

15.05.06

**An den
Regierungspräsidenten in Darmstadt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt**

Raumordnungsverfahren Neubau B8 OU Königstein-Kelkheim

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die geplante Autostraße bringe ich die folgenden Einwände vor. Ich bitte höflich um Kenntnisnahme und um Prüfung der gestellten Fragen.

Meinen *Antrag* zu Punkt 4 (S. 12) halte ich für *eilbedürftig*, da er sich auf die Information der Öffentlichkeit durch die Offenlegung der Planungsunterlagen bezieht. Ich wäre dankbar, wenn Sie mir diesbezüglich einen baldigen - ggf. vorläufigen - Bescheid geben könnten.

1. DAS IN AUSSICHT GENOMMENE STRASSENBAUGELÄNDE IST EIN WICHTIGES NAHERHOLUNGSGEBIET FÜR DIE UMLIEGENDEN SIEDLUNGSGEBIETE, DIE KURSTADT KÖNIGSTEIN UND DIE STADT FRANKFURT. DIE NOTWENDIGKEIT SEINER BEWAHRUNG WIRD VON MASSGEBENDER SEITE ANERKANNT. WIR SOLLTEN UNSEREN NACHKOMMEN WENIGER SCHULDEN UND MEHR NATURLANDSCHAFT ÜBERLASSEN.

Meine Nachbarn meine Familie und ich selbst nutzen seit den siebziger Jahren den von Königstein, Kelkheim-Hornau, Fischbach und Ruppertshain umschlossenen Teil dieses Naherholungsgebietes, in dem der Bau der B8-neu stattfinden soll. Aufgrund der populär gewordenen Gesundheitsfürsorge durch "Fitness" trainieren viele Menschen täglich in diesem Gebiet, welches sie meist zu Fuß oder per Rad erreichen können.

Weiterhin ist dieses Gebiet auch wesentlich für den Status von Königstein als Kurstadt. **Im Süden** von Königstein beginnt mit Altenhain und Bad Soden der Ballungsraum. Die früheren Biotope am **östlichen Stadteingang** (Am Kaltenborn, Opelwiesen, Helbigshainerwiesen) sind inzwischen für Gewerbe, Sport und Wohnbauten weitgehend in Anspruch genommen. **Im Norden** von Königstein haben wir, abgesehen von dem relativ kleinen Falkensteiner Burghain, am Ende der Altkönigstraße das Reichenbachtal, welches sich in den stark besuchten Hochtaunus mit dem Altkönig und den beiden Feldbergen fortsetzt.

Am westlichen Rand der bebauten Ortslage schließt sich dagegen mit Bangert und Billtal - vom gesamten Westrand Königsteins direkt und leicht erreichbar - das Naherholungsgebiet an, welches derzeit als Straßenbaugelände in Aussicht genommen ist. Im Gegensatz zum Hochtaunus sind die Steigungen dort moderat. Es bietet bequeme Wanderwege und wird unter anderem viel von Radwanderern genutzt.

Das heutige FFH-Gebiet Bangertwiesen sollte vor Jahrzehnten zum Bau einer Art Satellitenstadt dienen. Aufgrund zahlreicher Proteste aus der Bevölkerung widerrief die Stadt die bereits in Aussicht gestellte Zustimmung zu diesem Bauvorhaben und kaufte die Grundstücke vom Erwerber zurück. Durch die B8-neu würde dieses relativ schmale Gebiet auf die gesamte Länge von dem dahinter liegenden größeren Teil abgeschnitten, der in den für dieses ROV angefertigten Gutachten ausführlich beschrieben ist.

Dagegen wäre, wie weiter unten ausgeführt wird, die Verbesserung der Lärm-Situation in der Kurstadt Königstein durch den Bau der B8-neu relativ gering.

Ich kann meinen Widerspruch gegen die Verwendung dieser Landschaft als Straßenbaugebiet nicht besser begründen als mit den im Folgenden zitierten Feststellungen von maßgebender Seite über den Wert der Vortaunuslandschaft:

Es besteht

"ein besonderes öffentliches Interesse an der größtmöglichen Erhaltung der natürlichen Nutzungsart des Außenbereichs mit dem Ziel der Bewahrung dieses Bereichs als natürliches Erholungs- und Ausflugsgebiet für die umwohnende Bevölkerung."

Diese Formulierung stammt von Ihnen selbst, nämlich aus einer ablehnenden Stellungnahme Ihrer Behörde zu einer geplanten Errichtung von Windkraftanlagen im Taunus.

Aber auch maßgebende Politiker aus dem Bereich Vortaunus äußerten sich im Februar/März 2006 in der lokalen Presse, ebenfalls im Zusammenhang mit der Ausweisung von Gebieten zur Errichtung von Windrädern, folgendermaßen:
Als

"Kampfansage"

wertete die Bad Homburger Oberbürgermeisterin **Ursula Jungherr** (CDU) dieses Vorhaben des Planungsverbandes Frankfurt Rhein/Main im Außenbereich ihrer Stadt. Sie würde

"mit allen Mitteln dagegen vorgehen".

Es ginge um ein

"Naherholungsgebiet, das viel Publikum aus Frankfurt und der Region anzieht".

Und weiter:

"Einen Standort im Wald lehnen wir ab".

Die CDU-Fraktionschefin in Ober-Erlenbach, **Heidrun Kaunzner**, urteilte:

"Es muss verhindert werden, dass die Naherholungsgebiete im Ballungsraum zerstört werden."

In Friedrichsdorf beklagte ihr Amtskollege **Jürgen Funke** (CDU), dass

"Bäume abgeholzt werden müssten und es zu Störungen in der Natur kommt."

Der dortige Parteivorsitzende der CDU, **Norbert Fischer**, äußerte Unverständnis darüber, dass sein Bürgermeister als Fraktionsvorsitzender der Grünen in der Verbandskammer

"solche Überlegungen nicht im Keim erstickt hat".

Der Königsteiner Bürgermeister, **Siegfried Fricke** (CDU), beklagte im Namen seines Magistrats

"auf Königsteiner Gemarkung müßte intakter Wald gefällt werden."

Sein Amtskollege in Kronberg, **Wilhelm Kress** (SPD), fand,

"das Landschaftsbild werde durch solche Anlagen nachhaltig verändert".

Auch der (inzwischen gewählte) CDU - Landratskandidat für den Hochtaunuskreis **Ulrich Krebs**

"versprach, sich für den Erhalt des Landschaftsbildes einzusetzen."

Der **Wetterauer Erste Kreisbeigeordnete und Naturschutzdezernent Bertram Huke** (CDU, ehemals Bürgermeister von Königstein!) lud Bürgermeister, Stadträte und Kreisbeigeordnete seiner Partei zu einem Treffen auf dem Großen Feldberg ein. Das Ergebnis war der Eindruck, das umstrittene Thema werde vom politischen Gegner Rot-Grün

"aus ideologischen Gründen ohne Rücksicht auf das Landschaftsbild forciert."

Alle diese Aussagen, die im Zusammenhang mit der geplanten Ausweisung von Bauplätzen für Windräder im Vortaunus gemacht wurden, beweisen die Schutzwürdigkeit der Vortaunuslandschaft gegenüber störenden Bauwerken aller Art.

Frage zu Punkt 1:

Sind die hier zitierten Erklärungen über den Wert der Vortaunus-Landschaft allgemeingültige Feststellungen von maßgebender Seite, die auch in dieses ROV eingebracht werden können, oder gelten sie nur in Bezug auf die Errichtung von Windrädern und müßten, um hier als einschlägig gewer-

tet werden zu können, mit speziellem Bezug auf das Vorhaben "B8-neu " wiederholt werden?

Besonders aufschlussreich ist die Feststellung des Naturschutz-Dezernenten und Ersten Kreisbeigeordneten Bertram Huke, die Förderung von Wind-getriebenen Generatoren für elektrische Energie werde *aus ideologischen Gründen* gefordert. Mit diesem bekannten Schlagwort wird üblicherweise ausgedrückt, dass eine bestimmte Meinung nur scheinbar sachlich vertreten wird, in Wirklichkeit aber auf allgemeinen weltanschaulichen Vorstellungen beruht, deren Gültigkeit für den speziellen Fall nicht vorausgesetzt werden darf. Zwar sind Windräder als alternative Energieerzeuger brauchbar, aber es gibt Gründe, für solche Installationen nicht gerade das Vortaunusgebiet zu wählen, welches im Bewußtsein der Bevölkerung im Lauf der Zeit vom geringwertigen Gras- und Waldgelände zum hoch angesehenen Biotop und Naherholungsgebiet aufgestiegen ist. Diese Gründe sind unter anderem durch die oben zitierten Presseerklärungen überzeugend dargelegt.

Man kann daher die Frage aufwerfen, ob nicht auch die seit Jahrzehnten erhobene, stereotype Forderung nach dem Bau einer Schnellstraße durch eben dieses Gebiet, "ideologische Gründe" haben könnte. Der Grundsatz, dass

- für jeden Autobesitzer,
- jede Stelle des Landes,
- jederzeit,
- allein im privaten Pkw,
- ohne Ortsdurchfahrten und
- ohne Stau

erreichbar sein muss, ist eine Forderung, die andere, ebenfalls wichtige Bedürfnisse der Gesellschaft unberücksichtigt läßt und schon aus praktischen Gründen nicht verwirklicht werden kann. Bereits 1987 sagte der damalige Frankfurter OB Brück,

neue Straßen, die auswärts wohnende Berufstätige verlockten, mit dem Auto in die Stadt zu fahren, dürfe es nicht mehr geben.

Dieser Tage sagte der Leiter des Frankfurter Straßenverkehrsamts, Schöttler, in Bezug auf die die EU-Grenzwerte für Feinstaub:

der Verkehr in der Innenstadt müsse deutlich weniger werden.

Die Verantwortlichen sollten sich mit Hochdruck daran machen, den Autoverkehr zu drosseln und die Bevölkerung zum Umsteigen auf Rad und Bahn zu bewegen.

Schätzungsweise 30 Prozent weniger (motorisierter) Individualverkehr würden nötig sein, um die Vorgaben für eine sauberere Luft zu erfüllen.

Eine der Technik-Feindlichkeit gewiss unverdächtige Quelle, das "Lexikon der Öko-Irrtümer" führt aus:

Das Auto wird uns auch in Zukunft erhalten bleiben, aber als Massentransportmittel in den Städten wird es scheitern. Umso wichtiger sind alternative Mobilitätskonzepte: Nahverkehrsmittel, Car-sharing etc.

Wenn erst weitere Siedlungsgebiete im Hintertaunus durch die B8-neu für weitere Autopendler erschlossen werden, kommen diese zwar bequemer an Königstein vorbei, haben den Stau aber im Bereich Frankfurt, möglicherweise schon an der Auffahrt auf die A66 bei Höchst.

Die Fahrzeuge, welche die täglichen Staus am Königsteiner Kreisel verursachen, sind zu 80 bis 90% nur mit einer Person, dem Fahrer, besetzte Pkw. Könnte man erreichen, dass in jedem Pkw wenigstens zur Hauptverkehrszeit zwei Personen sitzen, dann würde sich der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Königstein in etwa so verringern, wie es durch den Bau der B8-neu erreicht werden soll.

Sogar die Städte **Königstein und Kelkheim** selbst weisen öffentlich auf die Bedeutung der Naturlandschaft in ihrer Umgebung hin.

"Der Rettershof - eine Perle der Naherholung"
so schrieb die Kelkheimer Stadtverwaltung am 25.9.03 in einer Lokalzeitung.

Kelkheims Bürgermeister Horn (CDU) verwies

"nicht ohne Stolz"

auf dieses seinerzeit von seiner Stadt erworbene Hofgut, welches zu einem *"attraktiven Ausflugsziel mit stetig steigenden Besucherzahlen"* wurde. **(In dem Waldgebiet zwischen Rettershof und Schneidhain soll die B8-neu verlaufen).**

Im Internet werden von der Stadt Kelkheim unter der Überschrift

"Wandern rund um den Rettershof"

Rundwanderwege empfohlen. Da ist zum Beispiel der Weg R5, der vom Rettershof

"durch Wald und Wiesen bis zu einer Fünfwegekreuzung führt, an der auf einen breiten Waldweg links eingebogen wird".

(Zwischen der Fünfwegekreuzung und der 350 m entfernten Siedlung "Am Erdbeerstein" in Schneidhain soll die B8-neu verlaufen)

Der Rundweg R7 verläuft

"auf ein freies Acker- und Wiesengrundstück mit Ausblick auf die Taunusberge und die Königsteiner Burg und durch das ruhige und liebevolle Braubachtal. Rechts und links vom Weg sind zahlreiche Hügelgräber im Wald verborgen".

(Oberhalb vom Braubachtal im Bereich der Hügelgräber verläuft die geplante Trasse der B8-neu).

"Vor einer ungewöhnlich großen Streuobstwiese geht es rechts ab".

(Auf dieser Streuobstwiese mündet das westliche Ende der Straßenbrücke über das Liederbachtal oberhalb von Hornau.)

Der R8 mit 250 m Höhenunterschied

"führt durch die Königsteiner Bangertwiesen aufwärts"

und weiter

"hangparallel oben am Steinkopf auf dem Viktoriaweg".

(Die B8-neu soll den Viktoriaweg queren und mit Steigung am Abhang des Steinkopfes entlang verlaufen.)

"Das nahe dem Weg gelegene Naturfreundehaus bietet sich zur Einkehr an."

In der Umgebung des ganzjährig bewirtschafteten Naturfreundehauses befinden sich die ehemaligen Eisweiher der Frankfurter Brauereien, die heute an Sportfischer verpachtet sind, sowie ein Campingplatz, der überwiegend von Dauermietern aus dem Ballungsgebiet genutzt wird.

(Direkt neben den Teichen soll die B8-neu verlaufen.)

Im Juni 1982 schrieb die Königsteiner Kurverwaltung unter dem Titel "Urlaub zu Hause" im Königsteiner Mitteilungsblatt:

"Stoltzeplätzchen, Billtal, Braubach Tal der Roten Mühle sind ideal für Verdauungs- und Abendspaziergänge weitab vom Straßenverkehr (!) .

Das stark besuchte Ausflugslokal Rote Mühle liegt im Liederbachtal in 1 km Entfernung von Hornau.

(Zwischen der Roten Mühle und Kelkheim-Hornau soll das Liederbachtal von der B8-neu über eine hohe Straßenbrücke überquert werden.)

Das Billtal mit dem sogenannten Stoltzeplätzchen ist eine kleine, von dem Frankfurter Heimatdichter Stoltze im 19. Jhd. oft besuchte romantische Gebirgsschlucht.

(Das Billtal soll ebenfalls mit einer Straßenbrücke für die B8-neu überbaut werden).

2. DIE VERRINGERUNG DER AKTUELLEN IMMISSIONEN AN DER DERZEITIGEN ORTSDURCHFART DURCH DEN BAU DER "B8-NEU" KOMPENSIERT KEINESFALLS DIE DURCH DAS VORHABEN NEU ENTSTEHENDEN EMISSIONEN.

Die aktuelle Lärmbelastung der Anwohner der Ortsdurchfahrt der B8 liegt unterhalb der Grenze, welche der Gesetzgeber als zumutbar definiert hat. Deswegen wurden Anträge auf passiven Schallschutz durch den Baulastträger der Ortsdurchfahrt von der zuständigen Behörde stets ablehnend beschieden. Zwar ist für viele Bürger diese Gesetzeslage schwer verständlich, aber sie ist maßgebend.

Daher erweckt die Vorhersage, die B8-neu werde die Ortsdurchfahrten in Königstein wesentlich entlasten, bei den Anwohnern Hoffnungen, deren Erfüllung leider unmöglich ist, obwohl sie den Betroffenen zu gönnen wäre. Die Tabelle 1 soll das veranschaulichen:

gesetzliche Festsetzungen und frühere Messwerte		dB(A)		
1. Immissionsgrenzwert reines u. allg. Wohngebiet		Tag / Nacht	59 / 49	
2. Lärmsanierung durch Bund bzw. Land möglich ab		Tag / Nacht	70 / 60	
Messungen 1981 Werktags, Mittag , Le-Cannet-Rochev.-Str., Haus 26 b, gegenüber Kurbad, 2.Stock, Außenwand				
3. Mittelungspegel 8 Minuten, ca 12 Uhr,			66,3	
4. Spitzenwert, Bus			78,3	
5. fließender Verkehr ca			65	
6. Anfahren Autoschlange an Ampel ca			70	
Heutige Planung :				
Berechnung Messpunkt Nr	Progn.Nullfall Kfz/24 h	Variante 2.1 Kfz/24h	Veränderung Kfz auf	Veränderung dB(A)
7. Le Cann.-R.Str., Am Kreisel	19912	13015	65,36 %	- 1,8
8. Le Cann.-R.Str. Maximum	24643	16121	65,42 %	- 1,8
9. B 455 östlich v. Kreisel	21385	21879	102,31 %	+ 0,1
7.+ 9. Summe Kreisel N+O	41297	34894	84,50 %	- 0,7
10. Schneidhain Dorf ("Konsum-Eck")	6590	5518	83,73 %	- 0,8
11. einfache Fenster Doppelfenster				ca - 30 ca - 20

Tab. 1 Lärm-Minderung an Kreisel u. Ortsdurchfahrten B8-alt

Erläuterungen:

1. u. 2. Gesetzliche Festlegungen

3. bis 6. Frühere Messungen an der Ortsdurchfahrt Königstein mit geeichtem Instrument

7. bis 10. Aus der Karte der Querschnittsbelastungen wurden die täglichen Kfz-Mengen

entnommen. Aus der prognostizierten Veränderung der Verkehrsmengen durch den eventuellen Bau der B8-neu kann die Veränderung der Lärm-Immissionen berechnet werden.

7. Kreisel, nördlicher Arm = B8 alt
8. Le Cannet-Rocheville-Str., Stelle der größten Belastung
9. Kreisel, östlicher Arm = B 455
7. + 9. Als Maß für die Gesamtbelastung des Kreisels
10. Die Ortsdurchfahrt Schneidhain an der scharfen Kurve (Dorf-Mitte)
11. Die Schall-isolierende Wirkung von Einfach- bzw. Doppelfenster, die allerdings nur in Verbindung mit einer Lüftungsanlage genutzt werden kann.

Ergebnis:

Die mögliche Entlastungswirkung der B8-neu liegt in der Le Cannet-Rocheville-Straße bei ca 2 dB(A). Sie wäre wahrnehmbar, könnte jedoch nicht die Werte eines Wohngebietes erzeugen. Die Lärm-Spitzen durch die Anfahrsphasen vor den Ampeln sind größer als die zu erwartende Lärm-Entlastung durch die B8-neu. Der Gesamtverkehr im Kreisel als Summe des Ost-West- und des Nord-Süd-Verkehrs erfährt eine Lärminderung von weniger als 1 dB(A). Diese ist praktisch unerheblich.

Schallschutz-Fenster und Lüftungsanlagen würde im Inneren der Wohnungen eine Lärminderung von bis zu 30 dB(A) gegen außen bewirken. Als Mittel zur Lärm-Entlastung der Anwohner der jetzigen Ortsdurchfahrten wäre passiver Lärmschutz also wesentlich wirkungsvoller als die Umgehungsstraße.

In den Gebieten Kelkheim-Hornau, Am Erdbeerstein und Königstein-West würde die B8-neu dagegen bisher ruhige Wohngebiete verlärmern.

Frage zu Punkt 2:

Ist das Argument der Entlastung der Ortsdurchfahrt Königstein der B8-alt von Lärm und Abgasen bei der Entscheidung des Regierungspräsidenten über das Projekt B8-neu von wesentlicher Bedeutung?

3. DIE SCHALL-BERECHNUNGEN IN DEN PLANUNGSUNTERLAGEN SIND MÖGLICHERWEISE ZUM TEIL FEHLERHAFT.

3.1 Kreuzung B 8 neu mit der B 455, Anfahrgeräusche

Anfahrgeräusche an Verkehrsampeln sind bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h um ca 5 dB(A) lauter als flüssiger Verkehr. Grund ist vermutlich außer der stärkeren Motorleistung für die Beschleunigung auch der geringe Abstand der vor der Ampel haltenden bzw. anfahrenen Kfz. Die in relativ kurzen Zeitabständen stattfindenden Anfahr-Vorgänge auf der B 455 an der Kreuzung nahe der

Ortsgrenze von Schneidhain werden somit periodische Lärm-Maxima verursachen, die den Mittelungspegel an dieser Stelle verändern müßten. Trotzdem zeigen die Isophonen-Karten keine Ausbuchtungen an den beiden Ampel-gesteuerten Kreuzungen der B8-neu mit der B 455. Möglicherweise wurde die Lärmwirkung des Anfahrens an den Verkehrsampeln nicht eingerechnet.

Nahe der östlichen dieser beiden Kreuzung liegen die ersten Häuser von Schneidhain gegenüber der Firma Seeger.

Frage zu Punkt 3.1 :

Wurden in der Isophonenkarte die Anfahrgeräusche an Ampel-gesteuerten Kreuzungen berücksichtigt ?

3.2 Einhaltung der Richtgeschwindigkeit und Anteil der Lkw

In die Vorplanung wurde die Richtgeschwindigkeit von **80 km/h** und ein **Lkw-Anteil von 2%** für Tag und Nacht eingesetzt. Die Bauart der Straße erlaubt wesentlich höhere Geschwindigkeiten der Pkw. Die Fahrer stark motorisierter Fahrzeuge werden insbesondere in den Nachtstunden mit geringerer Fahrzeugdichte versucht sein, die angeordnete Höchstgeschwindigkeit (erheblich) zu überschreiten. Die bei der Planung genutzte Minderung des LmE Nacht um 2 dB(A) würde durch eine auf 100 km/h (oder mehr) erhöhte Geschwindigkeit verloren gehen.

Der Tagesverkehr wird von den "Arbeitspendlern" dominiert, die alle den Pkw benutzen. Nachts jedoch wird voraussichtlich der von den Autobahnen abgezogene Abkürzungsverkehr ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrs sein. (Vgl. Bürgerbeschwerden von der Wiesbadener Straße in Königstein die zugleich die Ortsdurchfahrt der B 455 ist.) Daher dürfte der Lkw-Anteil in der Nacht höher sein als am Tag. Läge er beispielsweise bei 5%, würde dies den Äquivalent-Schallpegel um ein weiteres Dezibel erhöhen.

Bei einer nächtlichen Pkw-Geschwindigkeit von 100 statt 80 km/h und einem Lkw-Anteil von 5 statt 2% wäre somit der errechnete Mittelungspegel im Bereich Schneidhain um 3 dB(A) höher als in der Planung angenommen und mit **50 dB(A)** höher als der geforderte Grenzwert von **49 dB(A)**. Die Aussage "Demnach sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich" wäre nicht mehr gültig.

Frage zu Punkt 3.2:

Wären Nachbesserungen im Schallschutz der B8-neu durch den Baulastträger möglich, wenn nach Fertigstellung der Straße Messungen ergeben sollten, dass im Bereich Schneidhain die festgelegten Grenzwerte für Schallimmissionen überschritten werden?

4. DER ERLÄUTERUNGSBERICHT (S .60) ENTHÄLT EINE FALSCHER AUSSAGE ÜBER DIE MAXIMALEN NÄCHTLICHEN IMMISSIONSWERTE IM BEREICH SCHNEIDHAIN

Die Emissionen in den Nachtstunden bei Variante 2.1 im Bereich Schneidhain, Siedlung "Am Erdbeerstein" wird durch den Mittelungspegel, auch wenn dieser tatsächlich unterhalb des Grenzwertes von 49 dB(A) liegen sollte, nicht korrekt beschrieben. Der Mittelungspegel, errechnet sich, laut Planung DORSCH aus 256 Kfz pro Stunde. 256 Pkw *ohne Lkw* würden nach den gesetzlichen Festlegungen unter den von DORSCH eingesetzten Bedingungen eine Emission von **60 dB(A)** erzeugen. Da aber laut Planung 2% der Kfz keine Pkw sondern Lkw sind, wird nach den RLS 90 ein um 1 dB(A) erhöhter Mittelungspegel von **61 dB(A)** eingesetzt. Dieser Wert wird als LmE Nacht für die Variante 2.1 ; km 3,760 angegeben.

Folgende Tabelle zeigt die Vorgaben der RLS 90, die Abweichungen für die B8-neu bei Schneidhain und die daraus folgenden Korrekturen.

	RLS 90	DORSCH B8-neu bei Schneidhain	Korr.= DORSCH - RLS 90
Emission in Entfernung von der Fahrbahnmitte	25 m	25 m	0
Kfz / h	256	256	0
Lkw-Anteil	0 %	2 %	+ 1 dB(A)
Geschwindigkeit	100	80	- 2 dB(A)
Steigung	0 %	10 %	+ 3 dB(A)
Straßendecke	Asphalt-Split	Asphaltbeton	- 2 dB(A)
<i>Mittelungspegel</i>	61 dB(A)	61 dB(A)	0

Wie ersichtlich, heben sich die verschiedenen Korrekturen auf. Ohne den Lkw-Zuschlag würden 60 dB(A) resultieren.

Ein Lkw-Anteil von 2 % unter den 256 Kfz bedeutet rechnerisch 5,1 Lkw und 250,9 Pkw pro Stunde. Im Durchschnitt fährt also etwa alle 14 Sekunden ein Pkw und alle 12 Minuten ein Lkw vorbei. In einiger Entfernung von der Straße sind somit ständig mehrere Pkw in gering variierender Lautstärke zu hören, deren (relativ niedrige) Einzelgeräusche sich zu dem genannten, weitgehend gleichmäßigen Gesamtgeräusch von 60 dB(A) vereinigen. Das ist das Prinzip des "äquivalenten Dauerschallpegels".

Die Lkw erscheinen in den Nachtstunden durchschnittlich nur alle 12 Minuten. Daher kann sich ihr Lärm-Beitrag von 1 dB(A) nicht gleichmäßig auf die gesamte Stunde verteilen, wie es bei der Berechnung des äquivalenten Dauer-

schallpegels angenommen wird. Es wechselt vielmehr Lärm mit Stille bzw mit dem Pkw-Mittelungspegel.

Nach Messungen der **EMPA** (Schweizer TÜV, 1997) beträgt der sog. "Vorbeifahrt-Pegel" eines Lkw (L_{max})

- für die Geschwindigkeit 80 km/h ,
- ohne Steigung,
- umgerechnet vom Abstand $7,5 \text{ m}$ auf 25 m Abstand von der Fahrbahnmitte (- 6dBA)

- im großen Durchschnitt vom schweren Lieferwagen bis zum 16-Tonner Lastzug 80 dB(A) ,

wobei die lautesten Lkw über dem Durchschnitt liegen können, etwa bei $ca \text{ } 82 \text{ dB(A)}$.

Aus einer Veröffentlichung in "**DER STÄDTETAG** 1/1972" folgt für 1000 Lkw pro Stunde bei Geschwindigkeit 80 km/h und Entfernung 25 m ein Mittelungspegel von 77 dB(A) und

"häufige Pegelspitzen" von 80 dB(A) .

In der Veröffentlichung "Grundbegriffe der Akustik" (**BEKON 1999**) wird als typisch für "Schwerlastverkehr am Straßenrand" 80 dB(A) genannt, entsprechend etwa

74 dB(A) in 25 m Entfernung.

Diese Schallwerte von mindestens 74 bis maximal 82 dB(A) verstehen sich ohne Steigung. Inclusive der von DORSCH für die Steigung angesetzten $+ 3 \text{ dB(A)}$ ergibt sich in 25 m Entfernung von der Straßenmitte ein **Vorbeifahrt**-Pegel für Lkw von

$77 \text{ bis } 84 \text{ dB(A)}$.

Der **Mittelungspegel** nach DORSCH beträgt dem gegenüber nur 61 dB(A) .

Wäre der vorbeifahrende Lkw eine punktförmige Schallquelle (was aus 250 m Entfernung nur bedingt angenommen werden kann) und dazu ohne Schall-Reflektionen (was nicht der Fall ist), dann würde die Schallenergie mit dem Quadrat der Entfernung abnehmen. Bei einer Vergrößerung des Abstandes von 25 m auf das Zehnfache = 250 m , wie sie im Bereich Schneidhain zwischen Straße und Wohngebiet vorliegt, also auf $1/100$. Da $1/100 = 1/(2^{6,64})$, müßte man von der Pegelspitze in 25 m Entfernung $6,64 * 3 = 20 \text{ dB(A)}$ abziehen, um den Immissionswert der Punktschallquelle bei 250 m Abstand zu erhalten.

Wären die Lkw aber ein Dauerschallpegel und mithin eine lineare Schallquelle, dann müßten für dieselbe Abstandsvergrößerung nach RLS 90 etwa 11 dB(A) abgezogen werden

Die Pegelspitzen im Bereich der Wohngebiete in Schneidhain werden demnach voraussichtlich zwischen

minimal $77 - 20 = 57 \text{ dB(A)}$ und

maximal $84 - 11 = 73 \text{ dB(A)}$

liegen. Die Mehrzahl der Werte dürften näher an der oberen als an der unteren Grenze liegen.

Daher ist der Satz auf S.60 des Erläuterungsberichtes über den Bereich Schneidhain:

"Die maximalen nächtlichen Immissionswerte durch die Umgehungsstraße betragen 47 dB(A) , sie liegen damit knapp unter dem geforderten Grenzwert von 49 dB(A) ."

falsch!

Bei 47 dB(A) liegt nur der *Mittelungspegel*. Die zu erwartenden *maximalen* nächtlichen Immissionswerte sind nach obigen Ausführungen dagegen Pegelspitzen von 57 bis 73 dB(A) , von denen zumindest die Stärkeren den bekannten "Aufweck-Effekt" hätten. Dieser nächtliche Lkw-Verkehr von 80 km/h wird voraussichtlich nicht von der Ortsdurchfahrt Königstein, sondern von den benachbarten Autobahnen abgezogen. Er ist damit keine direkte Folge der Lärm-Entlastung der Ortsdurchfahrt B8-alt.

Zum Vergleich der beiden oben genannten Werte von 80 dB(A) für den "Vorbeifahrt-Pegel" (EMPA) und "häufige Pegelspitzen" (DER STÄDTETAG) - beide für Lkw bei 80 km/h geltend - mit den **RLS 90** wurde aus deren Diagramm "Mittelungspegel vs. Logarithmus der Verkehrsstärke in Kfz/h" derjenige Punkt aufgesucht, in dem die Kurve für 100% Lkw-Anteil den Wert 82 dB(A) erreicht. Da die RLS 90 -Kurven für 100 km/h gelten, auf der B8-neu aber nur mit 80 km/h gerechnet wird, muss, um die Lkw-Anzahl zu ermitteln, die von DORSCH angegebene Geschwindigkeits-Korrektur von 2 dB(A) hinzugerechnet werden.

Die 82 dB(A) bei 100 km/h werden bei einer Verkehrsstärke M von 3200 Lkw/h erreicht. Das wären fast ein Lkw je Sekunde. Da die Kurven in diesem RLS 90 - Diagramm stets gerade Linien sind, ist die Extrapolation in extreme Bereiche rechnerisch verlässlich.

Würden die 3200 Lkw/h nur 80 km fahren (und dann 2 dB(A) weniger = 80 dB(A) erzeugen) dann würde sich in jedem Straßenabschnitt von 25 m ein Lkw befinden. Das heißt, die Lkw würden fast Stoßstange an Stoßstange fahren. Unter solchen Umständen würde der Vorbeifahrtpegel in 25 m Entfernung zum Dauerschallpegel. Der von EMPA gemessene Vorbeifahrt-Pegel für Lkw von 80 dB(A) bei 80 km/h ist also mit den Angaben in den **RLS 90** vereinbar.

Zwar trifft es zu, dass der Gesetzgeber bei der Beurteilung von Straßenbaumaßnahmen die "Einebnung" von wenigen Spitzen der Schallenergie zu einem geringeren Dauerschall- und Beurteilungspegel verfügt hat. Dieses Verfahren ist auch dann verbindlich, wenn daraus im Grenzfall kurzer, starker Schallergebnisse eine verfälschte Darstellung entsteht. Grund ist vermutlich, dass der Gesetzgeber den Baulastträger - meist ein öffentlicher Haushalt - vor hohen Schallschutz-Kosten bei schwach frequentierten Straßen schützen will.

Es ist jedoch inakzeptabel, wenn ein Ingenieurbüro sich aufgrund dieser Gesetzeslage zu einer bewußt irreführenden Darstellung der Umwelt-Relevanz

des Projektes ermächtigt glaubt. Es besteht der Verdacht, dass hier eine besonders unangenehme Begleiterscheinung der B8-neu verschwiegen werden soll, um in der Bevölkerung keinen Widerspruch zu provozieren.

Eine Schrift, die "Erläuterungsbericht" genannt wird und für die Information der Öffentlichkeit bestimmt ist, darf Umstände, die eine wesentliche Beeinträchtigung vorhandener Wohngebiete durch das geplante Projekt darstellen, nicht unterschlagen oder gar wahrheitswidrig darstellen.

Ein Hinweis auf die Diskrepanz zwischen Gesetz und Wirklichkeit in dem speziellen Fall ist dem Verfasser des Erläuterungsberichtes ja keineswegs verwehrt!

Im übrigen gibt es die hier für Schneidhain beschriebenen Pegelspitzen im Prinzip auch im Bereich der Brücken über das Liederbach- und das Billtal, sowie im Ölmühlweg (West) und am Naturfreundehaus.

Antrag

zu Punkt 4:

Die oben zitierte Aussage aus dem Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren, B8-neu, S. 60: "Die maximalen nächtlichen Immissionswerte durch die Umgehungsstraße betragen 47 dB(A), sie liegen damit knapp unter dem geforderten Grenzwert von 49 dB(A)." ist zurückzuweisen. Im Erläuterungsbericht ist die durch hohe Pegelspitzen des Lkw-Geräusches bestimmte Lärm-Situation wahrheitsgemäß darzulegen.

Die Änderung ist der Öffentlichkeit in geeigneter Weise mitzuteilen.

Begründung: Siehe Text zu Punkt 4

5. DER IN DEN PLANUNGEN BEANSPRUCHETE PRIMÄRE NUTZEN DER B8-NEU WIRD DURCH UNERWÜNSCHTEN VERKEHR VORAUSSICHTLICH GESCHMÄLERT WERDEN.

5.1 Autobahn-Eckverbindung A 66 - A3

Schon im Entwurf zum Generalverkehrsplan, Stand Oktober 1984, hat der damalige Umlandverband Frankfurt ausgeführt:

"Die B8-neu zieht Durchgangsverkehre an, die bislang im Raum Kelkheim/Königstein nicht auftreten, und führt damit auch zu einer

Entlastung (!)

der Autobahn-Eckverbindung A 66 - A3".

Deshalb machte am 31.1.1985 der damalige Bürgermeister von Königstein, Weber, im Haupt- und Finanzausschuss die Mitteilung (Sitzungsprotokoll):

"Im Straßenverlauf sollen Hemmnisse eingebaut werden, die eine Benutzung als Eckverbindung zwischen den Autobahnen A 66 und A 3

verhindern sollen."

Man dachte bereits damals an die Möglichkeit, dass die Fahrzeuge auf der Strecke Frankfurt - Köln mit Hilfe der B8-neu das Wiesbadener Kreuz umfahren könnten. Ich gehe davon aus, dass diese Vermutung auch heute noch aktuell ist.

Weitere Ortsumgehungen von Glashütten bis Camberg und insbesondere die direkte Anbindung der B8 an die A3 in Camberg, sowie die neuerdings bestehende Möglichkeit, den Autobahnzoll für Lkw zu umgehen bzw. zu verkürzen, würden diesen Trend verstärken. Außerdem wäre die Fahrstrecke über die B8 vom Abzweig Höchst der A 66 bis zur Autobahnauffahrt Camberg auf die A 3 um ein Drittel = ca 12 km kürzer als über das Wiesbadener Kreuz.

Der durch die B8-neu aus Königstein heraus genommene und um die von den Autobahnen abgezogenen Fahrzeuge verstärkte Verkehr würde Glashütten auf der heutigen Ortsdurchfahrt oder auf einer noch zu bauenden OU unterhalb des Glaskopfes passieren. Daher hat die Glashüttener Bürgermeisterin Nothacker (CDU) aus gutem Grund kürzlich im Planungsverband gegen das Projekt gestimmt.

Weiterhin ist zu befürchten, dass durch den Autobahn-Abkürzungsverkehr die Schall-Immissionen der B8-neu in

Kelkheim-Hornau,

*Schneidhain Am Erdbeerstein, also in meinem Wohngebiet und
in Königstein (Ölmühlweg/Grüner Weg)*

wesentlich verstärkt werden.

Frage zu Punkt 5.1

Wie groß ist voraussichtlich der Anteil an Fahrzeugen auf der B8-neu, die nicht von der B8 alt, sondern von den Autobahnen A 66 und A 3 abgezogen werden, insbesondere an Lastkraftwagen und davon insbesondere in den Nachtstunden?

Wird dieser, außerhalb der eigentlichen Zweckbestimmung des Bauvorhabens liegende Teil des Verkehrs bei der heutigen Planung vom Regierungspräsidenten billigend in Kauf genommen, oder werden zur Verhinderung Vorkehrungen getroffen, wie sie 1985 vom damaligen Bürgermeister im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Straßenplanung angekündigt wurden, wenn ja welche?

5.2 Eckverkehr A3 - B8 alt - B455 - Bad Homburger Kreuz

Inzwischen hat sich noch eine weitere Möglichkeit für die Entstehung von unerwünschtem Verkehr ergeben: Vor einigen Jahren wurde die Nordumgehung Oberursel der B 455 in Betrieb genommen.

Seit einiger Zeit gibt es Beschwerden der Anwohner der Wiesbadener Straße in Königstein über zunehmenden Lkw-Verkehr. Es gibt Vermutungen, dass dieser unter anderem durch die neue Großmarkthalle in Karben am Bad

Homburger Kreuz verursacht sein könnte. Es würden also die Fahrzeuge, insbesondere Lkw, auf den Fahrten zwischen Köln/Holland und der A661 die noch vorhandene enge Ortsdurchfahrt Schneihain nicht scheuen, um von der Abfahrt Niedernhausen unter Nutzung der B455 nach Karben (oder weiter) und zurück zu kommen.

Durch den etwaigen Bau der B8-neu könnte sich die Fahrt dieser Kfz vereinfachen und verkürzen, indem sie bereits bei Camberg von der A3 abfahren und durch die dann entlastete Ortsdurchfahrt Königstein der B8 alt am Kreisel auf die B455 fahren könnten. Es würde also Verkehr von dem Autobahnviereck A3 - A66 - A5 auf die Ortsdurchfahrt Königstein und den Königsteiner Kreisel abgelenkt. Dadurch würde die ohnehin nicht große Entlastung der Ortsdurchfahrt der B8 in Königstein teilweise zunichte gemacht.

Frage zu Punkt 5.2

Ist bei der Berechnung der Verkehrsströme berücksichtigt worden, dass eine durch die B8-neu verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt Königstein durch zusätzlichen, von den Autobahnen A3 und A66 abgezogenen Verkehr erneut belastet werden könnte?

Ich bitte höflich um Ihren entsprechenden Bescheid.

Mit verbindlichem Dank und freundlichen Grüßen

**DR.RICHARD GRIMM
AM ERDBEEERSTEIN 40
61462 KÖNIGSTEIN**