

# BVN e.V.

## Bürgervereinigung Nordend e.V.

Thomas Seiffert  
1. Vorsitzender  
**Kontaktadresse:**  
Friedhelm Ardelt-Theeck  
Leuchte 35A  
60388 Frankfurt/Main  
Tel.: 06109 / 36751  
Mobil: 0151-16559854  
E-Mail: [f.ardelt-theeck@t-online.de](mailto:f.ardelt-theeck@t-online.de)

Regierungspräsidium Darmstadt  
Dez. III 33.1  
Wilhelminenstraße 1-3  
64278 Darmstadt

Frankfurt/M., 28.08.2018

**Betrifft:** Planfeststellung für den Neubau der Bundesautobahn (BAB) 66, Frankfurt am Main – Hanau, Teilabschnitt Tunnel Riederwald, einschließlich des Autobahndreiecks Frankfurt – Erlenbruch (BAB 66/BAB 661) und der Anschlussstelle Frankfurt – Borsigallee (BAB 66/K 870) in Frankfurt am Main. Anhörungsverfahren im Planänderungsverfahren Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz betreffend auf der Grundlage der für das Prognosejahr 2030 erstellten Verkehrsuntersuchung.

### **Einwendung der Bürgervereinigung Nordend e.V. vom 20.03.2018**

**hier ergänzt durch zusätzliche Argumente, Fragen und entsprechende Anträge**

Sehr geehrte Damen und Herren,

**bereits zum 20. März 2018 hat die Bürgervereinigung Nordend e.V. (BVN) fristgerecht Einwendung gegen die vorliegenden Planänderungen für den Neubau der Bundesfernautobahn (BAB) 66 Fulda - Frankfurt am Main – Wiesbaden, Teilabschnitt Tunnel Riederwald, einschl. des Autobahndreiecks Frankfurt und Borsigallee (BAB 66/K 870) eingelegt.**

**In diesem Schreiben haben wir uns die Mühe gemacht, die einzelnen Aspekte der bereits eingereichten Einwendung näher auszuführen bzw. zu begründen und gleichzeitig diesbezüglich wichtige damit zusammenhängende Fragen zu formulieren und konkrete Forderungen im Rahmen von Anträgen zu formulieren, um den bevorstehenden Erörterungstermin effektiver zur Klärung wichtiger Aspekte der vorliegenden Planung im beiderseitigen Interesse nutzen zu können. (Die aktuelle Stellungnahme ist in diesem Schreiben noch nicht berücksichtigt worden!**

### **Neue Verkehrsuntersuchung (VU) für das Prognosejahr 2030 mangelhaft**

Die neue Verkehrsuntersuchung (VU) für das Prognosejahr 2030 hält die Bürgervereinigung Nordend e.V. für mangelhaft. So wurde der Schwerverkehrsanteil - entgegen aller allgemeinen Prognosen - gegenüber der Prognose von 2004 (wie bereits in der Prognose von 2013 geschehen) wesentlich nach unten korrigiert. Trotz 20 % mehr Verkehr gegenüber der VU von 2004 mit Prognosejahr 2015 werden nun teils geringere Lärmbelastungen errechnet, so dass es "überraschender Weise" bei den bereits 2011 vorgestellten Lärmschutzmaßnahmen blieb. Dagegen ist tatsächlich von wesentlich höheren Schwerverkehrsanteilen und entsprechend deutlich höheren Lärm- und Schadstoffemissionen auszugehen.

Darüber hinaus geht die Prognose bei den Autobahnen A 66 und A 661 im Unterschied zu den Autobahnen A 3 und A 5 von "reinen Pendlerautobahnen" mit hauptsächlich PKW-Verkehr aus und schließt - trotz der Tatsache, dass es sich bei der Autobahn A 66 wie auch der A 661 um Bundesfernstraßen handelt - Fern- bzw. Transitverkehr einfach generell aus. Auf Grund der neuen direkten Autobahnbeziehungen von der A 7 Kassel - Fulda zur A 66 nach Frankfurt am Main bzw. über die neue A 66 Tunnel Riederwald zur A 661 bzw. A 3 zur A 5 Richtung Basel bzw. A 66 Richtung Wiesbaden und umgekehrt wird sich je nach Verkehrslage ein erheblicher Teil des Fern- und Transitverkehrs unweigerlich auf die neue Verbindung A 66 - A 661 verlagern. Ähnliches gilt für die Autobahnbeziehung A 3 Würzburg über A 45 Aschaffenburg - Hanau zur A 66 nach Frankfurt am Main bzw. über die neue A 66 Tunnel Riederwald zur A 661 bzw. A 5 Kassel bzw. A 66 Richtung Wiesbaden und umgekehrt je nach Verkehrslage.

### **Grundsätzliche Kritik am Projekt: 80.000 Kfz mehr im Frankfurter Osten als ohne A 66!**

Der Neubau der A 66 führt zu einer drastischen Verkehrszunahme von rund 80.000 Fahrzeugen, die dann täglich zusätzlich zum vorhandenen Verkehr im Querschnitt zwischen Main und Südgrenze der Wetterau bzw. Nordgrenze von Bergen durch den Frankfurter Osten fahren. Diese neuen Verkehrsmassen, insbesondere die extreme Zunahme an nächtlichen Schwerverkehr, gibt es heute in diesem Querschnitt des Frankfurter Ostens noch nicht.

Heute existieren im Frankfurter Osten im Querschnitt zwischen Main und Wetterau quasi vier Einfallstraßen im Frankfurter Osten, über welche der Verkehr in Richtung Frankfurt am Main geführt wird:

1. B 521 (Berger Umgehung) mit Anschluss an die Friedberger Landstraße und A 661 in Höhe BG-Unfall-Klinik
2. Wilhelmshöher Straße/Heinz-Herbert-Karry-Straße zwischen Vilbeler Landstraße und Seckbacher Landstraße
3. Am Erlenbruch mit Anbindung an die Wächtersbacher Straße bzw. über Borsigallee zur A 66
4. Hanauer Landstraße zwischen Mainkur und Ratswegkreisel

Mit dem Weiterbau der A 66 Tunnel Riederwald soll nun eine fünfte Achse geschaffen werden. Rechnet man einerseits den Verkehr der aktuell vorhandenen Einfallstraßen zusammen und vergleicht diese Summe in einem zweiten Schritt mit der Verkehrsprognose nach Realisierung des Tunnels für alle dann existierenden fünf Verbindungen, so zeigt sich, dass mit der A 66 täglich ca. 80.000 Kfz mehr durch den Querschnitt Frankfurter Osten geführt werden. Allein mindestens 30.000 Kfz (Aussage der Behörde im Erörterungstermin 2005) werden von der A 3 täglich direkt in den Frankfurter Osten verlagert. Da der Prognosehorizont damals 2015 war, ist davon auszugehen, dass bei einer erfahrungsgemäßen Zunahme von ca. 10.000 Kfz innerhalb 15 Jahren dann im Jahr 2030 ca. 40.000 Fahrzeuge von der A 3 künftig die A 66 Tunnel Riederwald benutzen werden. Insofern bleiben von zusätzlichen 80.000 Kfz. noch ca. 40.000 deren Herkunft offen bzw. zu klären bleibt. Neuer Fern- bzw. Transitverkehr ist in diesen Zahlen offensichtlich noch gar nicht enthalten!

**Frage 1: Woher kommen die neu bzw. zusätzlich durch den Frankfurter Osten geführten Fahrzeuge? Welche Verkehrsmengen werden jeweils von welchen Straßen in den Frankfurter Osten bzw. auf die A 66 Tunnel Riederwald verlagert und welche Verkehrsmenge werden erst durch diese neue Autobahnverbindung erzeugt?**

**Antrag 1: Ermittlung aller neu bzw. zusätzlich durch den Frankfurter Osten geführten bzw. auf die A 66 Tunnel Riederwald verlagerten Verkehrsmengen bezogen auf die Straßenverbindungen, die dadurch entsprechend entlastet werden und den Anteil der Verkehrsmengen, die erst durch diese neue Autobahnverbindung erzeugt werden und wo deren Quellen sind?**

**Neuer Fern- und Transitverkehr in Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt**

Hinzu kommt neuer Fern- und Transitverkehr, der in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt wurde, dem aber durch die neue Autobahnverbindung neue Optionen - je nach Verkehrs

lagen (insbesondere täglichen Staus und Vollsperrungen) - geschaffen werden: Autobahnen A 7 - A 66 /A 661 - A 3/A 5 bzw. A 3/A 45 - A 66/A 661 - A 5 . Diesen neuen Fern- und Transitverkehr soll es laut Verkehrsuntersuchung überhaupt nicht geben, obwohl es sich bei der A 66 ausdrücklich um eine Bundesfernstraße handelt, die künftig quasi zusammen mit der A 7 Richtung Fulda parallel zur Autobahn A 5 (Bau teilweise vor dem Krieg mit relativ starken Steigungen) als moderne Autobahn in tiefen Einschnitten und künftig angeschlossen an die A 661 - in gleicher Weise aber im Gegensatz zur A 5 mitten durch den Vogelsberg mit wesentlich geringeren Steigungstrecken den Fern- und Transitverkehr in bzw. durch den Frankfurter Osten leiten wird. Über die A 661 und die A 3 wird gleichzeitig auch die Verbindung zur A 5 Richtung Süddeutschland und Südeuropa bzw. A 66 Richtung Südwestdeutschland und Frankreich hergestellt.

Nicht umsonst gilt die A 66 als wichtige Ost-West-Achse im innerdeutschen und innereuropäischen Verkehr. So nicht nur die Worte des Hessischen Ex-Verkehrsminister Ernst Welteke Mitte der 90er Jahre im Rahmen eines Spatenstichs für einen weiteren Teilabschnitt der A 66 in Richtung Fulda mit Anschluss an die Autobahn A 7. Siehe dazu auch Erläuterungsbericht von 2001!

In der Verkehrsuntersuchung kommt noch nicht einmal das Wort Fernverkehr vor, geschweige denn Fernverkehr als solcher. Nur ein einziges Mal ganz oben auf dem Titelblatt steht "Bundesfernstraßenmaßnahme". Ergänzend heißt es im allgemeinen Erläuterungsbericht zum laufenden Planänderungsverfahren noch dazu:

*"Während im Westen und Süden der Stadt Frankfurt seit Jahrzehnten mit den Bundesautobahnen A3 und A5 leistungsfähige Fernverkehrsstraßen zur Verfügung stehen, sind im Osten und nördlich es Mains bisher nur Teilstücke von Autobahnen realisiert worden. Hier fehlt vor allem der Lückenschluss zwischen der aus Richtung Hanau kommenden A66 (diese endet momentan am Hessen-Center) und der A661 Ostumgehung Frankfurt. Der 2,1 km umfassende Lückenschluss soll mit der vorliegenden Maßnahme "Tunnel Riederwald" erreicht werden."*

Damit wird immerhin die eigentliche Funktion dieser Autobahnverbindung bzw. Bundesfernstraßenverbindung deutlich gemacht: Nämlich eine **"leistungsfähige Fernverkehrsstraße" analog der A 3 und der A 5 auch im Osten und Norden zu schaffen!**

Die A 66 wird aber in dieser Untersuchung grundsätzlich einfach nur als "Pendlerautobahn" eingestuft, obwohl mit dem Bau der A 66 Tunnel Riederwald und der Anbindung der A 66 an die A 661 eine direkte alternative Fernstraßenverbindung von der A 7 Kassel - Würzburg über die A 66 Fulda - Frankfurt und A 661 in das Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus über die A 3 bzw. A 5 Richtung Süd-, Südwestdeutschland bzw. Europa geschaffen wird.

Dem gegenüber heißt es in dem Fazit zur Untersuchung des Planfalls A 66 Alleentunnel (Anlage 3) wörtlich:

*"Fazit: Der Lückenschluss im Zuge der A 66 in Frankfurt über den Alleentunnel stellt eine leistungsfähige Erschließungsachse nur für die Innenstadt von Frankfurt am Main dar. Die Ziel- und Quellverkehre aus dem Umland werden über diesen Streckenzug gebündelt und zielgerichtet in die Innenstadt geleitet. Für den weiträumigen Verkehr, sprich den Durchgangsverkehr über die Bundesautobahn, ist der Alleentunnel ohne Bedeutung. **Dies widerspricht den Zielen einer Autobahn, die überwiegend dem Fernverkehr dienen soll. Daher wird der Alleentunnel nicht für das Autobahnnetz benötigt.**"*

Diese Feststellung steht gerade zu im krassen Gegensatz zu der Darstellung der Verkehrsuntersuchung ohne Alleentunnel, in welcher wie gesagt Fernverkehr einfach nicht existiert oder um besser zu sagen nicht vorkommen soll. Dementsprechend widerspricht eigentlich der Bau der A 66 Tunnel Riederwald eindeutig den grundsätzlichen Zielen einer Autobahn, nimmt man das zitierte Fazit für die A 66 Alleentunnel zur Grundlage. Ganz davon abgesehen, dass die Verbindung A 66 Alleentunnel nach fachlicher Einschätzung der Bürgervereinigung Nordend e.V. - im Gegensatz zur offiziellen Darstellung - vor allem dem Fernverkehr Vorschub leistet und eben nicht in erster Linie der Entlastung des innerstädtische Verkehr dient.

Das Untersuchungs- und Planungsgebiet der Verkehrsuntersuchung ist ganz offensichtlich viel zu klein gefasst. Es umfasst lediglich das Gebiet innerhalb der drei Bundesautobahnen A 5 im Westen, A 3 im Süden und A 45 als Tangente von Nordwest nach Südost bzw. zwischen dem Frankfurter

Kreuz, Gambacher Kreuz und Seligenstädter Kreuz. Die entscheidende neue durchgehende Verbindung der A 66 zusammen mit der A 7 über Fulda Richtung Kassel wird einfach ausgespart. Dieses Vorgehen ist so nicht vertretbar. Vielmehr muss das Untersuchungsgebiet selbstverständlich mindestens das von A 5 und A 7 umgrenzte Gebiet also vom Kirchheimer Dreieck nördlich des Vogelsbergs bzw. Fuldaer Dreieck in der Rhön mit einbeziehen und damit Verkehre nicht nur der Rhön und nördlich davon wie Thüringer Wald und der Autobahn A 4, sondern der A 7 Richtung Kassel bzw. Norddeutschland mit einbeziehen.

**Antrag 2: Ermittlung der genauen Zahlen für den zu erwartenden Schwerlastverkehr bzw. Fern- und Transitverkehr incl. Pkws von Geschäftsreisenden oder Urlaubern von der A7 über A 66 Fulda- Frankfurt und A 661 zur A 3 bzw. A 5 Richtung Süddeutschland und A 66 Richtung Wiesbaden insbesondere im Zusammenhang mit den inzwischen fast täglich vorkommenden Vollsperrungen auf der A 5 zwischen Kirchheimer Dreieck und dem Frankfurter Kreuz einerseits oder der A 3 zwischen Seligenstädter Dreieck und Offenbacher Kreuz. Dazu ist das Untersuchungs- und Planungsgebiet selbstverständlich mindestens auf das von den Autobahnen A 5 und A 7 umgrenzte Gebiet vom Kirchheimer Dreieck nördlich des Vogelsbergs bzw. Fuldaer Dreieck in der Rhön zu erweitern und damit Verkehre nicht nur der Rhön und nördlich davon wie Thüringer Wald und der Autobahn A 4 etc, sondern der auch der A 7 Richtung Kassel bzw. Norddeutschland grundsätzlich mit einzubeziehen. Die Benutzung von Navigationsgeräten und deren Funktions- bzw. Informationsweise bzw. individuellen Beeinflussung der Fahrtrouten ist in die Ermittlung der Prognosen mit einzubeziehen. Entsprechend sind die Lärm- und Schadstoffberechnungen zu überarbeiten.**

#### **Allgemeiner Anstieg des Schwerlast-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs**

Berücksichtigt man den allgemein für Deutschland und Europa prognostizierten weiteren drastischen Anstieg des Schwerlastverkehrs wie auch den immer weiter steigenden Lieferverkehr durch Internetbestellungen etc. und rechnet man den "neu durch den Frankfurter Osten geführten Fernverkehr" hinzu, den es laut der vorliegenden Verkehrsuntersuchung überhaupt gar nicht gibt, ist einerseits mit noch mehr Verkehr und dementsprechend auch mit höherem Schadstoffausstoß einerseits und noch höheren Lärmemissionen, insbesondere nachts durch höheren Schwerlastverkehrsanteil zu rechnen. Dieser wird bei realistischer Einschätzung bezogen auf 10 % tagsüber nachts bei mindestens 20 % liegen, wie es ursprünglich bereits "händisch" in den vorausgehenden VUs von 2001 und 2004 prognostiziert wurde und wie es auch allgemein üblich ist, weil der PKW-Anteil in der Nacht sich verringert und der LKW-Anteil dem gegenüber sich entsprechend erhöht bzw. entsprechend stärker ins Gewicht fällt. Es ist sogar von noch höheren Schwerlastverkehrsanteilen nachts auszugehen.

In der neuen Verkehrsuntersuchung wird der LKW-Verkehr im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 per Prognosemodell ermittelt und es gibt gegen alle allgemeinen Prognosen nur 10 - 15 % Schwerverkehrsanteil in der Nacht insbesondere auf der A 66 Tunnel Riederwald nur 10 % gegen alle allgemeine Prognosen und Erfahrung.

Darüber hinaus sind erhebliche Differenzen zwischen Zählung und Analysemodell beim Schwerverkehr festzustellen, die an der Plausibilität des Prognosemodells und damit auch an der gesamten Verkehrsuntersuchung berechnete Zweifel aufkommen lassen.

**Antrag 3: Die A 66 soll in Verbindung mit der A 661 im Osten und nördlich des Mains die gleiche Funktion wie A 3 und A 5 im Süden und Westen von Frankfurt übernehmen. Die vorliegenden Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung sind nicht stillhaltig und widersprechen der eigentlich zugedachten Funktion. Deshalb ist der LKW-Verkehr bzw. Lieferverkehr incl. Fahrzeugen über 2,8 Tonnen erneut auf Grundlage bundesweiter Prognosen für den Schwerverkehr zu überarbeiten und unter Berücksichtigung neuer Fern- und Transitverkehre, die über A 7 und A 66 bzw. A 661 und A 3 zur A 5 oder A 66 Richtung Wiesbaden und umgekehrt ermittelt werden. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass die erheblichen Differenzen zwischen Zählung und Analysemodell beim Schwerverkehr nicht vorkommen.**

**Dabei sind auch Verkehrsbedingte Folgen von fast täglich vorkommenden Vollsperrungen der Autobahnen A 3 und A5 und damit verbundene Verkehrsverlagerungen auf die A 66 Frankfurt - Fulda im Nahbereich wie auch im übergeordneten Autobahnnetz zu ermitteln und einzubeziehen, da die neu geschaffene durchgehende alternative Streckenbeziehung durch das Kinzigtal nach Frankfurt bzw. durch Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet selbstverständlich entsprechend genutzt werden wird.**

**Die Benutzung von Navigationsgeräten und deren Funktions- bzw. Informationsweise bzw. individuellen Beeinflussung der Fahrtrouten ist in die Ermittlung der Prognosen mit einzubeziehen.**

**Entsprechend sind die Lärm- und Schadstoffberechnungen zu überarbeiten.**

#### **Einfallsstraßen in Richtung Innenstadt noch mehr belastet**

Insbesondere auf den Einfallsstraßen Friedberger Landstraße und Ratsweg/Saalburgallee/Wittelsbacherallee wird der Verkehr zusätzlich zu der heutigen Belastung spürbar zunehmen. Die Friedberger Landstraße stößt aber heute schon an die Grenzen der Belastbarkeit und werden die Grenzwerte bei Lärm- und Schadstoffen überschritten!

Durch den Bau der A 661 wurden u.a. der Straßenzug Wittelsbacherallee bzw. der Abschnitt des Alleenrings Habsburger Allee/Höhenstraße/Rothschildallee wie auch die Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Warte und Nibelungenplatz spürbar vom "Durchgangsverkehr" entlastet. Mit dem Anschluss der A 66 an die A 661 wird es nun wieder zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf diesen Abschnitten kommen, weil viele Fahrzeuge sich einerseits in Folge des neuen Angebots Richtung Osten umorientieren werden. Andererseits aber neue zusätzliche Verkehrsmassen den Weg nach Frankfurt und umgekehrt über den Frankfurter Osten suchen werden.

Andererseits wird der Verkehr in Richtung Autobahn an den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurter-Ost auf Grund ständiger Staus auf der A 661 insbesondere in Spitzenzeiten nicht richtig abfließen können und so zu erheblichen Rückstaus führen. Umgekehrt werden die Abfahrten von der A 661 insbesondere an den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurter-Ost restlos überlastet sein und wiederum zu Rückstaus auf der A 661 führen! Hinzu kommt die Tatsache, dass die Stadt Frankfurt bereits in den 90er Jahren nicht ohne Grund an den Einfallsstraßen außerhalb der Stadt so genannte Pfortnerampeln eingeführt hat, um den Autoverkehr Richtung Innenstadt zu drosseln, um den innerstädtischen Verkehrsdruck auf ein zumutbares Maß zu reduzieren und den Stau nach Außen zu verlagern. Durch den neuen direkten Anschluss der A 66 an die A 661 wird dieser Verkehrsdruck aber wieder entschieden verschärft werden!

Die ursprüngliche Planung sah vor, den Hauptverkehr der neuen A 66 Tunnel Riederwald über das Autobahndreieck Seckbach direkt zur Autobahn A 66 Alleentunnel zu führen, so dass die oben genannten Straßenverbindungen zumindest vordergründig nicht in dem Maße zusätzlich belastet worden wären.

**Frage 2: Wurde die Funktion und Einstellung der Pfortnerampeln in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt bzw. mit eingerechnet oder die Ampelphasen entsprechend einem optimalen Abfluss von der Autobahnen eingestellt, ohne die Pfortnerampeln zu berücksichtigen? Gibt es aktuell an der AS Frankfurt-Ost schon eine Pfortnerampel?**

**Antrag 4: Die Berechnung der Verkehrsmengen, die von der Autobahn A 661 an den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurter-Ost abfahren können, ist dahingehend zu überprüfen, wie viele Fahrzeuge heute beispielsweise an der Friedberger Landstraße stadteinwärts eingelassen werden und die Berechnungen der Verkehrsuntersuchung entsprechend an diese Einstellung anzupassen. Sollte an der Anschlussstelle Frankfurter-Ost aufgrund noch geringer Verkehrsbelastung möglicherweise aktuell keine Pfortnerampelfunktion bestehen, ist eine solche Funktion entsprechend der AS Friedberger Landstraße aber für den Anschluss der A 66 an die A 661 vorzusetzen, um den Verkehrsdruck am Ratsweg und dem folgenden Straßennetz auf ein zu bewältigendes Maß reduzieren bzw. steuern zu können.**

### **Ausbau der A 3 und A 5 als Voraussetzung für die VU A 66 Tunnel Riederwald**

In der Verkehrsuntersuchung wird die Realisierung des im vordringlichen Bedarf vorgesehenen Ausbaus von A3 und A5 auf jeweils 8 bzw. gar 10 Streifen insbesondere im Rhein-Main-Gebiet einfach vorausgesetzt. Gleiches gilt für die "bevorzugte Benutzung" von A 3 und A 5. Eine Entscheidung der Fahrer von LKWs und Pkws für die Route über die A 66 wird grundlegend ausgeschlossen. Der Fernverkehr wird nicht einmal mit einem Wort erwähnt.

**Grundlegendes Problem:** Es kann genauso wie bei A 66/A 661 Verzögerungen beim Projekt des Ausbaus der A 5 und A 3 geben.

1. Es müssen erst Planfeststellungsverfahren vorbereitet und schließlich durchgeführt werden. Beides benötigt mindestens 3 - 4 Jahre
2. Es können Verzögerungen bei den Planfeststellungsverfahren durch planungstechnische Gründe einerseits und aussichtreiche Einwendungen von Betroffenen Anliegern eintreten und ggf. weiter Planänderungsverfahren analog den Problemen bei A 66/A 661 notwendig machen. Schließlich ist Zahl der Betroffenen entlang der A 3 und insbesondere entlang der A 5 nicht gerade gering und die heutige Verkehrsbelastung schon heute extrem hoch und die künftige Belastung noch wesentlich höher bei noch höherem Schwerlastverkehr als heute schon.
3. Es kann durch aussichtsreiche Klagen bzw. notwendige Gerichtsverfahren zu weiteren Verzögerungen bei der Realisierung der "vordringlichen" Vorhaben kommen. Siehe A 66 Tunnel Riederwald: 2007 PFB und erst 2017 trotz vorausgesetztem "Sofortvollzug" erst 10 Jahre später Beginn der Vorbereitungsarbeiten.

In dieser Hinsicht ist es in keiner Weise auszuschließen, dass bis zur Inbetriebnahme 10 - 20 Jahre oder noch länger vergehen werden.

4. Selbst wenn der Ausbau insbesondere von A 3 und A 5 gleichzeitig mit dem Bau der A 66 und A 661 vorgenommen werden könnte, was zeitlich unmöglich ist, gibt es keine Hinweisschilder, dass die neu geschaffene parallele Autobahnverbindung über A 66 Tunnel Riederwald dann nicht mehr benutzt werden darf, sondern die A 3 und A 5 grundsätzlich zu bevorzugen sind. Im Gegenteil richtet sich die Mehrzahl der Kraftfahrer inzwischen nach den Angaben ihrer Navigationsgeräte bzw. Systeme, die jeweils die aktuellen idealen Straßenverbindungen ermittelt.
5. Im Gegenzug soll das Projekt A 66/A 661 jetzt mit allen Mitteln durchgezogen werden. D.h. der Anschluss soll vor dem Ausbau von A 3 und A 5 und den Autobahnkreuzen fertig sein. Dies vorausgesetzt können folglich mehrere Jahr vergehen, ehe die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung vorausgesetzten "Entlastungswirkung" durch den erfolgten Ausbau der A 3 und A 5 schließlich überhaupt eintreten könnte.
6. Es ist sogar davon auszugehen, dass sich die Planer ganz genau der Tatsache bewusst sind, dass das Projekt A 66 Tunnel Riederwald A 661/Ostumgehung Frankfurt A 661 noch vor Beginn der Ausbaumaßnahmen für die A 3 und A 5 fertig gestellt sein müssen, da damit unweigerlich enorme Verkehrsbehinderungen bzw. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit verbunden sind und gleichzeitig eine Alternativroute zur Verfügung stehen muss bzw. angeboten werden kann. So ist auch das Vorgehen im Falle des Ausbaus des Frankfurter Kreuzes Ende der neunziger Jahre gewesen, der erst nach Fertigstellung der Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 661 (1995) begonnen wurde.
7. Das heißt konkret, die angebliche und in diesem Verfahren vorausgesetzte volle Entlastungswirkung ist erst viele Jahre, um nicht zu sagen Jahrzehnte nach Inbetriebnahme der A 66 Tunnel Riederwald verbunden mit dem Endausbau der Ostumgehung Frankfurt A 661 möglich.

**Frage 3: Welche Prognosen ergeben sich für die A 66 /A 661 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck Erlenbruch ohne Ausbau der A 5 und A 3 einerseits und während den bis zu zehn Jahren des Ausbaus der A 5 und A 3 andererseits?**

**Antrag 5: Es ist darzulegen, welche Abweichungen in den Prognosen der Verkehrsuntersuchung für die A 66 /A 661 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck Erlenbruch sich im Vergleich unter Voraussetzung der geplanten Ausbaumaßnahmen der Autobahnen A 5 und A 3 insbesondere im Rhein-Main-Gebiet und ohne deren Ausbaumaßnahmen ergeben und**

entsprechend ohne Berücksichtigung dieser Maßnahmen neu zu berechnen. Dabei ist auch die entsprechend zusätzliche Belastung während den bis zu zehn Jahren des Ausbaus der A 5 und A 3 zu ermitteln. Entsprechend sind die Lärm- und Schadstoffberechnungen zu überarbeiten.

**Frage 4: Welche Ausbaumaßnahmen werden noch vorausgesetzt? Und welche Verkehrsanteile würden bei Ausfall bzw. Verzögerung dieser Projekte zur aktuellen Prognose für A 66 und A 661 jeweils bezogen auf diese Projekte hinzukommen?**

**Antrag 6: Es ist darzulegen, welche Abweichungen in den Prognosen der Verkehrsuntersuchung für die A 66 /A 661 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck Erlenbruch sich im Vergleich unter Voraussetzung der über die Autobahnen A 5 und A 3 hinausgehenden zusätzlich geplanten Ausbaumaßnahmen insbesondere im Rhein-Main-Gebiet und ohne deren Ausbaumaßnahmen ergeben und entsprechend ohne Berücksichtigung dieser Maßnahmen neu zu berechnen. In diesen Fällen können die gleichen Argumente, wie oben dargestellt, angelegt werden.**

**Die Benutzung von Navigationsgeräten und deren Funktions- bzw. Informationsweise bzw. individuellen Beeinflussung der Fahrtrouten ist in die Ermittlung der Prognosen mit einzubeziehen.**

**Entsprechend sind die Lärm- und Schadstoffberechnungen zu überarbeiten.**

**Autobahnbau als Konkurrenz zum Öffentlichen Nahverkehr bzw. Schienenverkehr**

Einerseits sorgt der Bau der A 66 für eine Verschärfung der Konkurrenz zum Öffentlichen Verkehr im Osten Frankfurts bzw. in den Osten Hessens

**Frage 5: Welche ÖV-Maßnahmen werden vorausgesetzt? Wie wirken sich Verzögerungen oder gar Nichtbau dieser Baumaßnahmen aus?**

**Antrag 7: Der Bau dieser Maßnahmen kann nicht einfach vorausgesetzt werden, da es hier weiterhin zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen kommen kann. Dementsprechend sind die Verkehrsuntersuchung wie auch die Lärm- und Schadstoffberechnungen zu überarbeiten.**

**Hohe Stau- und Unfallgefahr rund um das das Autobahndreieck Erlenbruch und A 66 Tunnel Riederwald**

Rund um das Autobahndreieck Erlenbruch und der A 66 Tunnel Riederwald sowie den kurz darauf folgenden Anschlussstellen ist von einer sehr hohen Staugefahr und besonders hohen Unfallgefahr auszugehen, die in der Verkehrsuntersuchung überhaupt keine Rolle zu spielen scheinen. Das Wort Unfall oder gar Unfallgefahr oder ähnliche Begriffe kommen in der gesamten Untersuchung nicht vor. Die Staugefahr wird klein geredet bzw. verharmlost. Dieser Sachverhalt steht aber im krassen Gegensatz zu den tatsächlich vorzufindenden extremen örtlichen Gegebenheiten, die eine extrem Hohe Unfallgefahr befürchten lassen.

Das grundsätzliche Problem stellt insbesondere der starke Verflechtungsverkehr rund um das Autobahndreieck Erlenbruch dar aufgrund der vier teils relativ steilen und kurvigen Rampen und den unmittelbar darauf folgenden Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurt-Ost auf der A 661 sowie auch die Anschlussstelle Borsigallee und der kurz darauf folgenden sich verengenden Tunneldurchfahrt

So müssen aufgrund dieser Bedingungen zahlreiche Verflechtungsvorgänge innerhalb sehr kurzer für den Verflechtungsvorgang zur Verfügung stehenden Distanzen vorgenommen werden. Diese Tatsache wird unweigerlich nicht nur automatisch Rückstaus verursachen, sondern birgt vor allem jeweils eine enorme Unfallgefahr in sich.

Am aller gefährlichsten erscheint die Situation am Ende der Rampe 44 Richtung Frankfurt Ost. Hier muss sich der Verkehr der linken Spur der Rampe mit der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit den Fahrzeugen der rechten Spur der A 661 kreuzen, die Autobahngeschwindigkeit haben und zusätzlich möglicher Weise die Ausfahrt Frankfurt Ost nutzen wollen. Dafür stehen maximal rund 300 m zur Verfügung. Je nach dem, ob die Fahrzeuge der A 661 dann die Rampe

Richtung Hanauer Landstraße/Ratswegbrücke oder aber die Rampe Richtung Ratsweg/Saalburgallee/Erlenbruch nutzen wollen, müssen sie ein oder gar zwei Spurwechsel vollziehen. Während die Fahrzeuge von der A 661 kommend eher die Geschwindigkeit drastisch reduzieren müssen, sind die Fahrzeuge, die von der Rampe auf die A 661 wollen gehalten, die Geschwindigkeit erheblich zu erhöhen, um sich der höheren Autobahngeschwindigkeit anzupassen. Dabei ist davon auszugehen, dass auf der Rampe 44 wie auch auf der Fahrbahn der A 661 Richtung Darmstadt nicht nur in den Spitzenzeiten jeweils dichter Verkehr herrschen wird, wobei gleichzeitig mit Sicherheit auch die eigentlich vorauszusetzenden Sicherheitsabstände in den wenigsten Fällen eingehalten werden dürften. Wie diese Spurwechsel ohne drastische Geschwindigkeitsreduzierung einerseits und ohne Eingehen eines riesengroßen Unfallrisikos vollzogen werden sollen, bleibt das besondere Geheimnis der Verkehrsplaner! Hinzu kommt die gewöhnliche Pulkbildung im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr mit meist ebenfalls zu geringen Abständen!

Wie unter diesen beschriebenen Umständen in der Mikrosimulation (u.a. Abb. 14) auf der A 661 nicht nur eine Geschwindigkeit von 80 km/h, sondern sogar von 100 km/h entgegen der Vorgabe von Höchstgeschwindigkeit 80 km/h und auf der Rampe 44 durchgehend statt der vorgeschriebenen 50 km/h sogar noch 80 km/h gefahren werden können ist in keiner Weise nachzuvollziehen. Allein die Tatsache dass höhere Geschwindigkeiten als vorgeschrieben angezeigt werden, stellt die Aussagen und die Qualität dieser Mikrosimulation in Frage.

Nicht viel besser stellt sich die Situation an der Auffahrtsrampe 45 dar. Hier müssen sich bei dichtem Verkehr auf der Fahrbahn der A 661 in Richtung Bad Homburg gleich zwei Spuren der sicherlich nicht nur in Spitzenzeiten dicht befahrenen Rampe innerhalb von nicht mehr als 500 m auf die A 661 bzw. die unmittelbar darauf folgende Ausfahrtsrampe der Anschlussstelle Friedberger Landstraße einfädeln. Wie bereits im Falle der Rampe 44 müssen sich auch hier die Fahrzeuge im wechselseitigen Verflechtungsverkehr bei unterschiedlichen Ausgangsgeschwindigkeiten kreuzen, mit den bereits geschilderten Begleiterscheinungen einerseits für den Verkehrsfluss und andererseits im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Ursprünglich wären die beiden Spuren der Rampe 45 in der Seckbacher Galerie in die Rampe des Seckbacher Dreiecks zur A 66 Alleentunnel übergegangen. Statt dessen enden aber diese beiden Spuren in der Galerie abrupt an der Betonwand. Es ist aber im Rahmen dieser Planfeststellung nicht vorgesehen, diesen Umstand zu entschärfen.

Auch das Zusammenführen der Rampen 43 und 46 in den Tunnel Riederwald und die kurz auf das Westportal folgende Verengung von 4 auf nur noch 3 Fahrstreifen in Richtung Hanau nach nur 200 m der Zusammenführung birgt einerseits eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr und andererseits die hohe Wahrscheinlichkeit eines Rückstaueffekts auf die A 661 mit entsprechenden Folgen für die Auffahrtsrampe an der Anschlussstelle Frankfurt Ost der A 661 in Richtung Bad Homburg bzw. Hanau, wo dem Verflechtungsverkehr von der Rampe auf die A 661 und umgekehrt von der A 661 auf die Rampe 43 in Richtung Hanau bzw. Tunnel Riederwald gerade mal 300 m zur Verfügung stehen werden, wieder bei ähnlichen Verkehrsbedingungen und den bereits geschilderten Begleiterscheinungen wie bei den Rampen 44 und 45.

Ebenfalls nicht unproblematisch sieht die Situation an der Rampe 13 der Anschlussstelle Borsigallee aus. Hier müssen sich die Fahrzeuge innerhalb von maximal 150 m in den dichten Autobahnverkehr der A 66 in Richtung Frankfurt einfädeln, der kurz vor der Anschlussstelle Borsigallee von Autobahngeschwindigkeit bzw. derzeit geltenden 100 km/h auf 80 km/h abgebremst wird, mit entsprechend zu erwartenden geringen Sicherheitsabständen fahrenden Fahrzeugen. Da die AS Borsigallee ampelgeregelt ist, werden große Massen an Fahrzeugen insbesondere Schwerverkehr der angrenzenden Gewerbegebiete gleichzeitig bei dichtem Verkehrsfluss auf die A 66 fahren wollen. Somit ist nicht nur mit einem Stillstand bzw. Stau auf der Auffahrtsrampe, sondern mit einem verheerenden Rückstaueffekt auf die Kreuzung Borsigallee/Kruppstraße mit gravierenden Folgen für den dortigen Verkehrsfluss zu rechnen. Gleichzeitig steigt die Unfallgefahr an der Rampe ins Unermessliche, wenn die Fahrzeuge am Ende der Rampe im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Stand in den 80 km/h schnell fahrenden Verkehr der A 66 einfädeln müssen. Aufgrund dessen ist mit einer drastischen Geschwindigkeitsreduzierung des Verkehrs auf der A 66 in den Tunnel zu rechnen, der einen Rückstaueffekt weit über die AS Borsigallee hinaus in Richtung Maintal mit entsprechenden Folgen unvermeidlich erscheinen lässt. Problematisch erscheint auch



die Wahrscheinlichkeit, dass die Einfahrt in den Tunnel am Ostportal von selbst automatisch quasi als Reflex der Fahrer mit einer Geschwindigkeitsreduzierung des Autobahnverkehrs einhergeht und den Einfädungsprozess der Rampe 13 noch zusätzlich erschweren kann.

Ein grundsätzliches gravierendes Problem werden aber die eingeschränkten Kapazitäten der Rampen an den genannten Anschlussstellen darstellen. Hier wird es aufgrund der fehlenden Durchlässigkeit der Ampelgeregelten Kreuzungen bzw. Abfahrten unvermeidlich zu langen Rückstaus bis auf die Richtungsfahrbahnen der Autobahnen A 661 und A 66 mit entsprechenden bekannten Folgen kommen; und zwar nicht nur in den Spitzenzeiten.

Dass man laut Mikrosimulation in den Morgenspitzen auf der Rampe der AS Friedberger Landstraße Richtung Bad Vilbel bzw. Unfallklinik noch 100 bzw. kurz vor der Kreuzung noch 80 km/h fahren können soll, was schon heute bei wesentlich geringerem Verkehr nicht möglich ist, erscheint gerade zu grotesk und ist in keiner Weise ernst zu nehmen!

Im Hinblick auf die oben geschilderte Verkehrsproblematik, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat, erscheinen sogar die Aussagen in der Mikrosimulation von "Maximal Tempo 30" lediglich in der Morgenspitze auf der A 661 in Richtung Bad Homburg südlich wie nördlich des Autobahndreiecks Erlenbruch als reiner Euphemismus. Gleichzeitig kann selbstverständlich unter diesen Umständen keines Falls davon ausgegangen werden, dass die Geschwindigkeit lediglich auf Tempo 30 sinkt, sondern es bedeutet auf Deutsch Stockungen bzw. "Stop and Go" oder gar Stau mit den entsprechenden Schneeballeffekten.

**Frage 6: Welche Mindestabstände sind vorgeschrieben zwischen einem Autobahndreieck und darauf folgende Ausfahrtsrampen bzw. welche Höchstgeschwindigkeiten sind jeweils in den entsprechenden Fällen vorgesehen.**

**Antrag 8: Die Höchstgeschwindigkeiten auf den jeweiligen Autobahnabschnitten ist der hohen Unfallgefährdung entsprechend anzupassen und in der Mikrosimulation entsprechend einzubeziehen. Keinesfalls dürfen "realistische" Bedingungen wie das übliche nicht einhalten von Sicherheitsabständen zu Grunde gelegt werden.**

**Frage 7: Welche Unfallzahlen pro Jahr werden konkret in den einzelnen Abschnitten erwartet. Analog beispielsweise zur A 44 (über 600 Unfälle pro Jahr insbesondere in den Tunnelabschnitten ...) und mit welche Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsablauf rund um das Autobahndreieck Erlenbruch wie auch der A 661 und der A 66 Tunnel Riederwald sowie der folgenden Anschlussstellen und dem städtischen Straßennetz ist insgesamt zu rechnen. Welche Folgen sind bei längerem Stockendem Verkehr wie auch Staus im Tunnel zu erwarten**

**Antrag 9: Die extrem hohe Stau- und Unfallgefahr insbesondere an den beschriebenen Autobahnabschnitten ist genau zu ermitteln und ist in die Verkehrsuntersuchung mit einzubeziehen, einschließlich normaler Störungen wie liegendegebliebene Fahrzeuge etc.**

**D.h. die genaue Unfallzahlen wie auch vorkommende Verkehrstocken- und Stauungen pro Tag bzw. pro Jahr und die entsprechenden Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsablauf rund um das Autobahndreieck Erlenbruch wie auch der A 661 und der A 66 Tunnel Riederwald sowie der folgenden Anschlussstellen und dem städtischen Straßennetz sind insgesamt darzustellen und müssen in die Verkehrsuntersuchung und ihre Schlussfolgerungen einfließen sowie entsprechend in den Schadstoffberechnungen Berücksichtigung finden. Es sind die Konsequenzen bei längeren Stockendem Verkehr wie auch Staus im Tunnel darzustellen und entsprechende Gegenmaßnahmen im Hinblick auf die Schadstoffe etc aufzuzeigen.**

**Die Benutzung von Navigationsgeräten und deren Funktions- bzw. Informationsweise bzw. individuellen Beeinflussung der Fahrtrouten ist bei diesen Ermittlungen und der Überarbeitung der Verkehrsprognose mit einzubeziehen.**

### **Verkehrskollaps auf Autobahnen und städtischem Straßennetz bei 4-spurige A 661**

Zudem droht ein Verkehrskollaps auf Autobahnen und städtischem Straßennetz, weil die nur 4-spurige A 661 die zusätzlichen Verkehrsmassen der westlich des Tunnels Riederwald 8-spurigen A 66 nachweislich nicht mehr aufnehmen kann: "Maximal Tempo 30" in den Spitzenzeiten laut zugrunde liegender neuen Verkehrsuntersuchung heißt in Wahrheit: Stop and go und Stau! und - entgegen aller Beteuerung - Stau nicht nur bis in den Tunnel, sondern darüber hinaus bis Maintal sowie völliger Stillstand auf der A 661 und allen Anschlussstellen sowie Einfallsstraßen!

Dieser Sachverhalt ist in den vorliegenden Berechnungen in keiner Weise berücksichtigt worden. Das bedeutet konkret, dass bei Stau zwar die Höhe der Lärmemissionen sinkt, aber andererseits die Höhe und Dauer der Schadstoffemissionen in extremer Weise ansteigt.

Es ist abzusehen, dass die im Planfall 1a im Vergleich zur ursprünglich vorgesehenen Planung und unter Berücksichtigung des Verzichts der A 66 Alleentunnel nun zusätzlich vorgesehene Maßnahmen genauso wenig ausreichen werden, um die dargestellten immanenten Probleme in der Verkehrsabwicklung der vorhandenen neuralgischen Autobahnabschnitte bewältigen zu können.

Entscheidend ist, dass das ursprünglich vorgesehene Verkehrskonzept mit A 66 Alleentunnel, welches wie der Planfall 2 mit Alleentunnel zeigt, auch längst überholt und den künftigen Kapazitätsansprüchen in keiner Weise genügen würde, nun durch eine neue Verkehrskonzeption ersetzt werden müsste, was aber überhaupt nicht geschehen ist. So macht die 2-streifige Rampe 45 HUH-G, welche in der Galerie nach ca. 600 m an der Betonwand in der Seckbacher Lärmschutzgalerie endet eindrucksvoll deutlich, dass die Autobahnplanung im Frankfurter Osten buchstäblich an die Wand gefahren wurde.

Man muss kein studierter Verkehrsexperte und auch kein Prophet sein, um zu sehen bzw. vorauszusagen, dass die vierspurige A 661 nicht den gesamten neuen Verkehr der durch die A 66 Tunnel Riederwald gebündelt bzw. erst erzeugt wird, aufnehmen kann, für welchen ursprünglich die Weiterführung der A 66 Alleentunnel mit Anschluss an den Miquelknoten bzw. an die A 5, gedacht war.

In Berücksichtigung der enormen Verkehrsdichte ist wie bereits oben beschrieben mit extremen Problemen bei den Einfädungsvorgängen verbunden mit entsprechenden Geschwindigkeitsabsenkungen bis hin zur Bildung von langen Rückstaus nicht nur in den Spitzenzeiten, sondern auch außerhalb dieser Verkehrsspitzen bis in den Tunnel sowie auch weit darüber hinaus zu rechnen.

Es ist auch wenig ermutigend, wenn man den Standpunkt vertreten würde, dass dieser Bereich schließlich von vielen potentiellen Nutzern gemieden würde, wenn grundsätzlich von einer großen Staugefahr auszugehen wäre. Denn dies wäre gleichbedeutend mit der Kehrseite der Medaille, dass die versprochene Verkehrsverlagerung bzw. Bündelung des Verkehrs auf der Autobahn und Entlastung des städtischen Straßennetzes gar nicht eintritt, sondern sogar vom Gegenteil ausgegangen werden muss, dass in Anlehnung an die Geschichte die A 66 quasi ein "trojanisches Pferd" darstellt, mit welchem sich - insbesondere im Falle von schweren Unfällen auf der Autobahn bzw. Teil- und Vollsperrungen - neue bisher im Frankfurter Osten nicht vorhandene Verkehrsmassen über das städtische Straßennetz im Frankfurter Osten ergießen.

Selbst wenn die vorliegenden Berechnungen und entsprechenden Aussagen hinsichtlich der Funktionsfähigkeit stimmen würden, wäre spätestens nach wenigen Jahren durch die stetig wachsende Verkehrszunahme das Verkehrschaos vorprogrammiert!

**Frage 8: Werden in der Mikrosimulation generell die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände bei den jeweiligen Verflechtungsvorgängen vorausgesetzt? Oder eher - wie bei vielen zu schnell fahrenden Fahrzeugen - nicht nur hart an der Grenze zum Erlaubten, sondern jenseits dessen. Aber gerade diese allgegenwärtigen Fahrweisen bergen die Gefahr für spontane Bremsvorgänge und damit verbundene Rückstaueffekte und schließlich Unfälle geradezu in sich. Werden diese grenzwertigen und grenzüberschreitenden Fahrweisen in entsprechender Weise mitberücksichtigt bzw. sogar vorausgesetzt?**

**Antrag 10: In der Mikrosimulation sind generell die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände bei den jeweiligen Verflechtungsvorgängen vorauszusetzen und die Ermittlung der**

**Leistungsfähigkeit entsprechend neu vorzunehmen und die realistisch gesehen damit zu erwartenden Rückstaueffekte auf den Autobahnen A 66 und A 661 exakt darzustellen.**

**Frage 9: Für wie viele Jahre kann auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchung eine "ausreichende Leistungsfähigkeit" - wie vorgenommen - garantiert werden?**

**Antrag 11: Da davon auszugehen ist, dass die Autobahn mehr oder weniger nicht vor dem Jahr 2030, dem Jahr des Prognosehorizonts - in Betrieb gehen kann, ist die vorliegende Verkehrsuntersuchung fortzuschreiben und die Dauer der "ausreichenden Leistungsfähigkeit" entsprechend zu ermitteln. Insbesondere im Hinblick auf die Nicht-Realisierung der vorausgesetzten Ausbaumaßnahmen wie A 3 und A 5 sowie deren nachträglicher Ausbau und die entsprechend höhere Belastung usw.!**

### **Umleitungskonzept**

Trotz der sehr hohen Staugefahr und besonders hohen Unfallgefahr und damit verbundenen großen Wahrscheinlichkeit von fast täglich vorkommenden Teil- bzw. Vollsperrungen der Autobahnen bzw. Fahrbahnen und Rampen liegt den Planungsunterlagen kein Umleitungskonzept für Staus auf der A 66 und A 661 zu Grunde. Dieser Umstand ist nicht nachzuvollziehen, da Staus auf den Autobahnen A 66 und A 661 unweigerlich sofort höhere Belastungen und Staus im städtischen Straßennetz nach sich ziehen werden. So muss selbstverständlich davon ausgegangen werden, dass schon kurze Staus dazu führen werden, dass die Autobahnen gerade im Nahbereich von den potentiellen Benutzern - nicht zuletzt vom Wirtschaftsverkehr und aus Zeitgründen - gemieden werden und somit zu einer spürbar höheren Belastung des städtischen Straßennetzes führen. Bei langen Staus oder Teil- und Vollsperrungen ist sogar mit entsprechend starken Rückstaus auf dem städtischen Straßennetz bis zum völligen Kollaps des städtischen Verkehrs im gesamten Frankfurter Osten und weit darüber hinaus zu rechnen!

**Frage 10: Welche Umleitungskonzepte für die einzelnen möglichen Störungen insbesondere für den Nahbereich im gesamten Frankfurter Osten sind entsprechend entwickelt worden bzw. vorgesehen und mit welchen Konsequenzen ist jeweils zu rechnen?**

**Frage 10a: Wie oft kommen Sicherheitsüberprüfungen bzw. -arbeiten im Tunnel Riederwald verbunden mit Teil- oder Vollsperrungen vor und werden so genannte Blockabfertigungen durchgeführt?**

**Antrag 12: Darlegung der Umleitungskonzepte für Störungen im Autobahnverkehr auf der A 66 und A 661 im Frankfurter Osten sowie Sicherheitsüberprüfungen bzw. -arbeiten im Tunnel Riederwald verbunden mit Teil- oder Vollsperrungen und die entsprechenden Konsequenzen für das städtische Straßennetz westlich wie östlich der A 661 sowie parallel zur A 66 Frankfurt - Hanau.**

### **Verzicht auf 6-streifigen Ausbau der A 661 bedeutet Aus für A 66 Tunnel Riederwald**

Um das bei dem vorhandenen vierstreifigen Ausbau bereits vorprogrammierte Verkehrschaos zu verhindern wäre ein durchgehender 6-streifiger Ausbau der A 661 nicht nur im Bereich der Anschlussstellen Frankfurt Ost und Friedberger Landstraße notwendig, sondern für die gesamte Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 661 zwischen Offenbacher Kreuz und Homburger Kreuz, samt des Ausbaus der Kreuze selbst.

Dieses im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Ausbauvorhaben ist - wie seitens des Hessischen Staatsministers Al-Wazir im Rahmen einer Landtagsdebatte ganz offen und als Begründung für die Rückstufung des Ausbaus vom vordringlichen in den weiteren Bedarf dargelegt - nur bei großen Widerstand der Anlieger und allenfalls bei kompletter Einhausung der Autobahnen im Frankfurter Osten durchsetzbar. Der Frankfurter Autobahnausbau als Milliardengrab!

Am Ende wäre die günstigere Alternative schnellstmöglich die Entwicklung und Umsetzung eines Ökologischen Verkehrskonzepts, wie es die Bürgervereinigung Nordend e.V. zusammen mit dem Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn im Rahmen ihrer Möglichkeiten schon vor über 20 Jahren entwickelt und entsprechend gefordert hat. Es wäre am Ende billiger und schneller und vor

allem effektiver in seiner Wirkung im Vergleich zum fossilen Autobahnbau, mit welchem eine fortschrittliche und nachhaltige Verkehrspolitik gerade konterkariert, um nicht zuzusagen torpediert wird. Der Ausbau der A 661 zwischen Bad Homburg-Kreuz und Offenbacher Kreuz auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen ist Teil des Bundesverkehrswegeplan und vom vordringlichen in den weiteren Bedarf zurückgestuft worden. Allerdings dort in der "besonderen" Kategorie "Planung und Planfeststellungsbeschluss bis 2030". D.h. der Bau dieses Projekts ist spätestens für 2030 offiziell vorgesehen. Das heißt es ist beabsichtigt, eine gerade erst neu gebaute und in Betrieb genommene hoch belastete Autobahnverbindung wieder zur Großbaustelle zu machen. Dieses vorgehen gleicht einem Schildbürgerstreich ersten Ranges. Noch viel schlimmer allerdings wären die Folgen für die Abwicklung des Verkehrs!

Für die Bürgerinitiativen steht völlig außer Frage, dass der Anschluss der A 66 Tunnel Riederwald dringend den durchgehenden Ausbau der A 661 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen bedingt. Ob die Bürgerinitiativen diesen Ausbau ablehnen oder nicht, spielt dabei überhaupt keine Rolle. Selbstverständlich wird der Ausbau und die damit verbundenen negativen Auswirkungen im Hinblick auf noch höhere Emissionen und weiterem Verlust an Grüngebiet Widerstand in der Bevölkerung hervorrufen. Wenn das Ministerium wie oben beschrieben, den Ausbau wegen dem zu erwartenden Widerstand verwirft bzw. aufschiebt, muss folgerichtig auch auf den Bau der A 66 Tunnel Riederwald und dem Anschluss an die vierstreifige A 661 solange verzichtet werden. Alles andere ist unverantwortlich. Dieser ist unter den gegebenen Umständen nach Einschätzung der Bürgervereinigung Nordend e.V. so nicht genehmigungsfähig!

**Frage 11: Wie ist es möglich den offensichtlich für den Anschluss der A 66 Tunnel Riederwald absolut notwendigen 6-streifige Ausbau der A 661 der im Bundesverkehrswegeplan in der "besonderen" Kategorie "Planung und Planfeststellungsbeschluss bis 2030" erst nach der Inbetriebnahme der A 66 Tunnel Riederwald vornehmen zu wollen und damit in Kauf zu nehmen, eine gerade neu gebaute Autobahnverbindung wieder zur Großbaustelle zu machen und damit ein noch größeres Chaos zu provozieren.**

**Antrag 13: Das Planänderungsverfahren für den Bau der A 66 Tunnel Riederwald und des Autobahndreiecks Erlenbruch ist sofort abzubrechen und der Bau des Autobahndreiecks Erlenbruch unverzüglich zu stoppen. Das gesamte Autobahnprojekt ist unverzüglich auf den Prüfstand zu stellen. Es ist grundsätzlich zu klären, welche Ziele in der Verkehrspolitik in Deutschland, in Hessen, im Rhein-Main-Gebiet und ganz speziell in Frankfurt am Main und im Frankfurter Osten verfolgt bzw. erreicht werden sollen. Angesichts des Klimawandels und der ökologischen Rahmenbedingungen der Luftreinhaltung wie auch der allgemeinen Lärmproblematik sowie der damit verbunden anstehenden technischen Revolutionen in der Mobilität ist ein Stopp der Schnellstraßenbauprojekte aus den ersten zwei Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts mehr als überfällig! Die Lebensqualität im Frankfurter Osten völlig zu zerstören und dann noch einen Verkehrskollaps zu provozieren ist ein nicht hinnehmbarer Wahnsinn!**

**Neuer Autobahnknoten inmitten eines dicht besiedelten Wohngebiets**

**Allgemeine Verlärmung und hohe Schadstoffbelastung des gesamten Frankfurter Ostens**

Mit dem Anschluss der Autobahn A 66 an die A 661 bzw. dem Autobahndreieck (AD) Erlenbruch entsteht ein neuer Autobahnknoten inmitten eines dicht besiedelten Wohngebiets. Direkt angrenzende Wohnhäuser, Krankenhäuser, Altenwohnanlagen, Schulen, Kindergärten und Sportstätten (u.a. FSV Frankfurt und Eintracht Frankfurt) und Kleingärten werden in extremer Weise durch hohe Lärm- und Schadstoffkonzentrationen belastet und sind von der Schließung bedroht. Zudem wird ein großes Landschaftsschutzgebiet - ein für großstädtische Verhältnisse einmaliges Grün- bzw. Naherholungsgebiet incl. bedrohter Tier- und Pflanzenarten - zerschnitten bzw. zerstört und in extremer Weise entwertet bzw. unbrauchbar, welches zu unserem unmittelbaren Lebensumfeld gehört und für unsere regelmäßige Erholung und Freizeit unentbehrlich ist. Von diesem Projekt und seinen Folgen sind alle Wohngebiete von Bornheim, Nordend, Seckbach, Riederwald, Fechenheim und Bergen-Enkheim im Frankfurter Osten

unmittelbar betroffen incl. den Grünzügen Bornheimer Hang, Seckbacher und Berger Hang, Sausee, Erlenbruch, Teufelsbruch, Riederwald, Fechenheimer und Enkheimer Wald sowie u. a. Güntersburgpark, Huthpark, Ostpark sowie der Lohrberg. Nirgends gibt es mehr ein Entkommen vor dem flächendeckenden Autobahnlärm und den Autobahnschadstoffen! Die Bürgervereinigung Nordend e.V. befürchtet gravierende Beeinträchtigungen der Gesundheit und Lebensqualität der gesamten vom Autobahnbau betroffenen Bevölkerung, der Wohnqualität und des sozialen Umfelds incl. Wertminderungen aller Grundstücke und Immobilien, großer Bevölkerungsfluktuation und Bildung sozialer Brennpunkte.

Trotz der nun vorgesehenen - nicht ausreichenden - Schutzmaßnahmen werden laut den Berechnungen die geltenden Lärmgrenzwerte immer noch teils drastisch (bis zu 2 dB(A) am Tag bzw. 7 dB(A) nachts) überschritten. Die Betroffenen sollen lediglich mit Lärmschutzfenstern für die Schlaf- und Kinderzimmer oder Entschädigungszahlungen abgespeist werden. Grenzwerte sind Jahresmittelwerte mit hohen Dauerlärm- und Schadstoffbelastungen. Wir möchten die Fenster weiterhin, insbesondere nachts, öffnen und saubere Luft atmen können. Verglichen mit den hohen gesellschaftlichen Folgekosten sind die für eine vollständige Einhausung veranschlagten 430 Mio. € geradezu ein Klacks! Der Staat ist verpflichtet die Bevölkerung zu schützen!

**Frage 12: Wie hoch ist die aktuelle Lärmbelastung auf Basis der letzten Zählung bzw. Analyse von 2015 entlang der A 661 und im Besonderen im Bereich des AD Erlenbruch sowie im Bereich der bestehenden A 66 bei Bergen-Enkheim/Fechenheim-Nord? Dies ist notwendig, damit die Menschen eine Vergleichsmöglichkeit haben, was die aktuelle und die künftige Belastung angeht. Schon diese Werte sind abstrakt, sind es doch Jahresmittelwerte, die die tatsächlichen Belastungen unter Wegfall von Emissionsspitzen außer Acht lassen.**

Diesbezüglich verstieg sich der Hessische Staatsminister Al-Wazir bei der Präsentation der neuen Verkehrsuntersuchung im Juni 2017 zu der Aussage, dass es im Vergleich zu heute überall leiser werden würde! Eine an Zynismus nicht zu überbietende Aussage gemessen an der heutigen Situation, weil sie sich in Wahrheit im Wesentlichen an den Immissionswerten nach Autobahnausbau ohne Schutzmaßnahmen orientiert, aber nicht an den aktuellen Bedingungen! Heute ist der Frankfurter Osten trotz der bereits in Betrieb befindlichen Rumpfautobahn A 661 und dem Autobahnende A 66 bei Enkheim im Vergleich zur bevorstehenden Zukunft mit Autobahnknoten gerade zu noch ein Idyll und im Vergleich zu anderen städtischen Bereichen bezogen auf den Straßenlärm insbesondere nachts relativ leise!

**Antrag 14: Es ist die aktuelle Lärmbelastung auf Basis der letzten Zählung bzw. Analyse von 2015 entlang der A 661 und im besonderen im Bereich des AD Erlenbruch sowie im Bereich der bestehenden A 66 bei Bergen-Enkheim/Fechenheim-Nord sowie in allen Bereichen des Frankfurter Grüngürtels im Frankfurter Osten zu ermitteln und mit der Situation nach Inbetriebnahme 2030 mit und ohne Lärmschutzmaßnahmen zu vergleichen und entsprechend die Differenzen hinsichtlich Tag- und Nachtwerte darzulegen. Nur so ist ein sachliche Beurteilung möglich.**

Darüber hinaus bestehen wir darauf die Spitzenwerte bei Lärm- und Schadstoffen und deren Häufigkeit tagsüber wie auch nachts genannt zu bekommen. Offiziell werden diese bei den Berechnungen nicht berücksichtigt! Gerade diese Ereignisse werden aber als besonders störend von den Betroffenen wahrgenommen!

**Wie schaut die Belastung hinsichtlich der Emissionen bei lang anhaltenden Schönwetterperioden bzw. Ostwetterlagen aus wie in diesem Sommer 2018. Hier ist mit einer Verschärfung der Situation in den kommenden Jahren und Jahrzehnten zu rechnen.**

### **Höhere Lärm- und Schadstoffemissionen rund um das Autobahndreieck Erlenbruch**

Am Autobahndreieck Erlenbruch werden in der Realität wesentlich höhere Lärmemissionen entstehen, als in der Schalltechnischen Untersuchung dargelegt. Die Berechnungen beruhen auf der Annahme, dass der Verkehr generell nur gleichmäßig dahin gleitet und die Fahrzeuge im idealen

Gang bzw. mit niedrigeren Umdrehungen fahren. Das ist weltfremd und entspricht in keiner Weise der Realität! Insbesondere aber auf den Rampen wird dies so nicht geschehen. Aufgrund der Steigungen und den Gefällen, werden die Fahrzeuge aber entgegen der Darstellung bergauf wie bergab herunterschalten bzw. in niedrigen Gängen hochtourig fahren um die Geschwindigkeit bergauf zu halten oder gar zu erhöhen bzw. bergab zu reduzieren bzw. abzubremesen. Am Ende der Rampe 45 aus Richtung Hanau müssen die Fahrzeuge dann aber von der auf den Rampen geltenden Höchstgeschwindigkeit von 60 oder gar 50 km/h auf Autobahngeschwindigkeit beschleunigen, um sich auf einer ganz kurzen Strecke von maximal 400 m Länge in den Autobahnverkehr der A 661 in Richtung Bad Homburg bzw. 300 m in Richtung Darmstadt einfädeln zu können. Dabei werden entsprechend viele Beschleunigungsvorgänge mit besonders hochtourigem Fahren stattfinden. Deren Lärmemissionen kommen in den Berechnungen nicht vor. Ein Autobahndreieck mit seinen Rampen und den Verflechtungsverkehren ist grundsätzlich im Hinblick auf die entstehenden Emissionen anders zu bewerten, als eine gerade verlaufender Autobahnabschnitt.

**Frage 13: Wie ist es möglich, dass insbesondere bei den Hochhäusern der Inheidener Straße in der hier vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung die Lärmimmissionswerte niedriger angegeben werden als im Vergleich zur Schalltechnischen Untersuchung von 2010 (Variante 3), obwohl am Autobahndreieck Erlenbruch gegenüber dem Planfeststellungsbeschlusses von 2007 praktisch keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen vorgesehen sind, andererseits aber jetzt im Vergleich zum PFB 2007 Emissionen der A 661 mitgerechnet werden müssen und noch dazu mehr Verkehr zu Grunde liegt. (Siehe auch unten beschriebene Rechtswidrigkeit!)**

**Frage 14: Wie wurden die Lärmemissionen rund um das Autobahndreieck Erlenbruch berechnet? Schließlich sind hier nicht nur die bereits in Betrieb befindlichen 4 Fahrspuren der A 661, sondern noch die vier jeweils 2-streifigen Rampen, zusammen also 12 Fahrstreifen - gleichzeitig zu berücksichtigen. Findet hier eine entsprechende Summierung statt bzw. wird ein entsprechender Summenpegel von 12 Fahrstreifen ermittelt? Schließlich werden dort künftig ca. 190.000 Kfz/24 täglich fahren mit entsprechend verbundenen Emissionen. Allein diese Tatsache bedeutet gegenüber der heutigen Verkehrsmenge auf der A 661 eine Verdoppelung gegenüber heute und somit eine Erhöhung der Lärmemissionen um 3dB (A). Hinzu kommt nun die Verdreifachung der Zahl an Fahrspuren, auf den jeweils Fahrzeuge gleichzeitig fahren! Mit welcher Zunahme ist dieser Faktor verbunden? Welche Rolle spielt die jeweils vorhandene Zahl der Fahrstreifen auf gerader Strecke oder wie hier im Falle eines Autobahndreiecks?**

### **Einige Fakten zum Bereich Autobahndreieck Erlenbruch**

#### **Hochhäuser Inheidener Straße**

Deutliche Zunahme des Verkehrs **190.000 Kfz/24 täglich** und des Schwerlastverkehrs: 11.800 nördlich des AD E. und 14.300 südl. des AD E. , d.h. ca. 13.000 innerhalb des AD E. Bau der 2. Fahrbahn Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen für PKW und LKW von 80 bzw. 60 km/h auf 100 bzw. 80 km/h

Phänomen: A 66 Autobahntrog kommt auf Bornheim zu

Unter normalen Umständen geht es hinsichtlich der Immissionen immer um eine "einfach vorbei führende Straße. Im Falle des AD Erlenbruch gibt es ein zusätzliches Phänomen:

A 66 Autobahntrog kommt auf Bornheim zu. Davon sind insbesondere die Hochhäuser Inheidener Straße betroffen um nicht zu sagen bedroht.

**Frage 15: Wie wirkt sich dieser Umstand aus? Wird dieser Umstand in der Berechnung berücksichtigt und wenn ja in welcher Weise? Gibt es Erfahrungswerte von ähnlichen Fällen?**

#### **A 661 verläuft zusätzlich im Bogen**

Zusätzlich verläuft die A 661 bezogen auf die Bebauung Inheidener Straße nicht gerade und entfernt sich dann gleichmäßig, wie eine gerade Straße, sondern verläuft in einem Bogen fast im gleichen Abstand von ca. 580 m entsprechen der Entfernung zum Autobahndreieck Erlenbruch.

**Frage 16: Wie wirkt sich dieser Umstand aus, dass der Autobahntrog der A 66 direkt auf**

**Bornheim zukommt? Wird dieser Umstand in der Berechnung berücksichtigt und wenn ja in welcher Weise?**

#### **Tunnelmundeffect**

Am Westportal der A 66 Tunnel Riederwald ist mit einem Tunnelmundeffect zu rechnen:

**Frage 17: Wie wirkt sich dieser Tunnelmundeffect auf die verschiedenen Bereiche insbesondere auf Bornheim aus? Wird dieser Umstand in der Berechnung berücksichtigt und wenn ja in welcher Weise?**

#### **Keine Lärmschutzwand mehr auf Ostseite der A 661 im Autobahndreieck Erlenbruch?**

Ursprünglich ist bei den zusätzlichen im Jahr 2011 präsentierten Lärmschutzmaßnahmen eine Lärmschutzwand östlich der A 661 innerhalb des Autobahndreiecks Erlenbruch vorgesehen worden. Sie ist aber nicht als Teil der Lärmschutzmaßnahmen aufgelistet.

**Frage 18: Warum ist diese gestrichen worden? Oder ist diese noch Teil der Planung bzw. Planänderung? Falls ja, ist deren Wirkung beidseitig absorbierend?**

#### **Immissionswerte**

Bei den Hochhäusern Inheidener Straße sind "mit Lärmschutz" keine Überschreitungen festzustellen, obwohl im Vergleich zum PFB von 2007 keine neuen Maßnahmen dazu kamen!

Besonderheit 51/45 dB(A) (Tag/Nacht) 12.-22. OG

zwischen 22. und 2. OG nur 1 db(A) Unterschied? Frage: wie ist das zu erklären

50/44 dB(A) (Tag/Nacht) 2-11. OG

Vom 4 - 22. OG nur eine Diff. von 1 - 2 dB.

Bei Messungen am 5.12.16 um 18 Uhr (Teils sehr dichter Verkehr insbesondere Richtung Bad Homburg mit beginnenden Stockungen) **im Hochhaus Inheidener Straße 71 auf der Nordseite** mit einem Lärmpegelmessgerät wurde aber zwischen dem 22. und 6. OG ein Unterschied von mindestens 8 dB ermittelt. Als Hauptlärmquelle kam dabei nur die Autobahn A 661 von der Kohlbrandstraße bis südliches Ende der Seckbachtalbrücke in Frage! (Kein Verkehr auf der Inheidener Straße oder Fluglärm, oder sonstige Lärmquellen (Menschen etc), d. h. nur in Momenten ohne Störungen berücksichtigt!, Abschirmung des Teils der A 661 südlich der Seckbachtalbrücke durch Hausfront abgeschirmt bzw. praktisch nicht Wahrnehmbar, Balkone des Treppenhaus in einem Einschnitt)

Nordseite

Ostseite

22. OG 57-58 dB(A)

17. OG 55-56 dB(A)

17. OG 57-58 dB(A)

6. OG 49-50 dB(A)

**Frage 19: Wie ist es zu erklären, dass bei der Berechnung zwischen dem 22. und 2. OG nur 1- 2 dB(A) Unterschied ermittelt wird, bei der Messung aber zwischen dem 22. und 6. OG ein Unterschied von mindestens 8 dB festzustellen ist, ohne dass ein Gebäude oder anderes Hindernis als Ursache in Frage kommt?**

Im Falle der Ostseite kommen selbstverständlich die Immissionen des Teils der A 661 südlich der Seckbachtalbrücke bzw. der Bereich des künftigen Autobahndreiecks Erlenbruch dazu.

Entsprechend der Messung auf der Nordseite ohne den künftigen Bereich des Autobahndreiecks Erlenbruch kommen beim Messen auf der Ostseite im 17. OG ca. 2 dB bezogen auf den aktuellen Verkehr auf der A 661 analog dem Nullfall dazu! Im Falle des Baus des Autobahndreieck Erlenbruch und der A 66 Tunnel Riederwald entsprechend mehr!

Im aktuellen Verfahren werden für 2030 mit Autobahndreieck Erlenbruch für die Nordseite maximal 56 bzw. 50 dB(A) Tagsüber bzw. nachts ohne Lärmschutz prognostiziert.

**Frage 20: Wie kann dieser Unterschied zu Stande kommen, trotz mehr Verkehr, mehr Schwerverkehr, höherer Geschwindigkeit und Bau der 2. Richtungsfahrbahn. (Siehe oben)**

Im aktuellen Verfahren werden für 2030 mit Autobahndreieck Erlenbruch für die Ostseite maximal 58 bzw. 52 dB(A) Tagsüber bzw. nachts ohne Lärmschutz prognostiziert. Dem gegenüber zeigt die Messung im 17. OG 57-58 dB(A) ohne Autobahndreieck Erlenbruch und heutigen Einschränkungen, also fast die gleiche Belastung. Wie ist dies möglich?

**Frage 21: Wie kann dieser Unterschied bei Berechnung im Vergleich zur Messung zu Stande kommen, trotz mehr Verkehr, mehr Schwerverkehr, höherer Geschwindigkeit und Bau der 2. Richtungsfahrbahn, Bau des Autobahndreieck Erlenbruch mit 4 zweispurigen Rampen und dem Autobahntrog der A 66 zum Tunnel Riederwald (Siehe oben)?**

**Mit welcher Abweichung zu Ungunsten des Betroffenen ist bei einem Jahresmittelwert in diesem Fall allgemein zu rechnen, obwohl grundsätzlich betont wird, von den "schlechtesten" Bedingungen auszugehen?**

### **Hallgartenschule**

Bei der Hallgartenschule wird bei den Lärmimmissionen 56-57 dB(A) tagsüber der geltende Grenzwert grad so eingehalten. Dies bedeutet, dass wenn der Verkehr und vor allem der Schwerverkehrsanteil nach 2030 - wie zu erwarten - weiter ansteigt bzw. die Wirkung des Offenporigen Belags bzw. der "Hochabsorbierenden" Lärmschutzwände nachlässt, es unvermeidlich zu Überschreitungen kommen wird.

Darüber hinaus ist dauerhaft mit hohen Schadstoffbelastungen im Bereich der Schule zu rechnen insbesondere bei Ostwind und bei Inversionswetterlagen und unter Berücksichtigung der hohen Gefahr häufigen stockenden Verkehrs bzw. Staus im Bereich des Autobahndreieck Erlenbruch.

Ähnlich stellt sich die Lage für die Pestalozzischule, den dortigen Kindergärten wie auch dem Kindergarten Lauterbacher Straße dar!

**Frage 22: Wie wird mit diesen Umständen umgegangen? Was macht die Schule bei lang anhaltenden Schönwetterperioden wie jetzt 2018 bei Ostwetterlage oder Inversionswetterlagen?**

### **St.Katharinen Krankenhaus**

Bei Krankenhäusern wie dem betroffenen St.Katharinen Krankenhaus sind die Immissionsgrenzwerte allgemein 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Im Falle St.Katharinen Krankenhaus werden bei der Schalltechnischen Untersuchung u.a. 6 mal Immissionen von 49 dB(A) berechnet ohne als Überschreitungen markiert bzw. anerkannt zu werden.

**Frage 23: Handelt es sich um einen "zufälligen" Fehler (Übersehene Überschreitung) oder um eine andere ggf. fehlerhafte Einstufung?**

### **Offenporiger Belag**

Auf der Seckbachtalbrücke der A 661 sowie der Brücke der A 661 über die Rampen im Autobahndreieck Erlenbruch wird kein OP-Belag aufgetragen.

**Frage 24: Wie wirkt sich die Tatsache aus, dass auf den Brücken der A 661 (Seckbachtalbrücke, Autobahndreieck Erlenbruch) kein OP-Belag aufgetragen wird. Die Seckbachtalbrücke ist ca. 200 m lang. Wie breit ist dieser Abschnitt im Autobahndreieck Erlenbruch? 10 m? Und welcher Geräuscheffekt ist zu erwarten analog dem Klackgeräusch an den Widerlagern der Seckbachtalbrücke. Dieses wird von den Betroffenen als extrem störend empfunden.**

Grundsätzliches Problem: Die Wirkung des Offenporigen Belags ist zeitlich begrenzt.

**Frage 25: Wie stark lässt der Wirkungsgrad des Offenporigen Belags zeitlich gesehen nach? Wie lange kann der volle Wirkungsgrad garantiert werden? In welchen zeitlichen Abständen und auf welche Art und Weise wird die Überprüfung vorgenommen? Messen mit einem Schalltechnischen Messgerät? Wer kontrolliert die Wirkung? Und wer garantiert die Kontrolle? Und sind am Ende immer die Betroffenen über Jahrzehnte damit beschäftigt die Kontrolle der Kontrolle zu kontrollieren? Und irgendwann kümmert sich niemand mehr darum um irgendwelche Kontrollen. War da mal was?**



### **Dauer der Wirkung von Hochabsorbierenden Lärmschutzwänden**

Grundsätzliches Problem: Wie bei der Wirkung des Offenporigen Belags ist auch bei hoch absorbierenden Lärmschutzwänden davon auszugehen, dass deren volle Wirkung zeitlich begrenzt ist.

**Frage 26: Wie hoch ist deren Wirkung? Wie lange kann der volle Wirkungsgrad bei hoch absorbierenden Lärmschutzwänden garantiert werden? In welchen zeitlichen Abständen und auf welche Art und Weise wird die Überprüfung vorgenommen? Messen mit einem Schalltechnischen Messgerät? Wer kontrolliert die Wirkung? Und wer garantiert die Kontrolle? Und sind am Ende immer die Betroffenen über Jahrzehnte damit beschäftigt die Kontrolle der Kontrolle zu kontrollieren? Und irgendwann kümmert sich niemand mehr darum?**

### **Windrichtung bei Lärm**

Bei Lärmimmissionen spielt die Hauptwindrichtung eine wesentliche Rolle

**Frage 27: Wie ist bei den Berechnungen die Gewichtung von Windrichtungen. Zählt grundsätzlich nur die Hauptwindrichtung; im Falle des Frankfurter Ostens: Südwestwind? Oder wird gewichtet? Wie hoch sind die Lärmimmissionen westlich der A 661 und des Autobahndreiecks Erlenbruch wie auch westlich des Westportals des Tunnels Riederwald regelmäßig bei Ostwetterlage sein?**

### **Flächendeckende Verlärmung des Frankfurter Ostens**

Insbesondere nachts wird die Verlärmung im Vergleich zu den heutigen Verhältnissen im Frankfurter Osten und die damit verbundene gesundheitliche Belastung am schlimmsten sein.

Die Tatsache, dass die Betroffenen im gesamten Frankfurter Osten im Vergleich zu heute überall eine extrem verlärmte Nacht erleben bzw. ertragen müssen und dann am Tag im Vergleich zu heute überall noch mehr Lärm erleben bzw. aushalten müssen, bedeutet eine Katastrophe für alle betroffenen Menschen. Und das betrifft nicht nur die Menschen. Davon sind selbstverständlich auch die Tiere betroffen!

### **Freibereiche-, Freizeitbereiche und Grüengebiete**

Grundsätzliche Problematik: Wird bei Grenzwertüberschreitungen nur passiver Lärmschutz gewährt, bedeutet dies grundsätzlich, dass es in dem Zwischenraum zwischen der Emissionsquelle Autobahn und dem Immissionsort entsprechend extrem laut sein wird. Dies betrifft selbstverständlich alle Außenbereiche: Balkone, Terrassen, Gärten, Straßen, Spielplätze, öffentliche Grünanlagen, Kleingartenanlagen, Städtische Parks und Städtische Wälder, Sportplätze, etc.

Damit verlieren diese Bereiche im Vergleich zu heute erheblich an Attraktivität bzw. Erholungswert oder verlieren ggf. ihre Existenz. Der für Kleingartengebiet etc. vorgesehene Grenzwert mit 64 dB(A) ist grundsätzlich als viel zu hoch zu bewerten.

In der Schalltechnischen Untersuchung spielt dieser Umstand aber überhaupt keine Rolle. Hier geht es lediglich um bestimmte Schutzfälle, in deren Fällen eben passiver Schutz gewährt werden muss oder bei Tagesgrenzwertüberschreitung eben Entschädigungen gezahlt werden müssen.

**Antrag 15: Es ist eine Übersicht aller von der völligen Verlärmung betroffenen Freibereiche-, Freizeitbereiche und Grüengebiete, konkret aller Außenbereiche: Balkone, Terrassen, Gärten, Straßen, Spielplätze, öffentliche Grünanlagen, Kleingartenanlagen, Städtische Parks und Städtische Wälder, Sportplätze etc. vorzunehmen und die damit verbundene Beeinträchtigung bzw. Entwertung der Anlagen und der damit verbundenen Folgen darzustellen und entsprechend neu über weitere Maßnahmen zum Schutze aller dieser Einrichtungen bzw. öffentlicher Flächen des gesamten Frankfurter Grüngürtels zu entscheiden.**

### **Schadstoffbelastung**

#### **Windrichtung bei Schadstoffen**

Wie bei Lärmimmissionen spielt auch bei den Schadstoffen die Hauptwindrichtung eine

wesentliche Rolle.

Besonders hoch werden die Schadstoffemissionen rund um das Autobahndreieck Erlenbruch und die Anschlussstellen sowie die Tunnelportale und den Trögen, insbesondere durch Beschleunigungsvorgänge bei Hochtourigem Fahren: Steigungen, Verflechtungsvorgänge, besonders von den sehr niedrigen Geschwindigkeiten in den Rampen auf Autobahngeschwindigkeit auf der A 661 mehr LKWs und Lieferverkehr

A 66 östlich AS Borsigallee Hier kann dann voll gefahren werden!

**Frage 28: Wie ist bei den Berechnungen die Gewichtung von Windrichtungen. Zählt grundsätzlich nur die Hauptwindrichtung; im Falle des Frankfurter Ostens: Südwestwind? Oder wird gewichtet? Wie hoch werden die Schadstoffimmissionen westlich der A 661 und des Autobahndreieck Erlenbruch wie auch westlich des Westportals des Tunnels Riederwald regelmäßig bei Ostwetterlage sein?**

**Frage 29: Wie werden sich regelmäßige und längere Staus bzw. häufiger stockender Verkehr in allen betroffenen Bereichen vor allem bei Inversionswetterlage auswirken?**

**Antrag 16: Analog der Forderung die Gefahr und Häufigkeit von Stockendem Verkehr und Staus auf den Autobahnen A 66 und A 661 zu ermitteln, fordern wir die entsprechend damit verbundene höhere Belastung mit Schadstoffen auch unter Berücksichtigung von häufig vorkommenden Ostwetterlagen oder Inversionswetterlagen darzulegen.**

### **EU-Normen**

In der Lufthygienischen Untersuchung wird die Ideale Umstellung der Fahrzeugflotten auf die neuesten Euro-Normen und deren idealen Wirkung vorausgesetzt, wie es auch in den vorausgegangenen Verfahren und entsprechenden Lufthygienischen Untersuchung der Fall war. Wie die Erfahrung aber zeigt, ist weder die Umstellung der Fahrzeugflotten auf die neuesten Euro-Normen so wie geplant verlaufen, noch haben die modernen Fahrzeuge tatsächlich den Anforderungen der Euro-Normen entsprochen. Darüber hinaus müssen ausländische Fahrzeuge nicht dem deutschen Standard entsprechen. Entsprechend wäre das Kind längst in den Brunnen gefallen, wäre der Tunnel wie ursprünglich vorgesehen bereits 2010 oder 2015 unter den prognostizierten Bedingungen in Betrieb gegangen. Der Dieselskandal ist hier nur die Spitze des Eisbergs. Es wäre eine Katastrophe für den Frankfurter Osten gewesen.

Von einer entscheidenden Wende in der Schadstoffproblematik kann aber trotz der Absichtserklärungen im Rahmen des Dieselskandals bzw. der Dieselfahrverbote noch gar keine Rede sein.

Grundsätzlich wird behauptet, dass inzwischen Lastkraftwagen weniger Schadstoffe ausstoßen würden, als viele Diesel-Pkws. Dabei wird auf die Verwendung von AdBlue als Tankzusatz verwiesen. Die Bürgerinitiativen haben nun aber große Zweifel, dass der AdBlue-Zusatz tatsächlich bei allen LKWs und vor allem regelmäßig in der entsprechend notwendigen Menge tatsächlich eingesetzt wird. Es gibt sogar den berechtigten Verdacht, dass die meisten auf diesen Zusatz generell verzichten!

**Frage 30: Wird bei der Berechnung der Schadstoffmengen beim Schwerlastverkehr generell AdBlue-Zusatz vorausgesetzt? Wer kontrolliert die notwendige Verwendung von AdBlue? Wie groß ist der Schadstoffausstoß des Schwerlastverkehrs ohne Berücksichtigung des AdBlue-Zusatzes? vorausgesetzten Flottenumstellungen und Schadstoffreduzierungen weiterhin nicht in dem gewünschten Maße eintreten?**

**Antrag 17: Es ist darzulegen, wie der AdBlue-Verbrauch bzw. dessen tatsächliche Verwendung überprüft bzw. kontrolliert werden kann und wie hoch der tatsächlich Schadstoffausstoß ohne Verwendung des AdBlue-Zusatzes ist. Es ist zu ermitteln, wie hoch der Schadstoffausstoß allgemein unter den heutigen realen Bedingung sein wird und dieses Ergebnis zur Grundlage der Planung zu machen. Das Vertrauen in die Einhaltung der Vorschriften etc. ist mehr als aufgebraucht. Schließlich muss sich auf die Untersuchungsergebnisse in Planfeststellungsverfahren verlassen können.**

### **Besonders von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffene Einrichtung**

U.a. Pestalozzischule samt Kindergärten - In Windrichtung des West-Portals!

Kindergarten Lauterbacherstraße - in Windrichtung des Ost-Portals! und östliche A 66 ohne Lärmschutz!

Sportanlagen von Eintracht Frankfurt - in Windrichtung des Autobahndreieck Erlenbruch und West-Portals

genauso wie U-Bahnbetriebshof - in Windrichtung des Autobahndreieck Erlenbruch und West-Portals

Hallgartenschule und FSV-Sportanlagen - Autobahndreieck Erlenbruch und West-Portal

Kleingärten - entlang der gesamten Autobahnverbindung zwischen Friedberger Landstraße, Frankfurt-Ost und östliche A 66

Bei Ostwetterlage und schönem Wetter oder Inversionswetterlagen möglicher Weise über mehrere Tage extrem hohe Belastung!

Die extrem zusätzliche Schadstoffbelastung kommt zur bereits heute hohen Grundbelastung hinzu und führt zu einer unzumutbaren Gesamtbelastung an Schadstoffen!

Die BVN hält dem entsprechend auch die Lärm- und Schadstoffberechnungen u.a. auch im Hinblick auf Überhol- und Beschleunigungsvorgänge, Staus und Inversionswetterlagen etc. nicht für realistisch. Somit muss von wesentlich mehr Grenzwertüberschreitungen im gesamten Frankfurter Osten - als dargestellt - ausgegangen werden.

Das heißt konkret, der Anteil der Schutzfälle steigt exorbitant gegenüber den Darstellungen an und relativiert die dargestellten hohen Kosten pro Schutzfall bei einer Einhausung erheblich.

### **A 66 bei Bergen-Enkheim/Fechenheim**

Darüber hinaus ist grundsätzlich nicht hinnehmbar, dass für die bestehende A 66 bei Bergen-Enkheim/Fechenheim trotz eindeutig "gravierender und zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorhersehbarer Veränderungen" der betroffenen Bevölkerung zusätzliche Schutzmaßnahmen mit Verweis auf die geltenden Sanierungsgrenzwerte vorenthalten werden sollen. Hier kommt es zu mehr als einer Verdreifachung des Verkehrs bzw. einer Verfünffachung des Schwerlastverkehrs. Nachts ist hier heute praktisch überhaupt kein Verkehr! Um so schlimmer werden die Folgewirkungen des "Lückenschlusses" dort sein. Der Hinweis darauf, dass dies rechtlich nicht zu beanstanden sei und die Betroffenen eben bisher einfach "Glück" hatten, dass der Lückenschluss nicht schon wie geplant vor 30 Jahren erfolgte, ist einerseits an Zynismus nicht zu überbieten und andererseits auch mit Blick auf die aktuelle Rechtsprechung rechtlich in keiner Weise so haltbar.

Hier sind nachts sogar bis zu 20 dB mehr zu erwarten, weil dort heute auf der A 66 praktisch nachts keine Verkehr zu verzeichnen ist! Nach Inbetriebnahme aber die ganze Nacht Durchgangsverkehr herrschen wird und ein Laster nach dem anderen dort vorbeirauschen wird analog der A 3 und A 5.

**Antrag 18: Genaue Ermittlung der LKW-Anteile am Tag und Nacht für die A 66 Bergen-Enkheim entsprechend dem aktuellen Analysefall, dem Nullfall 2030 sowie in Planfall 1 und Planfall 1a für den Bereich der bereits in Betrieb befindlichen A 66. Ermittlung der tatsächlichen Schadstoffemissionen im Fall regelmäßiger Staus!**

**Antrag 19: Auch für die bereits in Betrieb befindlichen A 66 bei Bergen-Enkheim und Fechenheim-Nord sind die heute geltenden Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe zu Grunde zu legen auf Basis des im Frühjahr 2007 erlassenen Bundesverwaltungsgerichtsurteil, dass auch 30 Jahre nach einem Planfeststellungsbeschluss Betroffene auf Nachbesserungen beim Schutz vor Lärm- und Schadstoffemissionen besitzen, im Falle von "gravierenden nicht vorhersehbaren Veränderungen". Auf dieser Basis sind insbesondere im Bereich Bornheim und Riederwald entlang der A 661 nachträglich Lärmschutzmaßnahmen geplant worden, die demnächst planfestgestellt werden sollen. Solche Maßnahmen Bergen-Enkheim und Fechenheim vorzuenthalten würde bedeuten, dass mit zweierlei Maß gemessen würden und nicht jeder die gleichen Rechte hat.**

**Antrag 20:** Bei den Lärm- und Schadstoffberechnungen fehlen die jeweiligen "Emissionswerte Straße", welche den Lärm- und Schadstoff-Immissionsberechnungen zu Grunde gelegt werden. Diese müssen zur Verfügung gestellt werden, um die Berechnungen nachvollziehen zu können.

**Antrag 21:** Berücksichtigung der Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge im Bereich der Rampen am Autobahndreieck Erlenbruch sowie AS Borsigallee, AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt-Ost und Einbeziehung in die Emissionsberechnungen für Lärm- und Schadstoffe

**Antrag 22:** Zum Schutz der Bevölkerung vor den flächendeckenden extremen Lärm- und Schadstoffemissionen durch den alle Stadtteile und deren Wohngebiete samt öffentlicher Einrichtungen im Frankfurter Osten in Mitleidenschaft ziehenden Autobahnbau wie auch zum Schutze des in seiner Existenz vollständig bedrohten Grüngürtels in seiner Funktion als Erholungsraum wie auch - für städtische Verhältnisse geradezu einmaligen -Lebensraum für bedrohte und seltene Tier- und Pflanzenarten fordert die Bürgervereinigung Nordend e.V. die komplette Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahn A 66 und A 661 incl. des AD Erlenbruch zwischen Friedberger und Hanauer Landstraße bzw. Stadtgrenze zu Maintal.

Die 6-8 spurige A 66 darf auf gar keinen Fall an die nur 4-spurige A 661 angebunden werden!\_

**Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf A 661 und A 66**

Im Unterschied zu den bisherigen Planfeststellungsverfahren bzw. zu den Planfeststellungsbeschlüssen von 2007 für die A 66 bzw. von 1980 bzw. 1992 für die A 661 soll nun laut Verkehrsuntersuchung im Planfall 1a Tempo 80 als Höchstgeschwindigkeit auf der A 661 planfestgestellt werden. Dies steht allerdings im Widerspruch zur Aussage im Erläuterungsbericht, wo Tempo 100 für die A 661 als Höchstgeschwindigkeit vorausgesetzt wird! Der Erläuterungsbericht ist bzw. soll aber gewöhnlich mehr oder weniger die Zusammenfassung des gesamten Planfeststellungsverfahrens sein und muss in den Aussagen grundsätzlich präzise sein.

**Frage 31:** Wie ist der Widerspruch zwischen den Aussagen im Erläuterungsbericht einerseits und der Verkehrsuntersuchung andererseits hinsichtlich der planfestzustellenden Höchstgeschwindigkeit für die A 661 zu erklären und welche rechtlichen Konsequenzen ergeben sich daraus für das Planfeststellungsverfahren. Wie ist mit fehlerhaften bzw. abweichenden Darstellungen im Erläuterungsbericht wie in diesem Fall umzugehen? Schließlich müssen sich Betroffene auf Aussagen im Erläuterungsbericht verlassen können!

**Frage 32:** Wie soll diese Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf der A 661 wie auch auf der A 66 im Bereich des Tunnels Riederwald wie auch der Tröge insbesondere nachts gewährleistet bzw. kontrolliert werden? Welche Maßnahmen, die die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h konsequent ohne Unterbrechung garantieren, sind hierfür vorgesehen?

**Antrag 23:** Um die planfestzustellende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf der A 661 wie auch auf der A 66 im Bereich des Tunnels Riederwald und der Tröge insbesondere nachts gewährleisten bzw. kontrollieren zu können, sind entsprechende dauerhafte Maßnahmen zu treffen, die auf Dauer und ohne Unterbrechung die Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit im Hinblick auf die Einhaltung der prognostizierten Immissionswerte wie auch aus Sicherheitsgründen garantieren. Wir fordern dementsprechend feste Blitzeranlagen in regelmäßigen Abständen insbesondere in den offenen Autobahnabschnitten von A 66 östlich und westlich des Tunnels, innerhalb des gesamten Autobahndreieck auf den Rampen wie auf der gesamten A 661 zwischen den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurt-Ost.

### **Bau des Autobahndreiecks Erlenbruch ist rechtswidrig**

An der vom Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Kassel in den Jahren 1988 und 1990 getroffenen Entscheidungen bezüglich der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses von 1980 und der darauf beruhenden Planänderungsbeschlüssen für die Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 im Zusammenhang mit der im Februar 2015 erfolgten Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für die A 66 Alleentunnel gibt es nach Auffassung der Bürgervereinigung Nordend e.V. überhaupt keinen Zweifel. Diese Tatsache gilt selbstverständlich auch für das Autobahndreieck Erlenbruch als Teil dieses Beschlusses.

So ist der als Teil des PFB 1980 für die Ostumgehung Frankfurt planfestgestellte "Knotenpunkt Erlenbruch" im Planfeststellungsbeschluss A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch von 2007 lediglich hinsichtlich des Verlaufs der Rampen und der Neuplanung eines mit der unterirdischen Führung der die A 661 querenden Rampen verbundenen neuen dreistöckigen zentralen Brückenbauwerks "überplant" worden. Von einer "vollständigen" Überplanung - wie seitens des Ministeriums ohne Unterlass behauptet - ist in diesem Planänderungsbeschluss von 2007 mit keinem Wort die Rede.

Entscheidender Faktor hier ist die Tatsache, dass im Planänderungsverfahren die Emissionen der A 661 mit Verweis auf den Planfeststellungsbeschluss von 1980 keine Rolle gespielt haben, sondern lediglich die Emissionen der "neu zu bauenden A 66" auf Grundlage der neuen Rechtsprechung entsprechend der neuen RLS 90 bzw. neuen BImSch-Verordnungen für Lärm und Schadstoffemissionen bzw. -Immissionen Berücksichtigung fanden. Dieser Sachverhalt kann erst im Rahmen dieses neuen Planänderungsverfahrens für die A 66 bzw. dem noch ausstehenden Planänderungsverfahren für die Autobahn-Ostumgehung Frankfurt A 661/A66 nachgeholt werden.

So ist der als Teil des PFB 1980 für die Ostumgehung Frankfurt planfestgestellte "Knotenpunkt Erlenbruch" 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 Brückenbauwerks "überplant" worden.

Dabei blieben jedoch die beiden Richtungsfahrbahnen der A 661 in ihrer Lage und Dimensionierung völlig unberührt. Während der Verkehr der A 661 und die durch ihn verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen der A 661 im AD Erlenbruch entgegen ihrer Darstellung - im PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch" unberücksichtigt blieben, wurde nur der "neue" Verkehr der neu geplanten Autobahn A 66 auf den Rampen im Planfeststellungsverfahren für Emissions- bzw. Immissionsberechnungen im PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck 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, wie es dem PFB von 2007 detailliert zu entnehmen ist.

Dazu Auszüge aus dem PFB 2007 "A 66 Tunnel Riederwald und AD Erlenbruch":

S. 605

#### **"zu III Änderung eines PFB**

*Der hier festgestellte Plan umfasst im Bereich des AD Erlenbruch einen Teilbereich, der bereits mit dem PFB v. 1980 ....., für den*

*A.. Neubau .. A 661/A 66 - Ostumg. ....*

*B.. Neubau B 3 a*

*....*

*Soweit der früher festgestellte Plan im Bereich des AD Erlenbruch von dem hier festgestellten Plan abweicht, war er mit vorliegendem PFB zu ändern."*

*"Zur Erläuterung wird Folgendes angemerkt:*

*Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980 war ein Autobahnkreuz Erlenbruch ..."*

S. 606 ....

... .. Mit dem Wegfall dieses Zubringers wurde das Autobahnkreuz zu einem Autobahndreieck umgeplant, ... . Der geänderte Autobahnknoten - ein Autobahndreieck mit drei zweigeschossigen Kreuzungsbauwerken - wurde vom Vorhabenträger schon in das 1989 eingeleitete Planfeststellungsverfahren eingebracht. ... . Die Verlängerung des Tunnels und die Verschiebung des Tunnelportals ... nach Westen machte eine weitere Umplanung des Autobahndreiecks Erlenbruch erforderlich. Der neue Entwurf ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses. Es ist nunmehr ein Dreieck mit einem dreigeschossigen Kreuzungsbauwerk entsprechend der Regelform ... vorgesehen. Das Bauwerk setzt sich nun aus einer Unterführung (...) und einer einfachen Überführung zusammen. Damit ist eine erhebliche Flächenminimierung verbunden."

Bzgl. einer vollständigen Überplanung des Autobahndreiecks incl. Berücksichtigung der Emissionen bzw. Immissionen beider Autobahnen A 66 und A 661 im Vergleich zu 1980 - wie seitens Ihres Ministeriums behauptet - überhaupt kein Wort!

S. 635

"Für die Teilabschnitte der A 661/A 66 Ostumgehung, in denen keine Klagen anhängig waren und der PFB vom ... 1980 somit gegenüber den Betroffenen Bestandskraft erlangt hat, konnten nachträglich Lärmschutzmaßnahmen nicht festgelegt werden, da die Verkehrslärmschutzverordnung keine Rückwirkung entfaltet und auch keine Übergangsvorschrift enthält.

Im Zusammenhang mit der Planfeststellung für die A 66 im Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschl. AD Erlenbruch und AS Borsigallee ist auf Grund der bestehenden Sach- und Rechtslage eine nachträgliche oder ergänzende Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen an der A 661/A 66 (Ostumgehung Frankfurt am Main) ... nicht mehr möglich, da ... über den Lärmschutz - wie schon dargelegt - abschließend mit den jeweiligen Planänderungsbeschlüssen entschieden worden ist."

S.804

"Die vom Vorhabenträger, ... gewählte Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden. Denn bei der Planfeststellung sind nur die tatsächlichen Auswirkungen des festgestellten Projektes zu betrachten, jedoch nicht die Auswirkungen bestehender Bundesfernstraßen."

usw. und sofort ...

Diese Aussagen beziehen sich grundsätzlich auch auf den Verkehr und die davon ausgehenden Emissionen der A 661 innerhalb des AD Erlenbruch, weil sie Maßnahmen zum Schutze der Inheidener Straße und Buchwaldstraße im unmittelbaren Einzugsbereich des Dreiecks mit dem Hinweis auf die Sanierungsgrenzwerte ablehnend bescheiden.

Der schon vor Jahren begonnene Bau des Autobahndreiecks ist aufgrund dessen eindeutig rechtswidrig und darf frühestens nach erfolgten neuen Planänderungsbeschlüssen für das AD Erlenbruch und für die Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 66/661 mit einer neuen Verkehrskonzeption und der Prüfung bzw. Verhandlung möglicher neuer Klagen erfolgen. Deshalb sind alle Baumaßnahmen und die damit verbundene unverantwortliche Verschwendung von Steuergeldern insbesondere im Hinblick auf den notwendigen und unvermeidbaren Ausbau der A 661 auf sechs Fahrstreifen sowie einer nicht auszuschließenden Einhausung unverzüglich zu stoppen.

**Antrag 24: Der Bau des Autobahndreiecks ist eindeutig rechtswidrig und darf frühestens nach erlassenen neuen Planänderungsbeschlüssen für die A 66 Tunnel Riederwald und das Autobahndreieck Erlenbruch und für die Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 66/661 mit einer neuen Verkehrskonzeption und der Prüfung bzw. Verhandlung möglicher neuer Klagen erfolgen. Deshalb sind alle Baumaßnahmen und die damit verbundene unverantwortliche Verschwendung von Steuergeldern unverzüglich zu stoppen.**

**Grundwasser:**

**Frage 33: Wie wird hier eine hundertprozentige Sicherheit für die Funktionsfähigkeit des Grundwasserflusses gewährleistet nicht nur für Jahrzehnte des Betriebs? Wer kontrolliert dies und wie kann es kontrolliert werden? Wie können mögliche Störungen behoben werden, wenn Tunnel bereits gebaut und in Betrieb ist?**

**Welche Maßnahmen sind bei unerwartet auftretenden Störungen während und nach dem Bau möglich bzw. vorgesehen?**

**Antrag 25: Es muss über Jahrzehnte, um nicht zu sagen Jahrhunderte eine**

**hundertprozentige Sicherheit für die Funktionsfähigkeit des Grundwasserflusses gewährleistet werden, nicht nur für Jahrzehnte des Betriebs. Es ist ein Notfallszenario aufzustellen mit welchem Störungen aller Art sofort behoben und Schäden unter allen Umständen verhindert werden können. Ansonsten darf der Tunnelbau nicht vorgenommen werden.**

#### **Naturschutz**

Für den Bau Riederwaldtunnel wurden jetzt bereits Schneisen in die Leitstrukturen für die Fledermäuse geschlagen A 661/Stadion Bornheimer Hang, Gleisdreieck, Borsigallee/Teufelsbruch geschlagen und damit die Leitstruktur empfindlich gestört.

Bei Bau des Tunnels werden die Schneisen noch größer: Gleisdreieck und Bereich Flinschstraße/Borsigallee bis Teufelsbruch

**Frage 34: Welche Auswirkungen hat das bereits vorgenommen Schlagen von Schneisen in die vorhandene Leitstruktur der Fledermäuse im Bereich des Gleisdreiecks sowie der Borsigallee? Wie wird die Leitstruktur für die Fledermäuse im Bereich des Gleisdreiecks einerseits und im Bereich Flinschstraße - Borsigallee während des Tunnelbaus aufrechterhalten?**

**Antrag 26: Die Leitstruktur für die Fledermäuse muss auch während der Vorbereitungsarbeiten wie auch des Tunnelbaus insbesondere in den Bereichen Gleisdreieck, Hähnischstraße sowie Flinschstraße/Borsigallee bis Teufelsbruch vollständig aufrechterhalten werden.**

#### **Baulärm**

Der Tunnelbau ist in 5 Jahren wie ursprünglich vorgesehen durchzuziehen und nicht wie jetzt beabsichtigt in insgesamt fast 10 Jahren oder möglicher Weise länger. Rechnet man die Zeit seit 2007, wo die gesamte Fläche für den Autobahntrog bis zur A 661 gerodet wurde, sind es bis heute schon 11 Jahre! Bis zur Fertigstellung 2030 sind es dann 23 Jahre Autobahnbau!!!!!!

Frühestens möglicher Baubeginn im Jahr 2020, Tunnelbau offiziell 8 Jahre, da der Bau wie gewöhnlich gestreckt wird bzw. unerwartete Probleme auftreten können, ist mit einer Fertigstellung incl. Oberflächenwiederherstellung nicht vor 2030 zu rechnen!

Das ist skandalös und für die Siedlung Riederwald tödlich! Wer kann wird wegziehen! Wie es schon viele getan haben. Dann sind die Riederwälder für welche angeblich der Tunnel gebaut werden soll nicht mehr da!

Der Bau der "halben" Ostumgehung Frankfurt A 661 sollte ebenso in 5 Jahren gebaut werden und hat schließlich 7 Jahre benötigt, ohne problematischen Tunnelbau im hochstehenden Grundwasser!

**Antrag 27: Der Tunnelbau ist in 5 Jahren wie ursprünglich vorgesehen durchzuziehen und nicht wie jetzt vorgesehen in 8 Jahren (nur Tunnelbau!), bzw. wie es abzusehen ist zusammen mit der Wiederherstellung der Oberfläche und den bereits laufenden Vorbereitungsarbeiten in 13 Jahren!**

Die Bürgervereinigung Nordend e.V. ist entschlossen, mögliche Klagen wie bereits in der Vergangenheit durch das Engagement und das Fachwissen ihrer Mitglieder zu unterstützen, um eine spürbare Verbesserung der Planung im Hinblick auf einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Lärm- und Schadstoffen wie auch einen besseren Schutz des Frankfurter Grüngürtels bzw. aller betroffenen Grün- und Naherholungsgebiete im Frankfurter Osten zu erreichen

Mit freundlich Grüßen

Friedhelm Ardelt-Theeck  
Bürgervereinigung Nordend e.V. b