

# BVN e.V.

## Bürgervereinigung Nordend e.V.

BVN e.V., F.Ardelt-Theeck, Leuchte 35A, 60388 Ffm

An das  
Hessische Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Landesentwicklung  
Herrn Minister Tarek Al-Wazir  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

1. Vorsitzender  
Thomas Seiffert  
**Kontaktadresse:**  
Friedhelm Ardel-Theeck  
Leuchte 35A  
60388 Frankfurt/Main  
Tel.: 06109 / 36751  
Mobil: 0151-16559854  
ardelt-theeck@molochautobahn.de  
www.molochautobahn.de

Frankfurt/M., 14.11.2016

### Offener Brief

#### **Baumaßnahmen am Autobahndreieck Erlenbruch ohne Rechtsgrundlage**

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Al-Wazir,

seit gut zwei Jahren laufen nun schon die Bauarbeiten für das Autobahndreieck Erlenbruch für den Anschluss der Autobahn A 66 Fulda/A 7 - Hanau - Frankfurt an die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 bei Frankfurt am Main Bornheim. Die Bürgervereinigung Nordend e.V. wie auch die anderen im Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen und Umweltverbände halten diese Baumaßnahme von Anfang an für rechtswidrig und fordern Sie deshalb mit diesem Schreiben auf, sofort die Einstellung aller Baumaßnahmen am geplanten Autobahndreieck Erlenbruch zu veranlassen.

Wir weisen Sie darauf hin, dass dieser Bau spätestens durch die am 5. Februar 2015 durch Sie persönlich verfügte Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses von 1980 für den Bau der BAB 66 Alleentunnel im Verlauf der A 66 Wiesbaden - Frankfurt am Main - Hanau - Fulda zwischen der Anschlussstelle Miquelallee und Dortelweiler Straße, bei welchem Sie gleichzeitig die Notwendigkeit der Teilaufhebung und Planänderung für den Planfeststellungsbeschluss von 1980 für die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt incl. B3a Kloppenheim ankündigten, keine gültige Rechtsgrundlage mehr besitzt.

In seinem Urteil von 1988 stellte der VGH in Kassel dazu eindeutig fest:

*"Für den Fall, daß der Plan für den Neubau der A 66 zwischen der Anschlußstelle M-allee und dem Dreieck S endgültig aufgegeben worden wäre, hätte das nicht nur die Rechtswidrigkeit des Plan-feststellungsbeschlusses vom 1. Dezember 1980 zur Folge, vielmehr wäre auch der streitgegenständliche Beschluß vom 4. Januar 1980 in der Fassung des Ergänzungsbeschlusses vom 20. Juni 1986 aufzuheben, weil ein acht-streifiger Ausbau (ohne Zusatzfahrspuren) in dem hier fraglichen Strecken-abschnitt bei Wegfall des über die A 66 herangeführten und abfließenden Verkehrsanteils nicht mehr gerechtfertigt wäre."*

Auszug aus Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 06.12.1988 (2 UE 427/85)

Hatte der VGH in seinem Urteil die von den damaligen Klägern geforderte Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse noch mit der Begründung

*"Eine (Teil-) Aufhebung der angefochtenen Planfeststellungsbeschlüsse kommt hier aber deshalb nicht in Betracht, weil der Plan für den Anschluß der A 66 entgegen dem klägerischen Vortrag nicht im Sinne des § 18 d Satz 1 FStrG endgültig aufgegeben worden ist."*

verworfen, ist dieser Fall nun - wie oben vom Gericht als Voraussetzung gefordert - unbestreitbar eingetreten.

Dies wird auch in dem weiteren, späteren Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 20.04.1990 (2 R 3132/89) verdeutlicht, in welchem folgendes ausgeführt wird:

*"Darüber hinaus gibt das Vorbringen der Beteiligten Veranlassung zu folgender Klarstellung: Der Senat hat in seinen Urteilen vom 6. Dezember 1988 entschieden, daß der Planfeststellungsbeschluß für die Ostumgehung Frankfurt im Zuge der A 661/66 wegen einer Überdimensionierung für den Fall keinen Bestand haben kann, daß das Projekt Alleentunnel endgültig aufgegeben wird. Diese Ausführungen beziehen sich auf den Planfeststellungsbeschluß vom 4. Januar 1980 in der Gestalt des Ergänzungsbeschlusses vom 20. Juli 1986, wie er Gegenstand der Urteile vom 6. Dezember 1988 war. Das besagt aber nicht, daß die Planfeststellungsbehörde den Plan für die Ostumgehung Frankfurt vollständig und ersatzlos aufzuheben hätte, wenn das Projekt Alleentunnel zu einem späteren Zeitpunkt endgültig scheitern sollte. Dann stünde ihr vielmehr die Möglichkeit offen, den hier umstrittenen Plan unter Beachtung der planungsrechtlichen Schranken an die dann aktuelle Verkehrskonzeption anzupassen und dadurch eine Überdimensionierung zu vermeiden. Deshalb würde der Teil des Planfeststellungsbeschlusses für die Ostumgehung Frankfurt, der jetzt für sofort vollziehbar erklärt worden ist, auch dann keinen Bedenken unterliegen, wenn der Plan für den Bau des Alleentunnels endgültig aufgegeben werden sollte."*

- Auszug aus Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 20.04.1990 (2 R 3132/89)

Es liegt auf der Hand, dass der VGH sich in seiner hier zitierten Klarstellung ca. eineinhalb Jahre später nur auf die 1989 realisierte vierspurige Variante der A 661 (östliche Richtungsfahrbahn Egelsbach - Oberursel) bezog -

wie der zitierte Hinweis

*"Deshalb würde der Teil des Planfeststellungsbeschlusses für die Ostumgehung Frankfurt, der jetzt für sofort vollziehbar erklärt worden ist, auch dann keinen Bedenken unterliegen, wenn der Plan für den Bau des Alleentunnels endgültig aufgegeben werden sollte."*

deutlich macht; (Sofortvollzug wurde Anfang 1989 vom damaligen Hessischen Verkehrsminister Alfred Schmidt lediglich für die östliche Richtungsfahrbahn erlassen!)

- und nicht etwa um den im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A 66 Tunnel Riederwald bereits 2007 erfolgten Bau der Seckbachtalbrücke oder der ebenfalls achtspurig realisierten Brücke (nur 6-spurig planfestgestellt!) über den Erlenbruch/Riederbruch als Teile der zweiten Richtungsfahrbahn für den achtspurigen Endausbau der Autobahn-Ostumgehung A 66/A 661 zu rechtfertigen. Ganz im Gegenteil!

D.h. für diese genannten Bauwerke gibt es durch den Wegfall des Alleentunnels - spätestens seit Aufhebung des PFB A 66 Alleentunnel - keine gültige Rechtsgrundlage mehr. Selbstverständlich gilt diese Feststellung auch für den Abschnitt der A 661 innerhalb des Autobahndreiecks Erlenbruch ebenso wie auch für das gesamte im PFB 1980 mit planfestgestellte AD Erlenbruch! Hierfür muss erst neues Planungsrecht geschaffen werden!

Nach Auskunft Ihres Ministeriums sind in dem notwendigen neuen Planänderungsverfahren Autobahn-Ostumgehung Frankfurt incl. B3a Kloppenheim (PFB 1980) eine neue Verkehrsuntersuchung und neue Emissionsberechnungen durchzuführen. Dazu teilte das Ministerium u.a. mit:

"Hessen Mobil beabsichtigt, in das Teilaufhebungs- und Planänderungsverfahren sowohl eine neue schalltechnische als auch eine neue lufthygienische Untersuchung einzubringen, die jeweils die aktuelle Sach- und Rechtslage einschließlich einer aktuellen Verkehrsprognose berücksichtigt."

Nach Auffassung der Bürgerinitiativen müssen das AD Erlenbruch sowie die die darin verlaufende A 661 als planfestgestellte Teile des gemeinsamen PFB von 1980 Autobahn-Ostumgehung Frankfurt incl. B3a Kloppenheim selbstverständlich in diese neue Verkehrsuntersuchung und Emissionsberechnungen für die A 66/661 mit einbezogen werden.

Dabei sind im Planänderungsverfahren Autobahn-Ostumgehung Frankfurt incl. B3a Kloppenheim auch im gesamten Bereich des AD Erlenbruch grundsätzlich die Lärm- und Schadstoffemissionen beider Autobahnen A 66 und A 661 entsprechend dem PFB von 1980 Autobahn-Ostumgehung Frankfurt incl. B3a Kloppenheim zusammen zu berücksichtigen und nicht wie im PFB "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" geschehen nur ein Teilverkehr, weil der andere ja bereits planfestgestellt sei.

Darüber hinaus hat uns Hessen Mobil mitgeteilt, dass in diesem Sinne der Bau der zweiten Richtungsfahrbahn der A 661 bzw. der Ostumgehung Frankfurt erst nach dem Erlass eines neuen Planänderungsbeschlusses erfolgen wird:

*"Die Fertigstellung des vierstreifigen Baus der A 661 Ostumgehung Frankfurt zwischen den Anschlussstellen „Friedberger Landstraße“ und „Frankfurt-Ost“ wird nach wie vor verfolgt. Der Weiterbau der westlichen Richtungsfahrbahn erfolgt nach Abschluss des geplanten Teilaufhebungs- und Planänderungsverfahrens.*

*Hessen Mobil wird aufgrund der signifikanten Änderung der Strukturdaten für die Stadt Frankfurt die VU auf den Prognosehorizont 2030 fortschreiben und anschließend in das geplante Teilaufhebungs- und Planänderungsverfahren, das auch eine Ergänzung des Lärmschutzes beinhalten wird, einbringen."*

Für uns gibt es in diesem Zusammenhang keinen Zweifel, dass dies selbstverständlich auch für die zweite Fahrbahn der A 661 innerhalb des AD Erlenbruch, die ebenso über das Brückenbauwerk verläuft, gelten muss. Schließlich ist bisher ja nur die östliche Fahrbahn der Autobahn-Ostumgehung A 66/ A 661 realisiert worden und werden auf ihr seit Eröffnung Ende 1995 beide Richtungsverkehre abgewickelt.

Zwar ist das AD Erlenbruch im Rahmen des PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" hinsichtlich des Verlaufs seiner Rampen "überplant" bzw. plangeändert worden, nicht aber hinsichtlich seiner Funktion im Rahmen der - dem PFB von 1980 für die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt zu Grunde liegenden - Verkehrskonzeption mit A 66 Alleentunnel! D.h. zu einer Änderung der Verkehrskonzeption im Rahmen des PFV für die A 66 Tunnel Riederwald/AD Erlenbruch, gab es aus damaliger Sicht der Planfeststellungsbehörde überhaupt keinen Anlass, da entsprechend den eindeutigen und nicht plangeänderten Ausführungen im Erläuterungsbericht 2001 und den Beteuerungen der Vertreter des damaligen Hessischen Landesamts für Strassen- und Verkehrswesen Frankfurt im Rahmen des folgenden Anhörungsverfahrens bzw. Erörterungstermins 2005 das ebenfalls 1980 planfestgestellte Projekt A 66 Alleentunnel in keiner Weise aufgegeben, sondern lediglich zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollte!

Der Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1980

Der Planfeststellungsbeschluss vom 4. Januar 1980 - IV a 27 - 61 k 04 (1.024) des (damaligen) Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik in der Fassung der letzten Entscheidung vom 15.06.1993 - V a 21 - 61 k 04 (1.024 f) des (damaligen) Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie - für

den Neubau der Bundesautobahnen A 661 / A 66 - Ostumgehung Frankfurt am Main - zwischen Bau-km 5,700 (A 661 nördlich Preungesheim), Bau-km 12,819 (A 661 südlich Hanauer Landstraße), Bau-km 1,620 (A 66 Riederwald) und Bau-km 10,528 (A 66 Kreuzung Dortelweiler Straße) im Stadtgebiet Frankfurt am Main einschließlich des Knotenpunktes Preungesheim, der Anschlußstelle "Friedberger Warte" mit Umbau der Bundesstraße 3 im Kreuzungsbereich von Bau-km 0,050 bis Bau-km 0,742, des Auto-

.../2

- 2 -

bahndreiecks Seckbach, des Knotenpunktes Erlenbruch und der Anschlußstelle Hanauer Landstraße/Ratsweg in den Gemarkungen Berkersheim, Preungesheim, Seckbach und Frankfurt (in dem ausgelegenen Plan als A 49 bezeichnet)

belegt, dass der Knotenpunkt Erlenbruch vollständiger Teil des PFB von 1980 für die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt war. Allerdings auf der Basis der Planung der BAB 66 Wiesbaden - Frankfurt - Fulda mit A 66 Alleentunnel wie auch der A 66 Riederwald (damals noch offener Autobahntrog).

Dieser Knotenpunkt Erlenbruch ist im PFB "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" lediglich hinsichtlich des Verlaufs der Rampen und der Neuplanung eines mit der unterirdischen Führung der die A 661 querenden Rampen verbundenen neuen dreistöckigen zentralen Brückbauwerks "überplant" worden.

Wir weisen hier eigens darauf hin, dass davon jedoch die beiden Richtungsfahrbahnen der A 661 in ihrer Lage und Dimensionierung völlig unberührt geblieben sind. Dies belegt auch die Tatsache, das der Verkehr der A 661 und die durch ihn verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen der A 661 im AD Erlenbruch wie auch südlich und nördlich davon innerhalb der Grenzen des Planfeststellungsgebiets A 66 Tunnel Riederwald – entgegen der Darstellung des HMWVEL - nachweisbar nicht Teil des PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" war, sondern vielmehr im Hinblick auf die direkt davon betroffene Bevölkerung in den angrenzenden Wohngebieten von Bornheim, Seckbach und Riederwald - entgegen dem heftigen Protest der Bürgerinitiativen und betroffener BürgerInnen - völlig unberücksichtigt geblieben sind. Nur der "neue" Verkehr der neu geplanten Autobahn A 66 wurde im Planfeststellungsverfahren für Emissions- bzw. Immissionsberechnungen im PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" zu Grunde gelegt, selbstverständlich mit dem Hinweis seitens der Planungsbehörde, dass die A 661 und deren Verkehr ja bereits 1980 planfestgestellt worden seien und somit nicht einzubeziehen seien.

D.h. konkret, die Betroffenen blieben im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffemissionen der A 661 bis heute auf den 1980 zum Zeitpunkt der Planfeststellung geltenden "rückständigen" Rechtsbedingungen "sitzen". Lagen die Grenzwerte damals laut BImSchV um 3 dB(A) höher, gab es für die Schadstoffe 1980 unseres Wissens nach überhaupt noch keine Grenzwerte.

Wäre das AD Erlenbruch tatsächlich im Sinne des HMWVEL "vollständig überplant" worden, hätte dementsprechend selbstverständlich der gesamte Verkehr und die davon ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen von A 66 und A 661 im AD Erlenbruch auf Basis der zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens bzw. des PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" in der BImSchV geltenden Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffemissionen zu Grunde gelegt werden müssen. Dies war aber nachweislich nicht der Fall.

Im Gegenteil, erst im Rahmen eines notwendigen nachträglichen Planänderungsverfahrens - und nach vorausgegangenem Protesten der Bürgerinitiativen - wurde schließlich der westlich des AD Erlenbruch gelegene Bereich Bornheims nachträglich bei den Emissionsberechnungen des nur von der neuen A 66 ausgehenden Emissionen überhaupt erst mitberücksichtigt und der besonders extrem betroffenen Charles-Hallgarten-Schule, einer Förderschule, am Bornheimer Hang nur Lärmschutzwände entsprechend der von diesem Teilverkehr ausgehenden Emissionen gewährt.

**Von diesem Sachverhalt sind auch Kläger aus Bornheim und Riederwald im Verfahren gegen den PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" unmittelbar betroffen!**

**Dies bedeutet konsequenter Weise, der Bund als Bauträger und das Land Hessen müssen nicht erst im Rahmen des neuen Planänderungsverfahrens "Autobahn-Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661" im Zusammenhang mit den laufenden Bauarbeiten für das AD Erlenbruch mit entsprechenden Klagen rechnen, sondern schon jetzt im Rahmen der bereits anhängigen Klagen gegen den PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" von rechtlichen Schritten der Betroffenen ausgehen.**

Gleiches gilt selbstverständlich ebenso für die Verkehrskonzeption auf Basis der die A 661 querenden BAB 66 Wiesbaden - Frankfurt - Fulda incl. A 66 Alleentunnel. Diese wurde in keiner Weise geändert, weshalb es in den dem PFB von 2007 für den Tunnel Riederwald zugrunde gelegten Planfeststellungsunterlagen von 2001 und 2005 auch nachweisbar keine entsprechenden Erläuterungen bzw. Begründungen gegeben hat.

Der beabsichtigte vorzeitige Anschluss der A 66 Fulda - Frankfurt am Main von Osten an die A 661 ohne A 66 Alleentunnel war lediglich als zeitliches Provisorium gedacht und nicht auf Basis eines tatsächlichen Verzichts auf das Projekt A 66 Alleentunnel. Entsprechend gab es auch im gesamten Verfahren "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" keinen einzigen Hinweis darauf, dass auf den Alleentunnel zukünftig völlig verzichtet werden könnte.

In dieser unverändert geltenden Verkehrskonzeption - d.h. Lenkung des Hauptverkehrsstroms der A 66 von der A 66 Riederwald über die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt A 66/ A 661 hin zur A 66 Alleentunnel und umgekehrt - liegt schließlich auch das nur sehr schwer zu behebende Grundproblem hinsichtlich einer künftigen Verkehrsführung der mit der A 66 in den Osten Frankfurts geführten neuen bzw. heute noch nicht vorhandenen Verkehrsmassen. Die A 661 in der 1980 planfestgestellten vierstreifigen Dimension und sehr kurzen Verflechtungsabschnitten im Anschluss an die Rampen des AD Erlenbruch von und zur A 66 Tunnel Riederwald sowie mit den dem AD Erlenbruch unmittelbar folgenden Anschlussstellen Frankfurt-Ost und Friedberger Landstraße kann diese Verkehrsmassen sicherlich nicht aufnehmen, weil sie dafür gar nicht gedacht bzw. in ihrer Dimension und verkehrlichen Funktion gar nicht entsprechend geplant wurden.

Ihr Ministerium kommt selbst zu der von niemandem zu bezweifelnden Feststellung:

*"Die automatischen Dauerzählstellen zeigen, dass die A 661 zwischen den Anschlussstellen "Friedberger Landstraße" und "Frankfurt-Ost" bereits heute (ohne den Riederwaldtunnel und den Alleentunnel) mit Belastungen von ca. 90.000 Kfz/24h an einem durchschnittlichen Werktag jenseits der üblichen Einsatzgrenzen für einen 4-streifigen Autobahnquerschnitt liegt."*

Aus diesem Grund wird die A 661 und ihre Anschlussstellen mit Sicherheit die zusätzlichen Verkehrsmengen der A 66 Tunnel Riederwald nicht mehr verkraften können. Die Verkehrsuntersuchung für den Anschluss der A 66 Tunnel Riederwald von 2013 hat die unzureichende Leistungsfähigkeit dieses Anschlusses ohne weitere Maßnahmen - trotz der in keiner Weise nachvollziehbaren - anschließenden Relativierung in deren Zusammenfassung bzw. deren Fazit - nachdrücklich nachgewiesen und die Notwendigkeit entscheidender Maßnahmen angezeigt.

Wie Ihr Ministerium dann diesen Anschluss noch dazu mit der oben zitierten Feststellung, dass *die "A 661 zwischen den Anschlussstellen "Friedberger Landstraße" und "Frankfurt-Ost" bereits heute ... jenseits der üblichen Einsatzgrenzen für einen 4-streifigen Autobahnquerschnitt liegt"* rechtfertigen kann, bleibt dessen Geheimnis.

Man muss also kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass grundsätzlich nicht nur in den genannten Spitzenzeiten von einer extrem hohen Dauerstaugefahr rund um das AD Erlenbruch durch Verflechtungsvorgänge bei hoher Verkehrsdichte und hoher Autobahngeschwindigkeit - insbesondere auf der durchgängigen A 661 - und damit verbundener extrem hoher Unfallgefahr ausgegangen werden muss, verbunden mit einer großen Rückstaugefahr nicht nur auf den zulaufenden Rampen bis in den Tunnelbereich sondern sogar weit darüber hinaus in Richtung Maintal wie auch auf der A 661 selbst in beide Richtungen.

Von der umfassenden Kritik seitens der Bürgerinitiativen an der mit großem Primborium präsentierten Verkehrsuntersuchung 2013 angefangen bei dem viel zu kurz greifenden

Prognosehorizont 2025 (statt 2030) und der zugrunde gelegten haltlosen Prognose einer sinkenden Einwohnerzahl Frankfurts - obwohl diese seit gut einem Jahrzehnt ständig drastisch steigt und ein Ende dieser Tendenz weit und breit nicht erkennbar erscheint - dem heruntergerechneten LKW-Verkehr, dem trotz aller moderner unabhängiger Navigationssysteme in fast allen Fahrzeugen "nicht existierenden" Fern- und Transitverkehr und natürlich an deren mehr als fragwürdigen Ergebnis im Fazit und Zusammenfassung, welche in keiner Weise den inhaltlichen Ausführungen in der VU 2013 entsprechen, ganz zu schweigen!

Unter seriösen Umständen dürfte die neue Verkehrsuntersuchung für die bevorstehenden Planänderungsverfahren A 66 Tunnel Riederwald und Autobahn-Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 incl. B3a Kloppenheim sicher nicht weniger, sondern selbstverständlich noch mehr Verkehr prognostizieren mit den entsprechenden Konsequenzen. Aber da bekanntlich "nicht sein kann, was nicht sein darf", rechnen wir mit allem; frei nach dem Slogan: "Überall sind die Autobahnen täglich dicht, nur im Riederwaldtunnel nicht!"

**Für diesen Fall kündigen wir schon jetzt juristische Schritte bzw. Klage an! Den Endausbau der A 661 und den Bau der A 66 Riederwaldtunnel würde ein solche unseriöse Verkehrsuntersuchung - wie bisher - sicher nicht beschleunigen!**

In diesem Zusammenhang weisen wir noch auf ein bisher überhaupt nicht beleuchtetes Grundproblem bei der Planung der A 66 Tunnel Riederwald hin.

So verengt sich der Tunnel nach derzeitiger Planung von acht Fahrstreifen der vier hinein- bzw. herausführenden Rampen am AD Erlenbruch bzw. der acht Fahrstreifen am Ostportal auf nur sechs Fahrstreifen innerhalb des Tunnels. Rückstaubildungen werden über das AD Erlenbruch hinaus insbesondere in Spitzenzeiten unvermeidlich sein. Damit ist der Tunnel schon jetzt ein ernst zunehmender und auch gefährlicher Engpass. Nicht umsonst ist die Höchstgeschwindigkeit im PFB 2007 auf 80 km/h begrenzt. Das wird aber nicht ausreichen, um Staus und ständige Unfälle zu verhindern.

Nicht ohne Grund hat das Land Hessen noch im Jahr 2013 den durchgängigen Ausbau der A 661 von vier auf sechs bzw. acht Spuren zwischen dem Bad Homburger Kreuz und dem Offenbacher Kreuz auf Basis einer zu Grunde liegenden Engpassanalyse für die neu geschaffene Kategorie vordringlichen Bedarf Plus (Vorgezogene Realisierung) angemeldet.

Unabhängig davon, ob seitens der Bürgerinitiativen bzw. betroffener Bürgerinnen und Bürgern oder öffentlicher Einrichtungen dieser zusätzliche Ausbau der A 661 akzeptiert bzw. gut geheißen werden wird, ist diese Maßnahme für den geplanten Anschluss der A 66 an die A 661 aus fachlicher Sicht unumgänglich.

Selbst nach einem solchen Ausbau würde trotzdem allgemein noch eine extrem hohe Staugefahr rund um das AD Erlenbruch bestehen bleiben.

Dies bedeutet aus Sicht der Bürgerinitiativen, dass bei der Planung der bereits in Bau befindlichen Rampen und des Brückenbauwerks grundsätzlich der Ausbau der A 661 bzw. die notwendige Verbreiterung von vier auf dann sechs Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn von vorne herein mit zu berücksichtigen ist. Dies ist aber nachweislich nicht der Fall.

**Die aktuell erfolgte Rückstufung der A 661 im neuen BVWP 2015 in den weiteren Bedarf ist aus Sicht der Bürgerinitiativen lediglich ein taktisches Manöver, um vordergründig ein Argument dafür zu haben diese Maßnahmen nicht von vorne herein im Planänderungsverfahren für die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 und B3a Kloppenheim berücksichtigen zu müssen.**

Diese Position wird aber in einem juristischen Verfahren keinen Bestand haben, wie schon das Beispiel A 66 Alleentunnel im Klageverfahren A 66 Tunnel Riederwald schließlich eindringlich bestätigt hat und wird - wie die Erfahrung zeigt - weiteren Klagen Tür und Tor öffnen.

Nicht umsonst wurde die Verkehrsuntersuchung (VU 2013), welche eigentlich als Grundlage der geplanten Planänderungsverfahren A 66 und A 661 für die "ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen" gedacht war, ursprünglich - wie Sie selbst am besten wissen - entsprechend der Forderung von Klägerseite gegen den PFB 2007 A 66 Tunnel Riederwald "ausschließlich

mit A 66 Alleentunnel" (entgegen der vorausgegangenen Position des Ministeriums, dass ein Projekt im weiteren Bedarf nicht berücksichtigt werden müsse ...) als Grundlage erstellt. (Grundlage: Gespräch zwischen Klagevertretern und Mitarbeitern von HMWVEL und Hessen Mobil Ende 2011 im Ministerium in Wiesbaden!)

Erst im Nachhinein wurde nachweislich auf die Forderung der Stadt Frankfurt hin eine neue Verkehrsuntersuchung ohne Alleentunnel als "Ergänzung bzw. mögliche Alternative" in Auftrag gegeben mit der letzten Konsequenz, den PFB A 66 Alleentunnel gezwungenermaßen schließlich aufheben zu müssen, einerseits um die anhängigen Klagen nicht zu verlieren.

Andererseits weil bei einem Festhalten an der A 66 Alleentunnel (160.000 Kfz/24h auf der Ostumgehung und 130.000 Kfz/24h auf der Alleenspange) nachvollziehbarer Weise ein ganz neues Planfeststellungsverfahren und drastische Umplanungen erforderlich gewesen wären.

Davon ganz abgesehen wäre generell ein **nachträglicher Ausbau der A 661 auf sechs Fahrstreifen** wie auch der nachträgliche Bau einer Einhausung (egal ob als Projekt der Stadt Frankfurt oder Folge eines neuen PFV für den 6-streifigen Ausbau der A 661) einerseits mit einer **nicht hinnehmbaren Steuergeldverschwendung** verbunden! Müsste doch eine gerade erst neu gebaute Autobahn teilweise wieder mehr oder weniger abgerissen werden: U.a. laut Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 661 Tieferlegung der Fahrbahnen der A 661 südlich der AS Friedberger Landstraße gegenüber heute bzw. der Planfeststellung 1980 etc.

Andererseits wäre der **nachträgliche Ausbau oder Bau einer Einhausung generell mit einem gigantischen Verkehrskollaps im Frankfurter Osten verbunden**. Würde doch über mehrere Jahre jeweils eine Richtungsfahrbahn zur Baustelle werden und ggf. jeweils ganze Rampen von und zum Riederwaldtunnel über längere Zeit - mit den entsprechenden gravierenden Folgen - gesperrt werden. Nicht auszudenken!

**Nach fachlicher Einschätzung eines Verkehrsplaners muss der Bauträger aber die durch die VU 2013 nachgewiesene Erfordernis des Ausbaus der A 661 bei der Planung unabhängig vom bestehenden BVWP und der dem Projekt zugemessenen Bedeutung bzw. Kategorie mitberücksichtigen.**

**Der erklärte Verzicht auf diesen unumgänglichen Ausbau der A 661 auf sechs Fahrstreifen muss konsequenter Weise dann auch den Verzicht auf den Anschluss der A 66 bzw. den Tunnel Riederwald zur Folge haben. Ein Tunnel ist unter diesen Voraussetzungen mit unumstößlicher Sicherheit nicht mehr genehmigungsfähig. Das heißt die derzeit vorliegende Planung "Riederwaldtunnel" wird das neue Planänderungsverfahren nicht mehr überstehen.**

Die Bürgerinitiativen müssen von der notwendigen neuen Verkehrsuntersuchung, die die Grundlage für beide Planänderungsverfahren A 66 Tunnel Riederwald und Ostumgehung Frankfurt A 66/ A 661 und B 3a Kloppenheim bilden wird, erwarten können, dass deren Ergebnis offen in Auftrag gegeben wird und grundsätzlich dem Resultat nicht vorgegriffen wird.

Genau das Gegenteil ist aber bereits geschehen: In dem Sie persönlich in Ihrer Presseerklärung vor genau einem Jahr im Zusammenhang mit dem Planänderungsverfahren A 66 Tunnel Riederwald einerseits darauf hinweisen, dass mit einer neuen VU ermittelt werden soll, ob die steigende Einwohnerzahl Frankfurts Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung habe und ggf. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden, andererseits aber feststellen, dass der Bau des Autobahndreiecks Erlenbruch weitergehen kann.

Woher konnten Sie bzw. Ihr Ministerium denn am 3. November 2015, dem Tag ihrer Pressemitteilung schon wissen, was bei der Verkehrsuntersuchung, die ja laut eigener Aussage gerade erst in Auftrag gegeben worden war, herauskommen wird?

Wo die letzte Verkehrsuntersuchung von 2013 gelandet ist, bei welcher ebenfalls das Ergebnis - nämlich die lange vorher berechneten und öffentlich vorgestellten "Ergänzenden Lärm-

schutzmaßnahmen" - schon vorher feststand und am Ende "völlig überraschender Weise" schließlich auch "bestätigt" wurde, ist bekannt.

Das Land Hessen kann sich sicher sein, dass die Bürgerinitiativen auch künftig diese Art von Verkehrsuntersuchungen - es war schließlich nicht die erste - auch in Zukunft nicht akzeptieren werden! Es handelt sich inzwischen um die 5. Verkehrsuntersuchung seit 1989!

Wenn Sie also das Projekt "Riederwaldtunnel" tatsächlich beschleunigen wollen, dann nehmen Sie unsere berechnete Kritik ernst und sorgen Sie für ein wirklich objektives und nachvollziehbares und gerichtsfestes Verkehrsgutachten.

Unsere hier dargelegten Ausführungen belegen hinreichend, dass es für die laufenden Baumaßnahmen am AD Erlenbruch keinerlei Rechtfertigung gibt und Sie und das von Ihnen geleitete Hessische Verkehrsministerium um eine sofortige Einstellung dieser Baumaßnahmen nicht herum kommen. Der bisherige Hinweis auf den geltenden Sofortvollzug mit Verweis auf den PFB 2007 A 66 Tunnel Riederwald/AD Erlenbruch ist schon lange nicht mehr haltbar!

Selbstverständlich halten die Bürgervereinigung Nordend e.V. wie auch die anderen im Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen an allen Ausführungen in den ihnen vorliegenden Schriftwechseln mit Ihnen bzw. Ihrem Ministerium seit Beginn der Ausschreibungen für das Autobahndreieck Erlenbruch fest, da diese in keinen Punkten - trotz aller vergeblichen Versuche Ihres Ministeriums mit falschen Argumenten und Hinweisen und Nichteingehen diese zu widerlegen oder einfach zu übergehen - an ihrer Relevanz eingebüßt haben. Ganz im Gegenteil!

Siehe dazu unsere bzw. Ihre Schreiben von

- Schreiben Ihres Leiters der obersten Baubehörde des Hessischen Verkehrsministeriums Günther Hermann an das "Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn (AUA)" vom 28.02.15
- Unser Schreiben (AUA) von 16.02.2015 Recht auf eindeutige Stellungnahmen des Ministeriums
- Ihr Schreiben vom 19.01.2015 an das AUA
- Unser Schreiben (AUA) „Bekräftigung des Widerspruchs“ vom 26.11.2014
- Schreiben Ihres Leiters der obersten Baubehörde des Hessischen Verkehrsministeriums Günther Hermann vom 22.09.14 an das AUA
- Ihr Schreiben vom 10.09.2014 an das AUA
- Unsere Aufrechterhaltung des Widerspruchs (AUA) vom 12.8.2014
- Antwort Ihres Mitarbeiters Günther Hermann vom 16.06.2014 an das AUA
- Unser Widerspruch (AUA) (vom 15.4.14)
- Ihre Ablehnung der Anträge (vom 31.03.2014)
- Unser Antrag auf Unterlassung aller Baumaßnahmen für das AD Erlenbruch und Ausbau der Autobahn Ostumgehung Frankfurt A66/A 661 vom 20.02.2014
- Unser Antrag auf sofortige Aussetzung der Ausschreibung zum Bau des AD Erlenbruch vom 5.6.14

## Zur Veranschaulichung der Betroffenheit der Kläger am AD Erlenbruch

### Besondere Belastungen durch das AD Erlenbruch

<b>Verkehrsbelastung - Prognosehorizont 2025 (VU 2013)</b>		<b>(bzw. 2030 neue VU geschätzt):</b>
• A 661 nördl. des AD Erlenbruch	112.200 kfm/24h	(ca. 120.000 kfm/24h)
• A 661 südl. des AD Erlenbruch	134.500 kfm/24h	(ca. 140.000 kfm/24h)
• A 66 Tunnel Riederwald/Trog	<u>101.900</u> kfm/24h	<u>(ca. 110.000</u> kfm/24h)
(Fahrbeziehungen)	348.600	(ca. 370.000)
• <b>AD Erlenbruch insgesamt</b>	<b>174.300 kfm/24h!!</b>	<b>(ca. 185.000 kfm/24h !!!</b>
• A 661 im AD Erlenbruch	72.400 kfm/24h	(ca. 75.000 kfm/24h)

(Prognose 2030 geschätzt auf Basis der VU 2013 mit Prognosehorizont 2025)

Ein Autobahndreieck hat durch die Verknüpfung zweier Autobahnen eine deutlich höhere Verkehrsbelastung sowie durch die Beschleunigungsvorgänge innerhalb der Verflechtungsbereiche der Rampen sowie durch typisches hochtouriges Fahren an den Steigungs- und Gefällstrecken der Rampen eine drastisch höhere Belastungswirkung bzw. damit verbundene extrem höhere Lärm- und Schadstoffbelastungen im Vergleich zu einer "einfach" vorbeiführenden bzw. tangierenden Autobahn wie die heutige Bornheim tangierende A 661 allein.

### **Besondere Konstellationen des AD Erlenbruch in Verbindung mit den Autobahnen:**

- Tallage mit Trichterwirkung durch Bornheimer und Seckbacher Hang
- A 66 Trog zum Tunnel Riederwald kommt in einer Länge von 500 m direkt auf die Bebauung von Bornheim insbesondere Hochhäuser Inheidener Straße zu
- Rampen steigen aus einer Tiefe von 10 m auf bis zu ca. 7- 8 m über Normal an: zusammen ca. 17-18 m Höhenunterschied bzw. entsprechendes Gefälle.
- Niedrigtouriges Fahren auf den Rampen mit entsprechenden extrem hohen Lärm- und Schadstoffemissionen.
- Beschleunigungsvorgänge bei den Verflechtungsvorgängen von den Rampen auf die A 661 mit entsprechenden extrem hohen Lärm- und Schadstoffemissionen
- A 661 mit erheblicher Steigungsstrecke bzw. Gefälle zwischen AD Erlenbruch und AS Friedberger Landstr. mit entsprechend extrem hohem Lärm- und Schadstoffausstoß
- Hinzu kommt im Bogen geführte A 661 (um Bornheim herum)
- Tunnelmundeffekt durch Westportal des Autobahntunnels A 66 Riederwald!
- Verkehr der A 66 kommt aus dem Tunnel Riederwald in einem Trog über eine Länge von rund 500 m direkt auf Bornheim zu bzw. entfernt sich. Der hiervon ausgehende Lärm kommt quasi zu dem enormen Lärm des AD Erlenbruch noch hinzu.
- Vor allem dieser besondere Umstand ist hinsichtlich seiner Auswirkungen eingehend zu untersuchen!  
D.h. in diesem Fall ist die Fahrbahn bezogen auf den Immissionspunkt Inheidener Straße nicht einfach „nur“ 35 m breit wie beispielsweise eine achtspurige Autobahn (incl. 2 Seitenstreifen), sondern insgesamt 500 m „breit“ (zwischen AD Erlenbruch und Westportal). Während bei einer Autobahn bezogen auf einen Immissionspunkt ein Fahrzeug nur ganz kurz den entsprechenden Emissionspunkt durchquert, sind es im Falle des Autobahntrogs bezogen auf den Immissionspunkt Inheidener Straße gleichzeitig ggf. über 200 Fahrzeuge (bei einem Fahrzeugabstand von ca. 20 m und 8 Fahrstreifen, die bezogen auf einen Querschnitt bzw. Emissionspunktes auf den Immissionspunkt gleichzeitig zukommen bzw. sich diesbezüglich entfernen.

Sollten Sie entgegen unserer Ausführungen keinen sofortigen Baustopp veranlassen bzw. das Land Hessen die Bauarbeiten am AD Erlenbruch unbeirrt fortsetzen, sind die Bürgerinitiativen fest entschlossen rechtliche Schritte einzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Friedhelm Ardelt-Theeck

Vorstandsmitglied der Bürgervereinigung Nordend e.V.  
und Sprecher des Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn