

**Für Grund- oder Gebäudeigentümer**

Einwender/Absender: \_\_\_\_\_

Vorname, Name

\_\_\_\_\_  
Straße, Hnr.

\_\_\_\_\_  
PLZ, Wohnort

Regierungspräsidium Darmstadt  
Luisenplatz 2  
64283 Darmstadt

Wiesbaden, den 29.12.2010

**Einwendungen zum 6-streifigen Ausbau der A 643 zw. AD Mainz und AK Wiesbaden-Schierstein**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das Bauvorhaben, die A 643 über die Anschlussstelle Äppelallee bis hin zum Schiersteiner Kreuz in geplanter Form 6-streifig auszubauen, erhebe ich Einwendungen und beantrage, den Antrag auf Planfeststellung in dieser Form abzuweisen und meine Einwendungen bestmöglich zu berücksichtigen.

Zur Begründung möchte ich folgende Argumente anführen:

**Materielle und immaterielle Schäden an Eigentum und Gesundheit**

Ich bin Eigentümer der Immobilie in der ..... Nr. .... , die durch die Baumaßnahme während und nach der Bauphase durch zusätzlichen Lärm und zusätzliche Schadstoffemissionen betroffen sein wird. Durch den Neubau der Schiersteiner Brücke und Ausbau der A 643 / Schiersteiner Kreuz und die begleitenden Baumaßnahmen befürchte ich zusätzliche Lärmbelastungen und Schäden an meiner Immobilie und dadurch einen Wertverlust, sowie gesundheitliche Beeinträchtigungen, auch durch Immission von Schadstoffen/Feinstäuben, die unzumutbar sind.

**Zusätzliche Belastung durch Schadstoffe, Lärm und Schall**

Eine Vielzahl von wissenschaftlichen Studien belegt, dass der Ausbau von Straßen zu einer höheren Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner führt. Durch die durch den Ausbau erzielte Zeitersparnis werden neue Verkehrsströme induziert, die eine insgesamt höhere Belastung zur Folge haben. Die Siedlungen Rosenfeld und Selbsthilfe seitlich der Äppelallee, paradoxerweise, obwohl reine Wohngebiete, teilweise in den Planungsunterlagen als „Gewerbegebiet“ bezeichnet, liegen im „Zangengriff“ zwischen A 643 und A 66. Beide Bereiche sollen zukünftig um Fahrspuren erweitert werden. **Der Ausbau von Schiersteiner Kreuz und A 643 wird erhebliche Mehrbelastungen an Schall und Schadstoffen mit sich bringen, deren kulminierende Wirkung mit der A66 nicht berücksichtigt wurde.** Die Berechnungsmethodik für unser reines Wohngebiet, umzingelt von Gewerbe, greift zu kurz.

**Der nur in Teilbereichen geplante aktive Lärmschutz ist absolut unzureichend.** Auch Feinstaub- und Stickstoffdioxidwerte können alleine mittels einer Lärmschutzwand um bis zu 20 Prozent gesenkt werden.

Die Auswirkungen der neuen Direkttrampen AS Äppelallee, die beispielsweise den Autofahrer, der von der Äppelallee stadteinwärts kommt, nun direkt auf die A 643 in Richtung Wiesbaden führen, wie auch die damit verbundenen Verflechtungstreifen zur Ausfahrt A 66 Richtung Frankfurt erhöhen die Emissionen zusätzlich. Beschleunigungs- und Bremsvorgänge finden zudem nach dem Ausbau in vorgelagerten und erhöhten Bereichen statt, die durch den vorherrschenden Westwind verstärkt Emissionen jeder Art in Richtung meines Grundstücks lenken werden.

Neben der grundsätzlich abzulehnenden höheren Belastung ist im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass die Belastung durch Luftschadstoffe in Wiesbaden-Biebrich im Bereich der Wohngebiete Äppelallee und Hagenauer Straße schon heute häufig über den Grenzwerten liegen. Hier werden exakte und aktualisierte Messungen, sowohl der Schall-, Lärm- als auch der Schadstoffwerte verlangt. **Die Gebiete Rosenfeld und Selbsthilfe sind zudem anerkannt als Kleinsiedlungen**, für die noch höherer Lärmschutz gilt als für normale Wohngebiete. Dies wurde anscheinend überhaupt nicht berücksichtigt.

**Durch den Ausbau der A 643 befürchte ich daher negative Auswirkungen auf meine Gesundheit durch weiter steigende Schadstoffbelastung.** Ein Tempolimit von 80 km/h auf der neu gebauten Schiersteiner Brücke wie auch durchgängiger aktiver Lärmschutz entlang der A 643 und über das Schiersteiner Kreuz hinaus sowie an den Rampenauf- und Abfahrten sind zwingend erforderlich, um die Lärm-, Schall- und Schadstoffbelastung nicht weiter ansteigen zu lassen.

**Die Umwandlung von Teilen (mindestens ab AS Gonsenheim bis Schiersteiner Kreuz) oder der ganzen A 643 zur Stadtautobahn soll geprüft werden.** Zum einen, da hier automatisch eine Begrenzung auf 80 km/h gilt, was die Schadstoffbelastung (v.a. stickstoffhaltige Emissionen) verringert und zu höherer Verkehrssicherheit, stetigem Verkehrsfluss und verringerter Lärmbelastung führt. Die Behandlung als Stadtautobahn gibt zum anderen mehr Raum für eine Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Mainz und Wiesbaden: So wird es für viele Pendler attraktiv, das Auto stehen zu lassen und die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Außerdem können evtl. später erforderliche Ausbauvorhaben und zusätzliche Auf- und Abfahrten trotz verringerter Entfernung von Anschlussstellen leichter umgesetzt werden. Sofern der Bau als solches nicht wesentlich tangiert wird, sind echte ÖPNV-Alternativen für Mainz/Wiesbaden zu prüfen, hilfsweise vom Verfahren abgekoppelt zu berücksichtigen und nachträglich einzuarbeiten. Insbesondere entlang der geänderten zweistreifigen Rampe Mainz-Frankfurt, (Bauwerk 9b) wie an der Verflechtungsspur/Anschlussstelle Äppelallee ergeben sich Chancen auf nachhaltige Entlastung und Einbindung einer schienengebundenen ÖPNV-Alternative außerhalb bewohnter Gebiete.

### **Unzureichende Verkehrsuntersuchung und falsche Messdatenbasis**

Die Aktualität der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) und der Analyse-Strukturdaten und mithin sämtliche Datengrundlagen und Prognosen werden für den Bereich Äppelallee/Wiesbaden-Biebrich Gewerbegebiet auch im geänderten Entwurf bestritten. Augenfällig ist schon die in der Strukturdaten-Analyse, Anlage 1 der Verkehrsuntersuchung der Heinz + Feier GmbH angenommene Einwohnerzahl im Raum „Wiesbaden-Biebrich Gewerbegebiet“ von exakt 5.000, während für sämtliche anderen Bezirke dem Anschein nach genaue Zahlenwerte ermittelt werden konnten, die allesamt ungerade ausfallen. Gleiches gilt für die Zahl der angenommenen Beschäftigten (8.700) und Schulplätze (600) im genannten Gebiet. Diese Datenbasis betrifft mein Grundstück und wird angesichts einer offensichtlich ungenauen Schätzung bestritten. Konkrete Neuberechnungen werden angemahnt, auch, da ausschließlich Zählzeiten für Normalwerkzeuge für diesen Bereich aufgrund aktueller Entwicklung im Bereich der Großmarktansiedlungen/Gewerbegebiete keinesfalls ausreichend sind. Die Eichung der Analysesituation für den Individualverkehr (IV) aus 2005 ist zudem durch die Gegenwart in diesem Gebiet überholt. Schätzungsweise um mindestens 50% hat der IV in den letzten 5 Jahren zugenommen. **Falsche Grunddaten können auch durch richtige Fortschreibungsformeln nur zu falschen Ergebnissen führen!**

### **Bauphase, Baustellen und Materiallager sowie genutzte Straßen während der Bauphase, Lärmschutz während der Bauphase, Schutz vor Erschütterungen**

Die Aussagen im Planfeststellungsentwurf wie auch die geänderten Baustellen im Ergänzungsverfahren enthalten keine oder unzureichende Aussagen, wie diese durch Bau- und Räumfahrzeuge oder sonstige am Bau beteiligte „schweren Geräte“ an- oder abgefahren werden. Gleiches gilt für Lieferungen von Baumaterial und die Abfuhr von Bauschutt. Hier wird der Planfeststellung widersprochen, sofern nicht sichergestellt wird, dass jegliche Zu- und Abfahrt ausschließlich über A 643 und A 66 und/oder durch Schiffsanlandungen direkt an den rheinseitigen Baustellen erfolgt. Keinesfalls dürfen hierzu Äppelallee, Rheingau- oder Hagenauer Straße genutzt werden. Baustellen und Materiallager im Bereich der Äppelallee sind in allen Bauphasen größtmöglich einzuengen, um die Belastung der Gewerbegebiete und diesen nahe liegenden Wohngebiete gering zu halten und zusätzliche Staus zu vermeiden. **Aktiver Lärmschutz auch während der Bauphase ist bestmöglich vorzuziehen.** Sowohl hinsichtlich der endgültig anzubringenden Lärmschutzwände wie auch, soweit möglich im Vorfeld, durch Aufschüttung oder temporär anzubringende Schutzmaßnahmen die bereits während der Bauphase vor Staub, Lärm und Luftschadstoffen schützen. Vorherrschender Westwind treibt entstehende Emissionen von den Baustellen der A 643 und dem Schiersteiner Kreuz sonst mehrheitlich genau in Richtung meines Grundstücks. Wegen befürchteter Verkehrszunahme während der Bauphase sei hier exemplarisch auf eine höchstrichterliche Entscheidung des BVerwG (**Aktenzeichen:** 4 A 18/04) verwiesen.

Die Einwendungen werden ggfls. von mir konkretisiert und durch die von mir unterstützte Bürgerinitiative „Biebricher gegen Verkehr XXL“, deren Sprecher auch als Vertreter im Sinne des §17 (1) fungiert, durch Vorschläge ergänzt.

Mit freundlichen Grüßen

---

**Unterschrift des/der Einwender**

Vertreter im Sinne des §17 (1) Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG):  
Mario Bohrmann, Versicherungskaufmann, Äppelallee 55, 65203 Wiesbaden