

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung . Kaiser-Friedrich-Ring 75 . 65185 Wiesbaden

Frau
Bettina M. Wiesmann, MdL
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

17.02.2012

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, *Liebe Frau Wiesmann,*

für Ihr elektronisches Schreiben vom 08.12.2011 danke ich Ihnen. Zu den aufgeworfenen Fragen der Lärmschutzproblematik im Bereich von Bornheim teile ich Ihnen Folgendes mit:

Bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bornheim beim Weiterbau der A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main, denen der Bund grundsätzlich zugestimmt hat, werden von der Auftragsverwaltung die Verkehrslärmauswirkungen der Ostumgehung und des Seckbacher Dreiecks berücksichtigt. Das Lärmschutzkonzept besteht aus der Errichtung von Lärmschutzwänden, dem Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags südlich der Seckbacher Talbrücke sowie ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen. Unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit kann mit diesen Lärmschutzmaßnahmen ein angemessener Lärmschutz für die Wohnbebauung von Bornheim geschaffen werden.

Eine Einhausung der Ostumgehung zu Lasten des Bundes kann ich angesichts der Höhe der Kosten nicht in Aussicht stellen. Auch für das Land Hessen besteht über die in meinem Schreiben vom 29.08.2011 genannten Förderoptionen hinaus keine Möglichkeit zu einer Finanzierung. Da der Bund für die Finanzierung des Ausbaus von Bundesautobahnen zuständig ist, sind auch von ihm verfassungsgemäß die Haushaltsmittel für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen zur Verfügung zu stellen. Daher stehen auch im Landeshaushalt keine Mittel für freiwillige Leistungen zur Verfügung. Ein Titel für solche Maßnahmen existiert im Landeshaushalt nicht. Auch aus Gründen der Gleichbehandlung mit anderen hessischen Kommunen kommt eine Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an der A 661 aus Landesmitteln nicht in Betracht.

Soweit von der Stadt Frankfurt am Main für den Bereich der neuen Siedlung New Atterberry eine Einhausung in Erwägung gezogen wird, kommt eine Finanzierung, wie in meinem Schreiben vom 29.08.2011 dargelegt, nicht in Betracht. Das Neubaugebiet wurde von der Stadt Frankfurt am Main in Kenntnis der A 661 an der Autobahn ausgewiesen. Es hätte daher in der

Bauleitplanung erforderlicher Lärmschutz vorgesehen werden müssen. Ein Anspruch der Bewohner auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen gegen den Bund als Träger der Straßenbaulast der Autobahn besteht nicht.

Soweit in der übersandten Präsentation „PK der BVN am 3.11.2011 in Bornheim“ Kritik an Rahmenbedingungen geäußert und Behauptungen aufgestellt wurden, ist Folgendes festzustellen:

Der Berechnung des Lärmschutzes im Bereich Bornheim wird wie dem bestandskräftig planfestgestellten Lärmschutz im Bereich Seckbach eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu Grunde gelegt. Auch wird dies bei der noch zu treffenden Entscheidung über den Lärmschutz bei Bornheim beachtet.

Wie eingangs dargelegt, werden bei der Beurteilung des Lärmschutzes die Verkehrslärmauswirkungen der Ostumgehung und des Seckbacher Dreiecks berücksichtigt. Dabei geht es insoweit um den Summenpegel. Dieser ist unabhängig von der „Mitwindsituation“ zu sehen.

Für die Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht der Emissionspegel (in 25 m Entfernung, der sog. $L_{m,E,25}$), sondern der Beurteilungspegel an der jeweiligen baulichen Anlage heranzuziehen. Dabei findet die Boden- und Meteorologiedämpfung Berücksichtigung, insbesondere der Abstand zwischen Straße und Immissionsort.

Die Untersuchung („Machbarkeitsstudie“) von Krebs & Kiefer wurde von der Stadt Frankfurt am Main in Auftrag gegeben. Sie betrifft verschiedene Varianten mit insbesondere unterschiedlichen Höhen von Lärmschutzwänden auf der Westseite der A 661 zwischen Friedberger Landstraße und künftigem Autobahndreieck Erlenbruch. Dabei wurde davon ausgegangen, dass ein Anspruch auf Lärmschutz nicht besteht. Auch wurde die Prognosebelastung für das Jahr 2015 zu Grunde gelegt. Eine Bewertung der Untersuchungsergebnisse meinerseits bedarf es nicht, weil der vom Bund ergänzend in Aussicht gestellte Lärmschutz an der A 661 von Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement nach eigenen bzw. in Auftrag gegebenen Untersuchungen ermittelt und festgelegt wird. Für den zu erstellenden Vorentwurf wird überdies die Verkehrsprognose auf das Jahr 2025 zzt. fortgeschrieben. Dabei werden die für die Lärmberechnung relevanten Lkw-Anteile am Gesamtverkehr betrachtet, damit sie entsprechend in die schalltechnische Untersuchung eingestellt werden können.

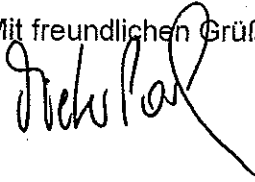
Bei den Fahrbahnübergängen an den neuen Brücken finden die Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge Berücksichtigung.

Der Alleentunnel wurde bei der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt, weil er im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Stufe „Weiterer Bedarf“ ausgewiesen ist. Für den Fall eines späteren Baus wird in der zu treffenden Planungsentscheidung eine entsprechende Regelung zu treffen sein.

Weiterhin werden bei der Erarbeitung des schalltechnischen Entwurfs von Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement die angesprochenen „Mängel der LTU des ASV“ und „Kritik an ASV (und K & K)“ zu prüfen sein.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die in der „Zusammenfassung“ dargelegten Vorteile einer vollständigen Einhausung, wie eingangs dargelegt, eine Finanzierung einer Einhausung der A 661 durch den Bund nicht begründen können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Drehl', written in a cursive style.