



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

Kein Autobahnkreuz **mitten** im Wohngebiet
Keine Bundesfernautobahn A66 **quer** durch Frankfurt
Integriertes **Gesamtverkehrskonzept** - Jetzt!

AUA • c/o Ardelt-Theeck • Leuchte 35a • 60388 Frankfurt/Main

Stadt Frankfurt am Main
Oberbürgermeisterin
Frau Petra Roth
Römerberg 23
60311 Frankfurt am Main

Kontaktadresse:

Friedhelm Ardelt-Theeck
Leuchte 35 a
60388 Frankfurt / Main
Tel: 06109 - 367 51
Mobil: 0151-16559854
ardelt-theeck@molochautobahn.de
www.molochautobahn.de

Datum: 26. September 2010

Offener Brief

Vollausbau der Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661, A 66 Riederwaldtunnel, Autobahnkreuz Frankfurt Ost

Einhausung – Anträge greifen zu kurz Stadt muss Rechtsweg beschreiten

Sehr geehrte Frau Roth,

das Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn findet es erfreulich, dass in die Diskussion um die Einhausung neue Bewegung gekommen ist und Sie als Frankfurter Oberbürgermeisterin höchstpersönlich nach Berlin fahren werden, um mit Bundesverkehrsminister Ramsauer in Sachen Einhausung verhandeln zu wollen.

Anträge zur Einhausung greifen zu kurz

Nun sind erneut Anträge zum Thema Einhausung in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht worden.

Im gemeinsamen Antrag von CDU und Grünen NR2000 wird nur für den Abschnitt der A 661 zwischen Friedberger Landstraße und Seckbacher Landstraße (Heinz-Herbert-Karry-Brücke?) eine „vertiefte Machbarkeitsstudie“ verlangt? **Was passiert jedoch im nachfolgenden Abschnitt mit dem nach Bornheim offenen Galeriebauwerk bis zur Seckbachtalbrücke?**

In dem ähnlich lautenden aber weitergehenden Antrag der SPD NR1960 ist von einer „Einhausung bis zum Knoten am Erlenbruch“ die Rede. Ausgehend von der Formulierung ist daraus zu schließen, dass zumindest eine Einhausung einschließlich der Seckbachtalbrücke in Leichtbauweise geprüft werden soll. **Was geschieht aber mit dem Bereich rund um das künftige Autobahndreieck Erlenbruch sowie dem nachfolgenden Abschnitt bis zur Anschlussstelle Frankfurt Ost.?**

Sind die Bewohner der Hochhäuser Seckbacher Landstraße, Berger Straße, Kohlbrand- und Inheidener Straße in Bornheim wie auch die Bewohner des Riederwalds, Fechenheim Nord und Enkheim weniger schützenswert und letztendlich die Dummen?

Der inzwischen von der Linken gestellte Antrag NR2005 greift diese Problematik auf, indem er eine vertiefte Machbarkeitsstudie für eine Einhausung bis zur westlichen Ausfahrt der A 66 Tunnel Riederwald fordert. Damit wäre immerhin auch das Erlenbruchdreieck einbezogen.

Doch was soll letzten Endes mit dem Abschnitt der A 66 zwischen dem östlichen Ausgang des Riederwaldtunnels und der Stadtgrenze bzw. Maintal?

Leider lassen diese Anträge wie auch der Verlauf der ganzen Diskussion der letzten Jahre um die Einhausung und der bisherige Umgang mit der Gesamtproblematik ein Dilemma deutlich werden.

Einerseits wird generell davon ausgegangen und hingenommen, dass der Bund als Bauträger aufgrund der Rechtslage nicht verpflichtet sei, zusätzliche Maßnahmen zu planen bzw. zu finanzieren, andererseits werden die tatsächliche Bedrohung und deren Dimension allgemein immer noch vollkommen unterschätzt.

Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn: U.a. Bürgervereinigung Seckbach e.V. • Bürgervereinigung Nordend e.V. • Anwohnerinitiative Günthersburgpark • Die Falken Riederwald • VCD-Frankfurt • BUND-Frankfurt • u.a. •
Infos: www.molochautobahn.de

c/o Friedhelm Ardelt-Theeck
Leuchte 35a
60388 Frankfurt/Main
Tel.: 06109 - 367 51

Spendenkonto
8032691540
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67

Regelmäßige Treffen:
- monatlich -
für Interessierte und Aktive
news@molochautobahn.de



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

2

Nicht nur Hallgartenschule in Existenz bedroht – Lärmschutzwand reicht nicht aus

Auch im südlichen Abschnitt der Ostumgebung zwischen der Seckbachtalbrücke und der Brücke über den Erlenbruch muss rund um das künftige Autobahndreieck Erlenbruch von extremen zusätzlichen Belastungen durch Lärm- und Schadstoffe ausgegangen werden. Entgegen der weitläufigen Auffassung, dass die städtische Hallgartenschule wie auch die Wohngebäude entlang des Bornheimer Hangs durch die nachträgliche Gewährung einer bis zu 4m hohen Lärmschutzwand (erst nach Protest der Bürgerinitiativen!) ausreichend geschützt sei, wird dies nach Einschätzung des AUA keines Wegs der Fall sein. Nach Aussage der Hessischen Straßenbaubehörde Frankfurt (ASV) wurde bei den Berechnungen im Rahmen der Planfeststellung A 66 Tunnel Riederwald nur der neue Verkehr von und zur A 66 Riederwaldtunnel berücksichtigt. Die schon heute vorhandene Verkehrsmenge auf der A 661 (über 80.000 Kfz/24h) ist darin nicht enthalten, da dieser Bereich ja schon seit 1980 planfestgestellt ist. D.h. die geltenden Grenzwerte werden im Bereich der Hallgartenschule und Bornheims lediglich bezogen auf die zusätzlich verursachten Emissionen durch die neue A 66 Tunnel Riederwald eingehalten. Der „alte“ schon vorhandene Lärm muss also hinsichtlich der tatsächlichen Immissionsbelastung hinzugerechnet werden.

Im Gegensatz zu Bornheim werden die Grenzwerte in der Randbebauung der Siedlung Riederwald entlang des gesamten Abschnitts von der westlichen Tunnelausfahrt bis zur A 661 auch schon allein durch den „neuen“ Lärm der A 66 überall teils deutlich überschritten. Mit A 661, wie es die neue ASV-Berechnung in Folge der von Anwohnern gestellten Anträge zeigt, stellt sich die Situation noch drastischer da.

Darüber hinaus hat das Aktionsbündnis erhebliche Zweifel, dass in den Berechnungen der Umstand adäquat berücksichtigt wurde, dass der Verkehr der A 66 aus dem Tunnel über eine sehr lange Strecke sozusagen vertikal bzw. direkt auf Bornheim zufährt. Dies gilt auch im Hinblick auf den Effekt der „Mehrfachbelastung“ durch den Kurvenradius der Ostumgebung auf der einen Seite und dem Autobahndreieck Erlenbruch auf der anderen Seite. **Für das Autobahndreieck selbst sind offiziell weit über 160.000 Kfz prognostiziert (mit Autobahnspange/Alleentunnel dann über 180.000)!** In den oberen Stockwerken der Hochhäuser Inheidener Straße werden heute schon tagsüber weit über 60 dB gemessen, und dies bei „Baustellenbedingungen“ (80 km/h PKW und 60 km/h LKW) und ohne A 66 Riederwaldtunnel! Von A 66 Alleentunnel ganz zu schweigen! Im Falle der Realisierung sähe die Situation rund um das Autobahndreieck Seckbach nicht besser aus.

Planungsamt spielt unrühmliche Rolle

In diesem Zusammenhang kommt das Aktionsbündnis nicht umhin, festzustellen, dass insbesondere das Planungsamt der Stadt Frankfurt im gesamten Planungsprozess des Autobahnen im Frankfurter Osten eine mehr als unrühmliche Rolle gespielt hat. Gerade im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens A 66 Tunnel Riederwald hat das Planungsamt offensichtlich seine Aufsichtspflicht gegenüber den eigenen städtischen Einrichtungen nicht wahrgenommen und die Fürsorgepflicht gegenüber der betroffenen Frankfurter Bevölkerung sträflich vernachlässigt.

Wie konnte es denn möglich sein, dass insbesondere die Fachabteilung des Planungsamt für Wohnbebauung übersah, dass in der Planung der Bereich Bornheims und damit auch der städtischen Hallgartenschule nicht in die Lärmuntersuchung für die A 66 Tunnel Riederwald bzw. für das Autobahndreieck Erlenbruch mit einbezogen wurde und somit keinerlei Schutzmaßnahmen vorgesehen wurden. In der schriftlichen Stellungnahme 2002 der Fachabteilungen des Planungsamts hieß es nur lapidar: „Zu der Planung gibt es keine Bedenken“

Da müssen tatsächlich erst Bürgerinitiativen die Öffentlichkeit und die politischen Gremien auf diesen eklatanten Sachverhalt aufmerksam machen, dass die geltenden Grenzwerte für die Schule deutlich überschritten werden? Damit die Hessische Straßenbaubehörde nur drei Tage später lapidar feststellt, „da habe man wohl einen Fehler begangen? Die Schule müsse selbstverständlich geschützt werden.“ Auch in Bezug auf andere städtische Einrichtungen wie insbesondere die Kindertagesstätte Lauterbacher Straße unmittelbar auf Höhe der östlichen Auffahrt des Tunnels Riederwald, sieht die Sache nicht besser aus.



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

3

Insofern nimmt das Aktionsbündnis Unmenschlich Autobahn den Sinneswandel im Planungsamt in der Diskussion um die Einhausung der Ostumgehung Frankfurt A 66/ A 661 mit Erstaunen aber auch gewisser Genugtuung zur Kenntnis. So ist es ein Meilenstein, dass der Leiter des Frankfurter Planungsamtes, Dieter von Lüpke, es inzwischen als große städtebauliche Chance wertet, wenn die Autobahn A 661 im Bereich zwischen Bornheim und Seckbach eingehaust werden würde. Es zeigt, dass im Planungsamt nach Jahrzehnten der Tatenlosigkeit ein Umdenkungsprozess eingesetzt hat.

Wir erwarten, dass sich ein derartig gleichgültiger und verantwortungsloser Umgang seitens des Planungsamts aber auch anderer städtischen Ämter bei ähnlich gravierenden Projekten, insbesondere bei städtischen Einrichtungen, nicht mehr wiederholt.

Was werden Sie als amtierende Oberbürgermeisterin bzw. die Verantwortlichen der Stadt Frankfurt diesbezüglich unternehmen?

Der ganze östliche Grüngürtel in Gefahr – Gesamtkonzept steht in Frage

Nach Anschluss der Autobahn A 66 Tunnel Riederwald an die A 661, wird man in den angrenzenden Wohngebieten vom Nordend über Bornheim, Seckbach, Riederwald, Fechenheim-Nord bis Bergen-Enkheim nirgendwo mehr ein Fenster öffnen können, ohne die Autobahn im Zimmer zu haben.

Doch der begonnene Bau des Autobahnkreuzes Frankfurt-Ost A 66/A 661 in der vorgesehenen Form bedroht nicht nur direkt die angrenzenden Wohngebiete, sondern zerstört und zerschneidet große Teile des östlichen Grüngürtels und entwertet diesen durch den damit verbundenen Krach und Dreck. Die schon vorhandene Autobahn A 661 ist dazu nur ein leichter Vorgeschmack.

Vom Günthersburgpark (schon heute ist die A 661 dort gut zu hören, an die Autobahnspange gar nicht zu denken!) über den Bornheimer Friedhof, den Huthpark, den Bornheimer Hang, den Lohrberg, das Grüngelände rund um den Sausee und das Seckbacher Ried, den Erlenbruch und Teufelsbruch, den Riederwald, den Fechenheimer und Enkheimer Wald und den Berger Hang bis Maintal überall wird einem der Autobahnlärm um die Ohren gehauen werden. Überall wird es, ohne zu übertreiben, um mindestens 10 dB lauter! Wer will denn noch bei 80 dB durch den Fechenheimer und Enkheimer Wald spazieren gehen oder Fahrrad fahren oder bei 70 dB sich in seinem Garten aufhalten? Ebenso gravierende Auswirkungen werden der ständige extreme Schadstoffausstoß und dessen Verbreitung entlang der Autobahnen und rund um das Autobahnkreuz haben.

In diesem Zusammenhang erscheint die Gleichgültigkeit der Stadt Frankfurt geradezu paradox, dient doch das Projekt Grüngürtel weltweit als Aushängeschild. Nicht nur die Attraktivität des jedes Jahr durchgeführten Volkswandertags „Rund um Bornheim“ ist ein eindeutiges Indiz für die wunderbare Lage Bornheims am Rande des weitreichenden östlichen Teils des Frankfurter Grüngürtels und verdeutlicht wie wichtig es ist, diesen einmaligen Bereich des Frankfurter Grüngürtels in seiner Intaktheit zu erhalten. Ist dieser doch Markenzeichen und Voraussetzung für die Lebensqualität des Frankfurter Ostens.

Nach Meinung der BIs und Umweltverbände sind die ca. 500 Teilnehmer, die jedes Jahr beim Volkswandertag mitmachen, Beleg für die Qualität dieses stadtnahen Grüngeländes, den es unter allen Umständen zu bewahren und zu schützen gilt. So erfüllt diese großartige Gegend rund um den Lohrberg eine wichtige Funktion als weitläufiges Naherholungsgebiet, in dem sich die Stadtbewohner wohnungsnah erholen und ihre Freizeit verbringen können, ohne erst weite Strecken mit einem Auto zurücklegen zu müssen; gerade in ökologischer und sozialer Hinsicht unersetzbar.

Nach Ansicht der Bürgerinitiativen und Umweltverbände bietet aber nur die komplette Einhausung der Autobahnen A 66 und A 661 mit Schadstoffreinigung die Möglichkeit, den Grüngürtel zwischen dem Nordend und der Stadtgrenze bei Maintal ausreichend schützen bzw. wieder herstellen zu können.

Was unternimmt das für den Grüngürtel zuständige Umweltamt zu dessen Schutz?



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

4

Die Stadt Frankfurt muss handeln –Existenz der Hallgartenschule gefährdet

Die Stadt Frankfurt und ihre politischen Vertreter sind also dringend gehalten, sich energisch für den optimalen Schutz ihrer betroffenen Bevölkerung stark zu machen und sich insbesondere um den Schutz ihrer eigenen und anderer öffentlichen Einrichtungen zu kümmern. So ist vor allem die Hallgartenschule, eine Förderschule, unmittelbar neben dem Autobahndreieck Erlenbruch ernsthaft in ihrer Existenz gefährdet. Sollen denn die Kinder nur noch hinter verschlossenen Fenstern unterrichtet werden und ihre Pausen im Krach und in den Abgasschwaden des nahen Autobahnkreuzes verbringen?

Gleiches gilt selbstverständlich u.a. auch für das in unmittelbarer Nähe des Autobahnkreuzes liegende St.Katharinen-Krankenhaus, die BG Unfallklinik, die Pestalozzischule, die Hänisch-Schule, mehrere Kindergärten, insbesondere die Kindertagesstätte Lauterbacherstraße direkt neben der östlichen Ausfahrt des Riederwaldtunnels sowie alle angrenzenden Kleingartengebiete und die Sportanlagen des FSV Frankfurts, der SG Bornheim und sogar für das neue Leistungszentrum von Eintracht Frankfurt. Der Aufenthalt – allen voran von Kindern und Jugendlichen, die Leistungssport treiben – im Schadstoffnebel und extremen Autobahnkrach – wird das Gesundheitsamt keines Falls dulden können.

Der Bund ist zu Schutzmaßnahmen auch Jahrzehnte nach Planfeststellung verpflichtet

Es ist festzustellen, dass das Bundesverkehrsministerium in seinem Schreiben eine Einhausung u.a. zwischen Bornheim und Seckbach nicht grundsätzlich ablehnt, sondern nur deutlich macht, dass der Bund generell keine Lärmschutzmaßnahmen für die Siedlung Atterberry finanzieren wird, welche 1980 noch kein Wohngebiet, sondern Militärgelände war. Welche Maßnahmen dagegen im Bereich zwischen Bornheim und Seckbach (U.a. nach Bornheim offene Lärmschutzgalerie) in Frage kommen, ließ der Bund jedoch offen, es müsse erst geprüft werden.

Allgemein ist festzustellen, dass der Bund grundsätzlich keine Maßnahmen freiwillig genehmigt bzw. finanziert. Ganz im Gegenteil. Nur nach langen Protesten und Klagen ist der Bund dazu zu bewegen, Schutzmaßnahmen zu gewähren. (Siehe halbseitige Lärmschutzgalerie bei Seckbach nach Klageandrohung, Lärmschutzwand entlang der Seckbachtalbrücke nur für das Alten- und Pflegeheim Hufelandhaus nach Klage, nachträgliche Lärmschutzwand für die Hallgartenschule erst nach öffentlicher Bekanntmachung durch die Bürgerinitiativen, nachträgliche Tunnelplanung und dessen spätere Verlängerung für die ursprünglich als offener Trog geplante A 66 Riederwald nach Protesten, Einwendungen und Klageandrohung.

In Sachen Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 muss der Bund handeln und Schutzmaßnahmen ergreifen! So steht laut Bundesverwaltungsgerichtsurteil betroffenen Bürgern auch noch 30 Jahre nach Planfeststellung Schutz vor Emissionen zu, wenn sich „nicht vorhersehbare gravierende Änderungen“ gegenüber der Planfeststellung ergeben haben. Dies ist im Falle der Ostumgehung A 66/A 661 der Fall. Wurde diese doch für nur 50.000 Kfz/24h geplant. Heute sind es schon mehr als 80.000 Kfz/24h. Für den Anschluss der A66 Riederwaldtunnel werden dann weit über 110.000 Kfz/24h auf der achtspurig ausgebauten Ostumgehung zwischen den beiden Autobahndreiecken Seckbach und Erlenbruch erwartet. Kommt noch die dann unvermeidbare Autobahnspange ins Nordend muss dort mit bis zu 150.000 Kfz/24h Fahrzeugen gerechnet werden.

Auf diesen Sachverhalt beziehen sich auch die Anwohner entlang der Autobahn Ostumgehung A 66/A 661, die sicherlich nicht ohne Grund den Rechtsweg beschreiten.

Stadt Frankfurt muss Rechtsmittel einlegen

Angesichts der dargestellten Rechtslage und der geschilderten Betroffenheit der Stadt Frankfurt bezogen auf mehrere gefährdete städtische Einrichtungen in unmittelbarer Nähe des in Bau befindlichen Autobahnkreuzes Frankfurt-Ost bzw. der Autobahnen A 66 und A 661 , explizit die Hallgartenschule, aber auch im Interesse der ganzen betroffenen Bevölkerung, **erwartet das Aktionsbündnis, dass Sie als Oberbürgermeisterin dafür Sorge tragen, dass die Stadt Frankfurt selbst den Rechtsweg gegen das Land Hessen bzw. den Bund beschreitet, um**



Aktionenbündnis Unmenschliche Autobahn

5

auf diese Weise den zustehenden Schutz für ihre Einrichtungen zu erreichen. Darüber hinaus erwarten wir auch, dass Sie als OB und die Stadt Frankfurt sich mit voller Überzeugung hinter die Antragsteller in Sachen Ostumgehung A 66/A 661 wie auch hinter die Kläger im Rechtsverfahren A 66 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck Erlenbruch stellen und diese rechtlich wie auch politisch, u.a. durch Finanzierung von qualitativen und aussagekräftigen Gutachten unterstützen und ihnen den Rücken stärken.

Die Rechtsanträge wie auch die Klagen sind alle in erster Linie stellvertretend für die gesamte betroffene Bevölkerung bzw. zum Wohle der Allgemeinheit eingereicht worden und nicht um vordringlich eigene Privatinteressen zu vertreten. Im Gegenteil. Die meisten Kläger hätten nie selbst geklagt, da sie gar nicht über die finanziellen Voraussetzungen verfügen, ein derartiges Prozessrisiko einzugehen. Nur durch die Zusage und das Vertrauen, die Kosten auf viele Köpfe zu verteilen, ist dies geschehen. Inzwischen sind durch die breite Unterstützung aus der Bevölkerung über 24.000 Euro zur Finanzierung der Klagen zusammen gekommen.

Aber warum müssen eigentlich die betroffenen Bürgerinnen und Bürger überhaupt selbst Klagen und diese selbst finanzieren, wo es um das Wohle aller geht und die Stadt Frankfurt eindeutig und nachweisbar ihrer Vorsorgepflicht nicht nachgekommen ist?

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, was ist eigentlich aus der Klage der Stadt Frankfurt gegen den Planfeststellungsbeschluss A 66 Tunnel Riederwald geworden? Und was war der eigentliche Inhalt dieser Klage bzw. was wurde konkret beklagt?

Rechtsanwalt der Antragsteller bietet Stadt Frankfurt Gespräche zur Rechtslage an

Der Rechtsanwalt der Antragsteller aus mehreren Stadtteilen entlang der A 661 vertritt dementsprechend die Auffassung, dass der Bund auf alle Fälle zur Nachbesserung verpflichtet ist. Nicht ohne Grund hat das Land Hessen nun unmittelbar darauf - insbesondere für Bornheim - erstmals Lärmberechnungen durchführen müssen, die – entgegen anders lautenden Beteuerungen - jetzt schwarz auf weiß belegen, dass selbst die längst überholten Grenzwerte von 1980 nach Vollausbau der Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 und Anschluss A 66 Tunnel Riederwald deutlich überschritten werden. **Der Rechtsanwalt der Antragsteller, Dirk Teßmer, bietet in diesem Zusammenhang der Stadt Frankfurt Gespräche zur Rechtslage an.**

Gutachten belegen: Lärmschutzwände sind völlig unzureichend!

Die alternativ zur Einhausung geforderte Planung einer 6m hohen Lärmschutzwand (10m für Atterberry), die von der Stadt und inzwischen auch vom Land Hessen bzw. dem Bund erst nach dem enormen politischen Druck (u.a. wurden über 4000 Unterschriften im Jahre 2007 an Sie und Verkehrsdezernent Sikorski wie auch dem damaligen Hessischen Verkehrsministerium Hr. Rhiel persönlich überreicht) hat – angesichts der tatsächlichen Bedrohung - allenfalls Alibi-Funktion.

So belegt das städtische Lärmgutachten von Krebs & Kiefer von 2008 eindrucksvoll, dass selbst eine 10 m hohe Lärmschutzwand –(ohne Berücksichtigung von Autobahnspange und Alleentunnel A66!)– insbesondere alle höheren Stockwerke der vielen Hochhäuser Bornheims, Seckbachs und des Riederwalds entlang der A 661 bzw. rund um das künftige Autobahnkreuz keinen Schutz bieten kann. Dies wird aber erst richtig deutlich durch das Gutachten des Hessischen Amtes für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) infolge der Anträge von betroffenen Anliegern der Autobahn an das Land Hessen, welches im Gegensatz zum städtischen Gutachten spezielle Immissionspunkte für die einzelnen betroffenen Gebäude berechnet und somit exakte Belastungswerte für die einzelnen höheren Stockwerke nennt.

Diese 2007 gestellten Anträge bzgl. nachträglichen Lärmschutzes haben schon einen ersten Erfolg gebracht. Die Berechnungen des Hessischen Verkehrsministeriums bzw. des Hess. Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt (ASV) bestätigen, dass es in Bornheim und Riederwald nach einem Ausbau der Autobahn zu erheblichen Grenzwertüberschreitungen kommen wird.



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

6

Demnach käme es nach Angaben des Ministeriums z.B. im Bereich Kohlbrandstr. (Bornheim) mit bis zu 63 dB(A) nachts und bis zu 68 dB (A) am Tag zu einer Überschreitung der geltenden Grenzwerte (47 bzw. 57 dB (A) für Sondergebiete (Altenheime, Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten) um bis zu 17 dB (A) bzw. 11 dB (A) nachts bzw. am Tag.

Selbst eine 6 m hohen Lärmschutzwand - wie auch von der Stadt Frankfurt augenblicklich favorisiert - würde laut ASV immer noch zu Überschreitungen von bis zu 11 dB(A) nachts und bis zu 6 dB(A) tagsüber führen.

Ausgehend von dem im Frühjahr 2008 von der Stadt Frankfurt veröffentlichten Gutachten sind noch drastischere Überschreitung zu erwarten: bis zu 70 dB (A) nachts und 75 dB(A) am Tag, d.h. Überschreitungen von bis zu 20 dB(A) nachts und bis zu 15 dB(A) tagsüber. **Auch eine 6 m hohen Lärmschutzwand führt noch zu Überschreitungen von bis zu 13 dB(A) bzw. 8 dB(A) tagsüber.** Nicht umsonst hat sich der zuständige Ortsbeirat 4 nach Vorstellung der Ergebnisse für die vollständige Einhausung der A 661 in der gesamten Länge ausgesprochen.

Kritik an Gutachten - höhere Belastungen zu erwarten

Auffällig ist, dass bei beiden Gutachten, dem städtischen (K&K) wie auch dem des Landes Hessen (ASV) den Berechnungen u.a. willkürlich 100 km/h als Höchstgeschwindigkeit zu Grunde gelegt werden. Dies steht im eklatanten Widerspruch zur allgemein gültigen Richtgeschwindigkeit 130 km/h, die normalerweise als Berechnungsgrundlage dient, wie im Anhörungsverfahren A 66 Riederwaldtunnel speziell zur Problematik Ostumgehung bzw. A 661 mehrmals betont bzw. erläutert wurde. Der Lärm durch Fahrzeuge, die schneller als 130 km/h fahren fließen dabei nicht in die Berechnungen mit ein!

Diese Tatsache ist umso brisanter aufgrund der Aussage von Herrn Langer, dem für Lärm zuständigen Fachmann des ASV, der 2005 bei der Anhörung zur A 66 Tunnel Riederwald laut Protokoll sagte „Die Geschwindigkeit auf der Autobahn (Ostumgehung) werde freigegeben.“ Das heißt, es kann voll gefahren werden, ohne, dass dies in den Lärmberechnungen berücksichtigt werden muss.

Auch im Gutachten zur Berechnung der Kosten für Lärmschutz der Anlieger am Frankfurter Bogen, werden laut mündlicher Aussage während der Anhörung im Haus Ronneburg, 130 km/h angesetzt.

Darüber hinaus wurden die meisten aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen in Hessen auch rund um Frankfurt von der Hess.

Straßenbauverwaltung in den letzten Jahren wieder rückgängig gemacht und wieder freie Fahrt zugelassen, d.h. derartige Maßnahmen sind immer abhängig vom Standpunkt der jeweiligen Landesregierung und somit mehr oder weniger „willkürlich“ und somit für die betroffene Bevölkerung ohne Gewähr.

Beide Gutachten gehen zudem von nur 6 Spuren aus, obwohl die Ostumgehung praktisch im gesamten Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Frankfurt-Friedberger Landstr. Und Frankfurt-Ost über 8 Fahrspuren verfügt. Zwei Spuren mehr haben aber gravierende Auswirkungen auf die Lärmemissionen bzw. -immissionen, da dementsprechend auch mehr Fahrzeuge gleichzeitig einen Querschnitt durchfahren.

Beide Gutachten gehen von den im Verfahren A 66 Tunnel Riederwald prognostizierten extrem niedrigen LKW-Anteilen aus. In der Begründung der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zur A 66 Tunnel Riederwald werden diese Werte eindeutig für zu gering bewertet.

Zudem setzen beide Gutachten willkürlich den Verzicht auf den Bau des Autobahndreiecks Seckbach A 66/ A 661, der Autobahnspange A 66 mit Anschlussstelle im Nordend und schließlich der A 66 Alleentunnel voraus, obwohl alle diese Projekte Teile des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans und somit Bundesgesetz sind und für die überdies seit 1980 ein gültiger Planfeststellungsbeschluss besteht. Dies halten die Antragsteller in Sachen Ostumgehung wie auch die Kläger im Verfahren A 66 Tunnel Riederwald für rechtswidrig. Mit diesem Projekt der Autobahnverbindung zur Rat-Beil-Straße muss - auch bei (vorübergehendem) Verzicht auf den Alleentunnel - von erheblich mehr Verkehr und somit auch von entsprechend höheren Lärm- und Schadstoffemissionen ausgegangen werden.



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

7

Über die hier dargelegten Punkte hinaus gibt es noch eine Reihe weiterer Aspekte, die in den zugrunde liegenden Berechnungen vernachlässigt werden, aber zusammen eine nicht vernachlässigbare Wirkung haben können.

Diese sind der beiliegenden Bewertung der Gutachten durch das Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn zu entnehmen, zu welcher wir vom zuständigen Planungsamt eine ausführliche Stellungnahme erwarten.

Infolgedessen muss logischerweise generell von wesentlich höheren Lärmemissionen in Folge des Autobahnausbaus als in den Gutachten dargelegt ausgegangen werden.

Schon bzgl. der eigenen betroffenen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Sportplätze) ist die Stadt in Zugzwang. So reicht z.B. die geplante 4m hohe Lärmschutzwand für die Hallgartenschule – wie oben erläutert - niemals aus!

Den Berechnungen des Landes Hessen wie auch des von der Stadt Frankfurt in Auftrag gegebenen Gutachtens liegen fragwürdige Vorgaben zu Grunde. Deshalb fordert das Aktionsbündnis nun die Stadt Frankfurt auf, im Interesse der gesamten betroffenen Bevölkerung ein neues Gutachten erstellen zu lassen. Dieses soll die tatsächlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen für den gesamten Frankfurter Osten rund um das geplante Autobahnkreuz Frankfurt Ost A 66/A 661 sowie entlang der A 66 incl. Bergen-Enkheim/Fechenheim und unter Berücksichtigung der A 66 Autobahnspange und Alleentunnel aufzeigen.

**Durchgehende Lärmschutzwand nicht einfach realisierbar
– Autobahnspange nicht vom Tisch**

Das städtischen Gutachten von Krebs & Kiefer wie auch die diesbezüglichen Anträge der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung gehen von der Absicht aus, eine durchgehende Lärmschutzwand von der Friedberger Landstraße bis zum südlichen Ende der Seckbachtalbrücke zu errichten. Dies ist aber nach Ansicht des AUA nicht so ohne weiteres möglich. Dazu bedarf es erst einer Aufhebung der Planfeststellungen für das oben genannte Autobahndreieck Seckbach A 66/A 661 in Höhe des St. Katharinenkrankenhauses. Dazu sieht weder die Hess. Landesbehörde für Straßen- und Verkehrswesen noch das Bundesverkehrsministerium einen Anlass, wie es die diesbezügliche Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren A 66 Tunnel Riederwald und auch das beiliegende Schreiben des Bundesverkehrsministeriums belegen.

Vor mehreren Jahren hatte der Ortsbeirat 3 mehrheitlich die Stadt Frankfurt aufgefordert, sich für die Herausnahme der Autobahnspange aus dem Bundesverkehrswegeplan einzusetzen. Der Magistrat bestätigte diese Haltung in seiner Stellungnahme ST528 vom 29.3.2007.

Was hat der Magistrat diesbezüglich bis heute tatsächlich unternommen?

Autobahnen sind Bundesangelegenheit

Wie der Alleentunnel und die dazugehörige Autobahnspange der A 66 war auch der Vollausbau der Ostumgehung A 66/A 661 von der Mehrheit des Stadtparlaments aus dem Gesamtverkehrsplan gestrichen worden. Jetzt ist der Vollausbau im vollen Gange und er wurde trotz der parlamentarischen Ablehnung widerstandslos mit dem Argument hingenommen, es sei eben „Bundesangelegenheit“. Warum soll dies denn bei der Autobahnspange anders sein, wenn der Verkehr nach Anschluss des Riederwaldtunnels an die A 661 unvermeidlich kollabiert? An dieser Stelle hält es das Aktionsbündnis für notwendig, noch einmal deutlich zu machen, dass es den Bau des Alleentunnels und der dazugehörenden Autobahnspange ins Nordend samt Autobahndreieck Seckbach grundsätzlich ablehnt. Konsequenterweise hält das Aktionsbündnis auch an seiner Ablehnung der A 66 Tunnel Riederwald fest, da sich die genannten Projekte nachweislich gegenseitig bedingen.

Am Ende steht das Autobahnkreuz Frankfurt - Ost A 66 / A 661

Doch die Straßenplaner wollen und brauchen den Vollausbau samt Autobahnkreuz. Für das Aktionsbündnis steht fest, dass ohne gleichzeitigen Weiterbau der A 66 bis zum Autobahnanschluss



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

8

Friedberger Landstraße/Rat-Beil-Straße dem Frankfurter Osten ein jahrelanges unbeschreibliches Verkehrschaos droht. Der als „einzige Lösung der Verkehrsprobleme“ angepriesene Bau des Riederwaldtunnels wird zum gigantischen Supergau mutieren. Ohne den unentbehrlichen „Abfluss“ über die sogenannte Autobahnspange ins Nordend zum Alleenring werden die Verkehrsmassen der hochbelasteten Bundesfernautobahn A 66 Fulda - Frankfurt - Wiesbaden (mit Anschluss an die A7 Kassel – Würzburg) den Verkehr auf der A 661 samt Anschlussstellen völlig zum Erliegen bringen.

Die vierspürige A 661 zwischen Eckenheim und Hanauer Landstraße und ihre Autobahnanschlussstellen Frankfurt-Ost und Friedberger Landstraße stoßen schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Folge wird insbesondere in den Spitzenzeiten ein Dauerstau rund um das Erlenbruchdreieck sein mit Rückstau bis weit in den Tunnel Riederwald hinein und womöglich darüber hinaus! Die unmittelbar damit verbundenen Schadstoffkonzentrationen werden mit EU-Normen für Schadstoffe nicht vereinbar sein. Ein unhaltbarer Zustand auf Jahre - womöglich auf Jahrzehnte – hinaus (Die Autobahnenden Miquelallee und Bergen-Enkheim lassen grüßen). Freie Fahrt wird es allenfalls nachts für die LKW-Kolonnen quer durch Frankfurt geben.

Für die Alleentunnelzufahrt alias „Autobahnspange“ der A 66 zwischen Seckbacher Dreieck/St.Katharinenkrankenhaus und Friedberger Landstraße/Rat-Beil-Straße besteht im Gegensatz zum „Riederwaldtunnel schon seit 30 Jahren Baurecht (Planfeststellungsbeschluss 1980) Nur der fehlende Riederwaldtunnel und noch anhängige Klagen im Bereich Dortelweiler Straße/Bornheimer Friedhof haben deren Bau bisher verhindert. Der Verwaltungsgerichtshof in Kassel ließ die Klagen seit Anfang der 90er Jahre „ruhen“, da der unmittelbar dazugehörige Autobahnabschnitt A 66 Riederwald von einem offenen Trog in einen Tunnel umgeplant wurde, und das Planungsverfahren noch nicht abgeschlossen war. So ist die derzeitige Strategie der Planer, die gegenseitige Abhängigkeit von Alleentunnel und Riederwaldtunnel zu bestreiten und von einer „hypothetischen“ Autobahnverbindung ins Nordend zu sprechen, nur die Fortsetzung einer rücksichtslosen Salamtaktik an deren Ende dann doch der Bau des Alleentunnels stehen wird. Und dessen Kapazität wird dann auch wieder nicht mehr ausreichen

Hohe Stickoxid- und Feinstaubwerte und extreme Lärmbelastung in Frankfurt

Die alarmierenden Ergebnisse der neuesten Gutachten zur Schadstoffbelastung in Frankfurt am Main und im Rhein-Main-Gebiet wie auch zur Lärminderungsplanung zeigen einmal mehr, dass der begonnene Bau des Autobahnkreuzes Frankfurt-Ost A 66/A 661 in der vorgesehenen Form nicht verantwortbar ist. Deshalb fordert das Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn (AUA) einen sofortigen Baustopp, solange nicht eindeutig geklärt ist, wie die betroffene Bevölkerung vor den zu erwartenden extremen Lärm- und Schadstoffemissionen von ca. 180.000 Fahrzeugen allein rund um das künftige Autobahndreieck Erlenbruch direkt neben den Sportplätzen des FSV Frankfurt und der städtischen Hallgartenschule am Bornheimer Hang geschützt werden kann. Schon heute muss man auf der Brücke über der A 661 bei Seckbach das Atmen wegen des Gestanks oft einstellen!

Für das AUA steht fest, dass allenfalls eine vollständige Einhausung des gesamten Autobahnkreuzes bzw. der Autobahnen samt Schadstofffilteranlage die Lebensqualität im Frankfurter Osten vollständig erhalten kann.

Zur Einhausung gibt es keine Alternative

Auf Grundlage der hier dargelegten nicht zu widerlegenden Fakten verlangen die Bürgerinitiativen und Umweltverbände jetzt von Ihnen als Frankfurter Oberbürgermeisterin und der Stadt Frankfurt wie auch dem Land Hessen, den Gutachten und Berechnungen endlich Taten folgen zu lassen. **Die betroffene Bevölkerung lässt sich nicht mehr mit Alibi-Wänden abspesen**, die nicht verhindern können, dass die höheren Stockwerke Werte mit über 70 dB belastet werden. Das sind bis zu 10 dB mehr als heute!



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

9

Über 4000 Unterschriften für die Einhausung innerhalb von vier Wochen sind ein klares Signal! Sie als Oberbürgermeisterin und Verkehrsdezernent Lutz Sikorski haben im Beisein von Presse, Rundfunk und Fernsehen gegenüber den Vertretern der Bürgerinitiativen und gut hundert betroffenen Bürgern bei der Übergabe der Unterschriften im Oktober 2007 vor dem Römer versichert, alles für den Schutz der Bevölkerung zu unternehmen!

Für das AUA steht fest: **Nur die vollständige Einhausung incl. Schadstofffilterung der Autobahnen kann die Lebensqualität im Frankfurter Osten sichern.**

Nicht umsonst fordern inzwischen alle betroffenen Ortsbeiräte im Frankfurter Osten (Ortsbeiräte 3, 4, 11 und 16 die vollständige Einhausung der beiden Autobahnen.

Dass die Einhausung von Autobahnen keine Utopie oder Illusion ist, zeigen unzählige Beispiele quer durch die Republik bzw. Europa. Auch der betroffenen Bevölkerung im Frankfurter Osten steht optimaler Schutz vor den unvermeidlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen zu.

Darüber hinaus stecken in der Möglichkeit der Einhausung ungeahnte Entwicklungspotentiale. Sie sorgt für den Schutz der Lebensqualität und und bietet die einmalige Chance der Rückgewinnung eines einst intakten innenstadtnahen Wohn- und Naherholungsgebietes zwischen Bornheim, Seckbach und Riederwald. So ist der massive Einschnitt im Bereich des geplanten Autobahndreiecks Seckbach wieder aufzufüllen und dieses Terrain in seinen ursprünglichen Zustand zu versetzen, um eine ebenerdige parkähnliche Verbindung (über der Autobahn) zwischen Günthersburgpark und Huthpark wieder herzustellen.

Dabei dürfen keine Möglichkeiten zur Finanzierung außer Acht gelassen werden: u.a. ein großes Solarkraftwerk auf den Autobahnen, die Internationale Bauausstellung, Maßvolle Erschließung neuer Baugebiete für Wohnungen ohne die Substanz des Grüngürtels zu gefährden, ggf. Beantragung von EU-Mitteln etc.

Bisher genannte finanzielle und technische Ablehnungsgründe sind nur als Beleg für Ideenlosigkeit und fehlenden Verantwortungsbewusstseins zu werten. Es gibt genügend hervorragende Ingenieure und ein Ideenwettbewerb für die Gestaltung der Einhausung könnte die Sache schnell voranbringen.

Angesichts dieser Umstände, ist es höchste Zeit, dass die politischen Vertreter ihre auffällige Zurückhaltung bzgl. der notwendigen Einhausung aufgeben und sich endlich zu Anwälten der bedrohten Bevölkerung machen und nicht zu Handlangern des Landes bzw. des Bundes, die jede Möglichkeit zur Kostenminimierung nutzen und den Betroffenen zustehende Maßnahmen bewusst vorenthalten. Ohne Druck stellt der Bund generell keine Mittel für Schutzmaßnahmen zur Verfügung und die Stadt kann es nicht zahlen.

In diesem Sinne kann das Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn (AUA) und viele Bürger nicht nachvollziehen, warum die Stadt Frankfurt und das Land Hessen nicht endlich gemeinsam gegenüber dem Bund die vollständige Einhausung incl. Schadstofffilterung der gesamten Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 zwischen Friedberger Landstraße und Ratsweg verlangen. Schließlich handelt es sich beim Frankfurter Osten nicht nur um den topographisch und landschaftlich attraktivsten Bereich Frankfurts, sondern auch um eines der dicht besiedeltesten Gebiete Deutschlands.

Eine Einhausung muss nicht ewig dauern, sondern kann vielleicht schneller als gedacht realisiert werden, wenn Frankfurt und das Land Hessen geschlossen dahinter stehen. Auch die versprochene Lärmschutzwand wird nicht morgen gebaut, sondern muss erst ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen und kann wegen Untauglichkeit durchfallen bzw. beklagt werden. Es gibt keine Alternative zur vollständigen Einhausung!

Baustopp bis zur erfolgreichen Planung der vollständigen Einhausung

Eine Inbetriebnahme der voll ausgebauten Autobahn Ostumgehung A 66/A 661 ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen wäre unzumutbar. Deshalb fordert das Aktionsbündnis vom Land Hessen einen sofortigen Baustopp, solange nicht eindeutig geklärt ist, wie die Bevölkerung optimal vor den extremen Lärm- und Schadstoffemissionen geschützt werden kann bzw. bis zum erfolgreichen Abschluss der Planung für die vollständige Einhausung.



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

10

Klagen gegen AD Erlenbruch und A 66 Tunnel Riederwald noch nicht verhandelt

Zum Weiterbau muss nach Auffassung der Bürgerinitiativen zudem auch erst die Gerichtsentscheidung über die anhängigen Klagen im Verfahren A 66 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck Erlenbruch A 66/A 661 abgewartet werden, bevor deren Bau beginnen kann. Schließlich hat der Verwaltungsgerichtshof in Kassel die Verhandlung dieser Klagen aufgrund des hängenden BUND-Verfahrens zur Verschiebung des Tunnels aufgeschoben. Insofern ist der Weiterbau juristisch mehr als fragwürdig und politisch unerträglich.

Keine Einhausung – kein Autobahnbau!

Sollten Bund und Land die vollständige Einhausung (incl. Autobahndreieck Erlenbruch und A 66 bei B-Enkheim/Fechenheim!) ablehnen bzw. am Ende aus finanziellen oder technischen Gründen eine völlige Einhausung des Autobahnkreuzes im Wohngebiet(!) für unmöglich gehalten werden, **verlangt das Aktionsbündnis einen Verzicht auf den Weiterbau und das Aus für die A 66 Riederwaldtunnel.** Zumal der Ausbau der A 661 immer noch gegen die Beschlüsse des Stadtparlaments geschieht! (u.a. 2005 aus Gesamtverkehrsplan Frankfurt gestrichen!).

Einen Autobahnbau ohne Einhausung darf es auf gar keinen Fall geben!

Milliardengrab Autobahnkreuz Frankfurt – Ost A 66 / A 661

Nüchtern betrachtet wird der Bau des Gesamtprojekts Autobahnkreuz Frankfurt-Ost A 66/A 661 mitten im Wohngebiet zu einem Milliardengrab. In Salamtaktik werden am Ende mehrere Milliarden Euro verbaut. A 66 Riederwald, A 66 Autobahnspange, Ausbau A 661 und der Autobahnkreuze Homburg und Offenbach. Erst ohne Schutz, um dann nachträglich mühsam durch teure Einhausungen die Lebensqualität wiederherstellen zu können. Auf diese Umstände macht das Aktionsbündnis seit gut 30 Jahren immer wieder aufmerksam und die Befürworter können weiterhin die Augen und die Ohren zuhalten. Wo dies endet, kann man sehr gut in Stuttgart beobachten. Noch kann die Notbremse gezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Friedhelm Ardelt-Theeck

Vorstandsmitglied der Bürgervereinigung Nordend e.V.

und Sprecher des Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

Anlage

Presstext von Rechtsanwalt Dirk Teßmer zu Anträgen auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen

Bewertung der Gutachten von Krebs&Kiefer und ASV durch das AUA

Schreiben des Bundesverkehrsministerium bzgl. der A 66 Alleentunnel bzw. Autobahnspange