

Datum 15.06.2018

Planfeststellungsverfahren für den

lfd. Nr. E003.1

Neubau der A 66 von Bau-km 1+220 bis Bau-km 3+630
Neubau der Bundesautobahn 66 (Frankfurt am Main - Hanau), Teilabschnitt Tunnel Riederwald, in den Gemarkungen Seckbach, Frankfurt Bezirk 26, Fechenheim und Bergen-Enkheim der Stadt Frankfurt am Main einschließlich der Folgemaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Planänderung Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz

Erwiderung zu der Einwendung der Auswahl ...vom ...

Die Beteiligte ... wird von der Baumaßnahmen durch die Inanspruchnahme von Grundstücken nach dem Grunderwerbsverzeichnis

- nicht betroffen
 betroffen (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „**Darstellung der Betroffenheit**“)

Die Einwendung steht in Zusammenhang mit einem eingerichteten und ausgeübten Betrieb (z.B. mit einem landwirtschaftlichen Betrieb oder einem Gewerbebetrieb)

- nein
 ja (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „**Darstellung der Betroffenheit**“)

Teil A

Im Einzelnen:

Mit Schreiben vom 11.03.2018 wurde das Folgende vorgetragen:

1. hiermit erhebe ich Einwendung gegen die vorliegenden Planänderungen für den Neubau der Bundesfernautobahn (BAB) 66 Fulda - Frankfurt am Main - Wiesbaden, Teilabschnitt Tunnel Riederwald, einschl. des Autobahndreiecks Frankfurt und Borsigallee (BAB 66/K 870).



Der Neubau der A 66 führt zu einer drastischen Verkehrszunahme von über 60.000 Fahrzeugen, die dann täglich zusätzlich zum vorhandenen Verkehr durch den Frankfurter Osten fahren. Diese neuen Verkehrsmassen, insbesondere die extreme Zunahme an nächtlichen Schwerverkehr, gibt es heute in diesem Querschnitt noch nicht. Hinzu kommt neuer Fern- und Transitverkehr, dem durch die neue Autobahnverbindung neue Optionen je nach Verkehrslagen (Staus und Vollsperrungen) - geschaffen werden: A 7 - A 66/A 661 - A 3/A 5 bzw. A 3/A 45 - A 66/A 661 - A 5 .

Mit dem Anschluss der Autobahn A 66 an die A 661 bzw. dem Autobahndreieck (AD) Erlenbruch entsteht ein neuer Autobahnknoten inmitten eines dicht besiedelten Wohngebiets. Direkt angrenzende Wohnhäuser, Krankenhäuser, Altenwohnanlagen, Schulen, Kindergärten und Sportstätten (u.a. FSV, SGE!!) und Kleingärten werden in extremer Weise durch hohe Lärm- und Schadstoffkonzentrationen belastet und sind von der Schließung bedroht. Zudem wird ein großes Landschaftsschutzgebiet - ein für großstädtische Verhältnisse einmaliges Grün- bzw. Naherholungsgebiet incl. bedrohter Tier- und Pflanzenarten - zerschnitten bzw. zerstört und in extremer Weise entwertet bzw. unbrauchbar, welches zu meinem unmittelbaren Lebensumfeld gehört und für meine regelmäßige Erholung und Freizeit unentbehrlich ist. Von diesem Projekt und seinen Folgen sind alle Wohngebiete von Bornheim, Nordend, Seckbach, Riederwald, Fechenheim und Bergen-Enkheim im Frankfurter Osten unmittelbar betroffen incl. den Grünzügen Bornheimer Hang, Seckbacher und Berger Hang, Sausee, Erlenbruch, Teufelsbruch, Riederwald, Fechenheimer und Enkheimer Wald sowie u. a. Güntersburgpark, Huthpark, Ostpark sowie der Lohrberg. Nirgends gibt es mehr ein Entkommen vor dem Autobahnlärm und den Schadstoffen! Ich befürchte gravierende Beeinträchtigungen meiner Gesundheit und Lebensqualität, der Wohnqualität und meines sozialen Umfelds incl. Wertminderungen aller Grundstücke und Immobilien, großer Bevölkerungsfluktuation und Bildung sozialer Brennpunkte.

Trotz der nun vorgesehenen - nicht ausreichenden - Schutzmaßnahmen werden laut den Berechnungen die geltenden Lärmgrenzwerte immer noch teils drastisch (bis zu 2 dB(A) am Tag bzw. 7 dB(A) nachts) überschritten. Die Betroffenen sollen lediglich mit Lärmschutzfenstern für die Schlaf- und Kinderzimmer oder Entschädigungszahlungen abgespeist werden. Grenzwerte sind Jahresmittelwerte mit hohen Dauerlärm- und Schadstoffbelastungen. Ich möchte die Fenster weiterhin, insbesondere nachts, öffnen und saubere Luft atmen können. Verglichen mit den hohen gesellschaftlichen Folgekosten sind die für eine vollständige Einhausung veranschlagten 430 Mio.€ geradezu ein Klacks! Der Staat ist verpflichtet die Bevölkerung zu schützen!

Die neue Verkehrsuntersuchung (VU) für das Prognosejahr 2030 halte ich für fehlerhaft. So wurde der Schwerverkehrsanteil - entgegen aller allgemeinen Prognosen - wesentlich nach unten korrigiert. Trotz 20 % mehr Verkehr gegenüber der VU von 2004 mit Prognosejahr 2015 werden nun teils geringere Lärmbelastungen errechnet, so dass es "überraschender Weise" bei den bereits 2011 vorgestellten Lärmschutzmaßnahmen blieb.

Dagegen ist von wesentlich höheren Schwerverkehrsanteilen und entsprechend deutlich höheren Lärm- und Schadstoffemissionen auszugehen. Auch halte ich die Lärm- und Schadstoffberechnungen im Hinblick auf überhol- und Beschleunigungsvorgängen, Staus und Inversionswetterlagen etc. nicht für realistisch. Somit sind mehr Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Zudem droht ein Verkehrskollaps auf Autobahnen und städtischem Straßennetz, weil die nur 4-spurige A 661 die zusätzlichen Verkehrsmassen der 6-8 spurigen A 66 nicht mehr aufnehmen kann. Ich bin entschlossen, mögliche Klagen zu unterstützen oder mich diesen anzuschließen.

Antrag: Ich fordere die komplette Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahn A 66 und A 661 incl. des AD Erlenbruch zwischen Friedberger und Hanauer Landstraße bzw. Stadtgrenze zu Maintal.

Die 6-8 spurige A 66 darf auf gar keinen Fall an die nur 4-spurige A 661 angebunden werden!



Hierzu wird erwidert:

...

Anmerkung der Anhörungsbehörde: Die die persönliche Betroffenheit behandelnden Passagen der Erwiderung von Hessen Mobil differieren in Abhängigkeit vom Wohnort der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders und können hier nicht wiedergegeben werden. Auf Anforderung der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders (postalisch oder per E-Mail: Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, 64278 Darmstadt oder ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de) wird die vollständige Erwiderung zur Verfügung gestellt. Im Übrigen kann die persönliche Betroffenheit im Erörterungstermin dargestellt und erörtert werden.

Ferner möchten wir wie folgt auf Ihre Bedenken eingehen:

Die von Ihnen aufgeführte Verkehrszunahme von über 60.000 Fahrzeugen auf der A 66 im Frankfurter Osten resultiert aus dem Lückenschluss der A 66 (westlich AS Bergen Enkheim) an die A 661. Die 1979 unter Verkehr gegangene A 66 östlich der AS Borsigallee beinhaltete bereits den Lückenschluss an die A 661. Im Jahr 2015 nutzten nur ca. 30.000 Kfz/24h diesen Abschnitt, weil die Bundesautobahn ohne den Lückenschluss immer noch an das überlastete städtische Netz anbindet. Durch den Bau des Riederwaldtunnel wird das städtische Straßennetz entlastet und über die A66 gebündelt.

Für die A 66 und A 661 werden im Planungsgebiet Lkw-Anteile im Schwerverkehr (Lkw >3,5 t) von 5,0 % bis ca. 8,0 % prognostiziert. Bei den für die schalltechnischen Berechnungen relevanten Lkw > 2,8 t werden am Tag Anteile zwischen 8 % und 14 % (pt) und für die Nacht Anteile zwischen 10 % und 16 % (pn) erwartet. Die für eine Autobahn verhältnismäßig geringen Lkw-Anteile resultieren aus den starken Pkw-Strömen des Ballungsraumes, die trotz erheblicher Lkw-Mengen die Anteile gering erscheinen lassen.

Die Verkehrsstromverfolgungen (vgl.- Anlagenband 2 Plandarstellungen Anlage 15 der Unterlage 15.4.1a) zeigen, dass der Tunnel Riederwald in der Hauptsache von Ziel- und Quellverkehren des Ballungsraumes Rhein-Main genutzt werden wird. Von einer planmäßigen Zunahme durch neue Fern- und Transitverkehre ist nicht auszugehen.

Es ist im Zeitalter der Navigationssysteme nicht auszuschließen, dass im Fall von Sperrungen in Folge von Unfällen auch Fern- und Transitverkehr auf die A 66 und A 661 verlagert werden wird, aber solche unvorhersehbaren Sondersituationen sind nicht Gegenstand von Verkehrsuntersuchungen.

Im Bereich des neuen AD Erlenbruch wird es zu einer Verringerung der Immissionsbelastungen im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall kommen. Entgegen Ihren Befürchtungen werden die angrenzenden Wohnhäuser und die von Ihnen aufgezählten besonders schutzbedürftigen Einrichtungen weder stärker belastet, noch geschlossen. Aufgrund der im Lärmschutzkonzept vorgesehenen Maßnahmen wird sich die Lärmsituation im Bereich der Straße "Am Erlenbruch" (obere Ebene) und der A 661 verbessern (Schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 11a, S. 36 und Unterlage 11.3, Tabelle 1). Die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden eingehalten (Lufthygienische Untersuchung, Unterlage 15.4.2a, S. 11 ff).

Richtig ist, dass Teile des Landschaftsschutzgebietes "Grüngürtel und Grünzüge der Stadt Frankfurt am Main" durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Das Landschaftsschutzgebiet umfasst eine Fläche von ca. 10.850 ha und wird in zwei Zonen unterteilt. Durch das Vorhaben wird bauzeitlich und dauerhaft insgesamt eine Fläche von ca. 20,2 ha der Zone I und 3,8 ha der Zone II in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt auf den zukünftig unversiegelten Flächen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (12,7 ha) eine Wiederherstellung der ursprünglichen Situation oder eine landschaftsgerechte Neugestaltung. Östlich der Anschlussstelle Borsigallee wird die Zerschnei-

dungswirkung der A 66 durch die Anlage einer Fuß- und Radwegverbindung gemindert. Die südlich der A 66 gelegenen Waldgebiete sind durch die neue Wegeverbindung von der Borsigallee weiterhin zu erreichen. Für die in dem Waldgebiet vorkommenden und betroffenen Tierarten wurden in dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan umfangreiche landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Die in dem Ausgleichskonzept vorgesehene Ausweisung einer Naturwaldzelle führt auch zu einer Verbesserung der natürlichen Erholungseignung des Waldes und somit zu einer Aufwertung des Landschaftsschutzgebietes.

Die ferner von Ihnen befürchteten Folgen für alle Wohngebiete und Grünzüge werden so nicht eintreten. Durch das Lärmschutzkonzept wird es zu einer Verbesserung der jetzigen Situation für viele Anwohner an der A 661 kommen. Nur in Teilbereichen des Enkheimer Waldes und Fechenheimer Waldes werden Erholungsflächen verloren gehen und die Erholungseignung durch die zusätzliche Lärmbelastung der A 66 gemindert.

Durch das zur Planfeststellung beantragte Lärmschutzkonzept wird eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht.

Die zur Planfeststellung beantragten aktiven Schallschutzmaßnahmen beruhen auf einem Lärmschutzkonzept, dass die vorhabenbedingte Lärmbelastung ganz überwiegend durch aktiven Lärmschutz bewältigt. Für Anwohner, die durch diese aktiven Schutzmaßnahmen nicht ausreichend geschützt werden können, wurde geprüft, ob weitere Maßnahmen auf der Grundlage ihrer Wirksamkeit und der mit ihnen verbundenen Kosten möglich und angemessen sind. Soweit die Prüfung ergab, dass dies nicht der Fall ist, sind entsprechend dem gesetzlich vorgegebenen Regelungsmodell Maßnahmen des passiven Schallschutzes und Entschädigungen vorgesehen. Dabei handelt es sich bei passiven Lärmschutzmaßnahmen um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume, die den Schutz der Gesundheit gewährleisten. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehört z.B. auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Diese Vorgehensweise entspricht aber der gesetzlichen Wertung des § 41 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz, wonach schädliche Umweltauswirkungen nur insoweit zu vermeiden sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Bei einer Einhausung würden die Kosten pro gelösten Schutzfall bei ca. 350.000 € liegen, die Effizienz würde 0,03 betragen und der berechnete Verhältnismäßigkeitswert ist im Verhältnis zu anderen Varianten sehr gering (vgl. Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 11.4, Anlage 3 und Erläuterungsbericht, Unterlage 1c, S. 70). Insoweit ist die von Ihnen geforderte komplette Einhausung unverhältnismäßig.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 sind realistisch. Ebenso wurden die Lkw-Prognosen nicht nach unten korrigiert. Die Verkehrsuntersuchung wurde von einem international anerkannten Consultant (PTV Transport Consult GmbH) berechnet. Die verwendeten Methoden entsprechen dem Stand der Technik und sind im Anlagenband 1 zur Verkehrsuntersuchung (Unterlage 15.4.1a) beschrieben.

In den früheren schalltechnischen Untersuchungen wurden die Lkw-Anteile den Tabellen der RLS 81 bzw. RLS 90 entnommen, da diese noch nicht berechnet werden konnten. Die Lkw-Mengen liegen bei der unterstellten Charakteristik einer Bundesstraße bei 20 %. Dieser Ansatz wurde entgegen des Vortrags der damaligen Kläger vom Verwaltungsgerichtshof bestätigt (Hessischer VGH, Urteil vom 06.12.1988 – 2 UE 427/85). Aufgrund der heutigen Möglichkeit den Anteil des Schwerverkehrs konkret zu ermitteln, wurde in der aktuellen Verkehrsuntersuchung der auch der Schwerverkehrsanteil >2,8 t ausgewiesen und der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt. Auf diese Weise erledigt sich die in den Klageverfahren zur A 661 geführte Diskussion, welche Lkw-Anteile der RLS den schalltechnischen Berechnungen zugrunde zu legen sind. Nunmehr kann auf konkrete Berechnungsergebnisse zurückgegriffen werden.

Die aktuelle schalltechnische Untersuchung basiert auf der neuen Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2030. Die von Ihnen angesprochenen geringen Immissionsbelastungen trotz Verkehrssteigerung beruhen auf verschiedenen Faktoren. So sind die ermittelten Verkehrssteigerungen nicht so hoch, dass sich automatisch viel höhere Immissionsbelastungen ergeben. Erst eine Verdoppelung des Verkehrs würde die Lärmbelastung um ca. 3 dB(A) erhöhen. Zudem wirkt sich auch der konkret berechnete, geringere Schwerverkehranteil aus, so dass die Erhöhung der Gesamtverkehrsmenge und die Verringerung des Schwerverkehranteils sich einander kompensieren. Darüber hinaus sieht das Lärmschutzkonzept anders als früher vor, dass im Bereich der A 661 ein Fahrbahnbelag mit einer lärmindernden Wirkung von -5dB(A) eingebaut wird. Das schalltechnische Gutachten berücksichtigt diese Maßnahme, was sich ebenfalls positiv auf die Beurteilungspegel auswirkt.

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung können höhere als in den Immissionsberechnungen angesetzte Schwerverkehranteile sicher ausgeschlossen werden. Dies wird ebenso durch den Vergleich mit der SVZ 2015 und einer Videonacherhebung bestätigt (siehe ergänzende Erläuterungen). Eine vom Einwender befürchtete Unterschätzung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wegen eines zu niedrigen Schwerverkehranteils liegt somit nicht vor.

Ebenso sind die Lärm- und Luftschadstoffberechnungen realistisch, da die Berechnungen und angesetzten Randbedingungen nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt wurden.

In der Schalltechnischen Berechnung erfolgt die Berechnung der Beurteilungspegel gemäß der 16. BImSchV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Der Beurteilungspegel wird dabei auf Basis eines Mittelungspegels ermittelt. Der Mittelungspegel dient zur Kennzeichnung der Belastung durch Geräusche mit zeitlich veränderlichen Schallpegeln durch eine Zahl. Auffällige Einzeltöne oder Impulse wie Beschleunigungs- und Überholvorgänge werden dabei nicht zusätzlich berücksichtigt. Es werden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Ansatz gebracht. Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3m/s) von der Straße zum Immissionsort und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten.

Die Berechnungen der Immissionsbelastungen durch Luftschadstoffe berücksichtigen den von dem Verkehrsgutachten vorgegebenen Verkehrsfluß. Dieser beinhaltet Überhol- und Beschleunigungsvorgänge und auch zähflüssigen Verkehrsfluß und Staus. In den Luftschadstoffberechnungen wurden die Verkehrsbelastungen der Morgen- und Abendspitze berücksichtigt. Sie führen jedoch zu keiner Überschreitung der Grenzwerte (vgl. Lufthygienische Untersuchung, Unterlage 15.4.2a, S. 21).

Als meteorologische Situation wird immer die für den Anwohner kritische Wetterlage implizit verwendet, also ein konservativer Ansatz für die Luftschadstoffberechnungen gewählt.

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe ist weder eine komplette Einhausung der Autobahnen noch eine Schadstofffilteranlage notwendig. Die geplanten Lärmschutzwände verringern die Belastungen, so dass diese unterhalb der Grenzwerte liegen.

Ihre Bedenken, dass ein Verkehrskollaps auf Autobahnen und städtischen Straßennetz droht, wenn die A 661 mit der A 66 verbunden wird, können wir wie folgt entkräften.

In der Netzkonzeption Planfall 1 und Planfall 1a der Verkehrsuntersuchung (vgl. U15.4.1a S. 24 ff) wurde der Anschluss der 6-streifigen A 66 an die 4-streifige A 661 untersucht. Die Simulation des Planfall 1 zeigt, dass durch die veränderten Verkehrsströme Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. So sind z.B. in den Zufahrtsstraßen Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße im Frankfurter Osten erhebliche Verkehrsentlastungen zu verzeichnen. Die im Gutachten festgestellten Kapazitätsengpässe im Bereich der Friedberger Landstraße sowie der AS F-Ost können durch zusätzliche Maßnahmen (dargestellt im Planfall 1a) wie die Direktrampe an der Friedberger Landstraße, ein durchgehender Verflechtungstreifen zwi-

schen AS Friedberger-Landstraße und AD Erlenbruch sowie die Umnutzung des Standstreifens im Bereich Ratswegbrücke als zusätzlicher Fahrstreifen in Richtung Süden, behoben werden.

Im Ergebnis zeigt die Simulation des Planfalls 1a, dass diese Maßnahmen u.a. zu einer deutlichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Autobahnnetz und an der Friedberger Landstraße führen (vgl. U15.4.1a, S. 47). Die zusätzlichen Maßnahmen werden Gegenstand des Planänderungsverfahrens "A 661 "Ostumgehung Frankfurt".

Ihrem Antrag hinsichtlich einer kompletten Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahnen A 66 und A 661 incl. des AD Erlenbruch zwischen Friedberger Landstraße bzw. Stadtgrenze zu Maintal kann nicht entsprochen werden.

Ergänzende Erläuterungen zur Plausibilisierung der Schwerverkehrsanteile der Verkehrsuntersuchung:

Der Schwerverkehrsanteil wurde korrekt ermittelt. Das Verkehrsmodell wurde anhand von Zählraten der Verkehrszentrale Hessen (VZH) vom Oktober 2015 kalibriert. Die Zählraten wurden von der VZH über Induktionsschleifen zur Fahrzeugerkennung erfasst. Diese Schleifen erfassen die Gesamtmenge aller Fahrzeuge sehr zuverlässig. Allerdings können die Schwerverkehrsanteile (Lkw >3,5 t) nicht so genau erfasst werden, so dass es hier häufig zu Überschätzungen kommt. Nach unserem Modell lag im Analysefall 2015 der Lkw-Anteil >3,5 t auf der A 661 zwischen Anschlussstelle Friedberger Landstraße und Anschlussstelle Frankfurt Ost bei 8,5 %. Die Belastung lag bei einem DTV von 86.500 Kfz/24 h und 7.350 Lkw/24 h.

Die Verkehrsbelastungen sind, um eine Vergleichbarkeit mit den Zahlen der "allgemeinen Straßenverkehrszählung" (SVZ) zu ermöglichen, als **DTV** – durchschnittlicher täglicher Verkehr – dargestellt. Es handelt sich dabei um einen rechnerischen Mittelwert der Verkehrsbelastung über alle Tage des Jahres, einschließlich aller Urlaubs-, Sonn- und Feiertage. Der DTV wird als Ergebnis der SVZ und in den Verkehrsmengenkarten des Landes Hessen ausgewiesen. Die Berechnung der Luftschadstoffe und die schalltechnischen Berechnungen werden auf dieser Basis durchgeführt. Ein direkter Vergleich dieser DTV-Daten mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung ist nicht möglich. Hier wird die Verkehrsbelastung als Grundlage der Dimensionierung als DTVw5 (Mittelwert Montag – Freitag) ausgewiesen.

Nach der SVZ 2015, die ab August 2017 zur Verfügung standen, ist der Schwerverkehrsanteil (Anteil Lkw > 3,5 t am Gesamtverkehr) auf der A 661 zwischen Anschlussstelle Friedberger-Landstraße und der Anschlussstelle Frankfurt-Ost rückläufig. Die SVZ 2005 weist einen DTV von 78.336 Kfz/24 h und 4.538 Lkw/24 h aus. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 5,79 %. In 2015 wurden für den gleichen Abschnitt der A 661 ein DTV von 89.417 Kfz/24 h bei 4.274 Lkw/24 h ermittelt. Dies entspricht einem Anteil von 4,78%. Danach wurde der Verkehrsprognose ein tendenziell zu hoher Lkw-Anteil >3,5 t zugrunde gelegt.

Diese Daten waren Hessen Mobil zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsprognose nicht bekannt. Um zu überprüfen, ob der Verkehrsprognose ein zu hoher Schwerverkehrsanteil (>3,5 t) zugrunde gelegt wurde, ist vom 17. bis 23. April 2018 eine Nacherhebung mittels Videoerhebung durchgeführt worden. Bei der Nacherhebung wurde auf der A 661 ein DTV von 88.357 Kfz/24 h bei 4.296 Lkw/24 h ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil lag daher bei 4,86 % und entsprach dem der SVZ 2015.

Danach ist der im Verkehrsmodell zugrunde gelegte Schwerverkehrsanteil >3,5 t tendenziell zu hoch und nicht wie vorgetragen zu niedrig. Daraus folgt, dass für die Luftschadstoffberechnung der Schwerverkehrsanteil überschätzt wurde, was auch zu einer tendenziellen Überschätzung der Luftschadstoffemissionen führte. Ähnliches gilt für die Bemessung der Leistungsfähigkeiten der Straßeninfrastruktur. Höhere Schwerverkehrsanteile führen zu ei-

ner Verminderung der Leistungsfähigkeiten, da sich die fahrdynamischen Eigenschaften der Lkw's negativ auf die Berechnungen und Simulationen auswirken.

Für die Lärmberechnungen gemäß RLS 90 sind die Lkw >2,8 t in die Berechnung einzustellen. Die Verkehrsprognose 2030 weist für diesen Abschnitt der A 661 einen Lkw-Anteil >2,8 t von bis 15 % aus (Unterlage 15.4.1a, Verkehrsuntersuchung, S. 30 und S. 33). Diese Werte wurden durch die Verkehrserhebung mittels Videoerhebung vom April 2018 bestätigt, so dass es auch hier zu keiner Unterschätzung des Lkw-Aufkommens kam.

Teil B

Anmerkung der Anhörungsbehörde im Zusammenhang mit Zusagen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde vom Vorhabenträger zugesagt:

Zusage (Textaussage mit Hinweis auf I.1, II.1, etc.)	nur verbal	dargestellt in der Unterlage:

Hinweis bei verspäteten Einwendungen

Der/die Einwender wurde/n mit Schreiben vom ... darüber informiert, dass die Einwendung nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen und deshalb ausgeschlossen ist.

Die Frist zur Erhebung von Einwendungen lief am ... ab.

Teil C

Beispiel:

Anmerkung der Anhörungsbehörde im Zusammenhang mit nicht ausgeräumten Einwendungen