

Name:
Adresse:
PLZ/Ort:

Datum:

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt

Planfeststellung gemäß § 33 Hessisches Straßengesetz (HStrG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG).

Beseitigung des Bahnüberganges an der Kreisstraße K 904 in der Stadt Gelnhausen, Stadtteile (ST) Hailer und Meerholz, Main-Kinzig-Kreis und Ausbau der Kreisstraßen K904 und K862..

Ergänzende Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund von Änderungen des ausgelegten Planes (1. Planänderung)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf das vorbezeichnete Anhörungsverfahren zur 1.Änderung des Planfeststellungsverfahrens nach § 33 Hessisches Straßengesetz i. V. m. § 72 ff. HVwVfG betreffend die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Gelnhausen/Hailer-Meerholz sowie Ausbau der Kreisstraßen K904 und K862. Als von der Baumaßnahme und in meinen persönlichen Belangen betroffener Bürger erhebe ich gegen die vorgelegte Planung folgende

Einwendungen:

Der vorgelegte Fachbeitrag Klimaschutz entspricht nicht der aktuellen Situation, den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen sowie den beim Erörterungstermin am 24./25.4.2023 vorgebrachten Einwendungen und Nachforderungen. Der Bericht ist mit 14.3.2023 datiert und kann daher nicht die Ergebnisse des Erörterungstermins berücksichtigen.

Der Fachbeitrag Klimaschutz und der UVP-Bericht sind deshalb zu aktualisieren. Basierend auf den Ergebnissen aktueller Verkehrszählungen sind die THG-Emissionen für alle Planungsvarianten zu ermitteln.

Anmerkungen zum Klimaschutz-Fachbeitrag:

- a) Die Berechnung der Lebenszyklusemissionen ist für alle in den umweltfachlichen Untersuchungen betrachteten 9 Über- und Unterquerungsvarianten durchzuführen. Der in 1.3.1 THG-Lebenszyklusemissionen aufgeführte Aufschlag für Tunnelabschnitte ist nicht nachvollziehbar und fragwürdig und sollte begründet werden. Die Versiegelung der Variante 5 (Omega-Überführung) ist am größten, daher sind die in Tabelle 2 prognostizierten THG-Emissionen fragwürdig und neu zu ermitteln
- b) Die THG-Emissionen sind großräumig zu betrachten. Das Untersuchungsgebiet sollte zumindest folgenden Bereich umfassen:
Süden: K862 von Westspange/L3202 im Osten bis K903 im Westen
Westen: K903 von Niedermittlau im Süden bis Rothenbergen im Norden.
Norden: L3333 von Rothenbergen im Westen bis im Osten zur 3202/Westspange
Osten: Westspange/L3202 von L3333 im Norden bis zur Einmündung der K862 im Süden.
Ferner der Verkehr auf den verschiedenen Abschnitten der A66.
- c) Die Berechnung der THG-Emissionen muss von der vorhandenen Situation, dem Status quo, ausgehen. Der Bahnübergang an der K904 ist seit November 2023 geschlossen. Auf der Liebloser Straße (südlicher Bereich der K904) ist infolgedessen nur noch geringer Anliegerverkehr. Auf der K904 nördlich des ehemaligen Bahnübergangs findet kein Verkehr mehr statt. Das muss die Ausgangslage für die Berechnung der THG-Emissionen sein.
- d) Wie beim Erörterungstermin mehrfach gesagt, ist eine Verkehrszählung auf den Straßen des oben genannten Untersuchungsgebietes durchzuführen, um das Verkehrsaufkommen auf den genannten Straßen nach Schließung des Bahnübergangs zu ermitteln. Die Verkehrszählung kann erst durchgeführt werden, wenn die zahlreichen Baustellen auf den Kreis- und Landstraßen, der Autobahn A66 sowie die Baumaßnahmen der Bahn (u.a. Brücke an der Westspange) fertig gestellt sind, damit verlässliche Verkehrszahlen erhalten werden.
- e) Der "Prognose-Nullfall 2030 ohne Bahnübergang" kann somit ersetzt werden durch die zuvor genannte Verkehrszählung mit der das tatsächliche Verkehrsaufkommen ohne Bahnübergang in den einzelnen Straßenabschnitten im unter b) genannten Untersuchungsgebiet ermittelt werden
- f) Die verkehrsbedingten THG-Emissionen gemäß Nr. 1.3.2 des Klimaschutzbeitrages sind für alle 9 Querungsvarianten zu ermitteln
- g) Für die Ermittlung landnutzungsbedingten THG-Emissionen wurden falsche Zahlen zugrunde gelegt. Die in der UVP ermittelten Eingriffe in die verschiedenen Schutzgüter für die 9 Querungsvarianten sind für die Berechnung der landnutzungsbedingten THG-Emissionen zugrunde zu legen

Anmerkungen zum Bericht der PTV Transport Consult GmbH:

- a) Die Steigung der Omegabrücke beträgt 8% und wurde mit der Längsneigungsklasse +/- 6% nicht ausreichend berücksichtigt.
- b) Der Stop-and-go-Verkehr an der Ampelkreuzung K904/K862 sowie das Anfahren am Berg wurde nicht berücksichtigt

Einwendungen zur 1. Änderung der PFV-Unterlagen für Omegabrücke an K 904

- c) Zu Tabelle 2: Den Analyse- bzw. Nullfall (Prognose-Nullfall mit BÜ 2030) gibt es nicht mehr, da der Bahnübergang seit November 2023 dauerhaft geschlossen ist. Die Tabelle ist zu aktualisieren.
- d) Abbildung 8: Nullfall mit BÜ gibt es nicht mehr
- e) Abbildung 10: Mit der Omegabrücke soll der Verkehr auf der K904 auf ca. 6.000 Kfz/24h zunehmen. Daher müssten die CO2-Emissionen auf der K862 in den Ortsdurchfahrten von Hailer und Meerholz zunehmen. Die Darstellung in Abbildung 10 ist zu überprüfen.

Fazit:

Der Fachbeitrag Klimaschutz und der Bericht der PTV Transport Consult GmbH sind grundlegend zu überarbeiten und zu aktualisieren. Den "Prognose-Nullfall mit Bahnübergang 2030" gibt es nicht mehr, da der Bahnübergang dauerhaft geschlossen wurde. Der "Prognose-Nullfall ohne Bahnübergang 2030" ist als Bezugsgröße zu verwenden. Die tatsächlichen Verkehrsmengen mit geschlossenem Bahnübergang sollten nach Beseitigung aller Baustellen im Raum Gelnhausen durch Verkehrszählungen in 2025 ermittelt werden

Mit freundlichen Grüßen