ja, ist die Bundesregierung bereit, ein solches Pilotprojekt zu unterstützen?

Die Fragen 32b und 32c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes für die Einhausung der A 661 und der A 66 bis zum westlichen Portal des Tunnels Riederwald wurden bereits zwischen der Stadt Frankfurt und dem Bundesverkehrsministerium erörtert. Der ehemalige Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hat bereits im September 2010 ein Gespräch mit der damaligen Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt, Petra Roth, geführt und sich im Februar 2011 von der Situation vor Ort ein Bild gemacht. Eine mögliche Bundesbeteiligung könnte die Förderungsmöglichkeit aus dann entfallendem bundeseigenem Lärmschutz (eingesparte Mittel) sowie die Städtebauförderung sein. Darüber hinaus kann der Bund keine Finanzmittel zur

Verfügung stellen, zumal mit dem geplanten Lärmschutzkonzept die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen vom Bund als Träger der Straßenbaulast erfüllt werden. Für eine darüber hinausgehende Finanzierung durch den Bund liegen die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen nicht vor. Nach Mitteilung des Landes Hessen können Lärmschutzmaßnahmen an einer Bundesautobahn und damit eine Einhausung von diesem aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht (mit-)finanziert werden.

