Name . . . .
60 . . . Frankfurt/Main
eine Straße mit Hausnummer

Frankfurt, im Dezember 2020

Empfänger:

Regierungspräsidium Darmstadt (Anhörungsbehörde)
Dezernat III 33.1
Wilhelminenstraße 1 – 3
64283 Darmstadt

Planfeststellung gemäß §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG);

Endausbau der Bundesautobahn (BAB) 661 (Ostumgehung Frankfurt am Main);

hier: Anhörungsverfahren für die Änderungen des Plans vor Fertigstellung des Vorhabens gem. § 17d FStrG i. V. m. §§ 76 Abs. 1 und 73 HVwVfG betreffend

• den Bau einer Direktrampe Anschlussstelle Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung **Süden), Bau-km 0+100 (Direktrampe) - 9+320 (A 661),**

• den Bau eines Verflechtungsstreifens, Bau-km 8+750 - 9+850,

• den dem Stand der Technik entsprechenden Ausbau der bereits bestehenden Regenrückhaltebecken 2a und 3,

• die Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen (offenporiger Asphaltbelag auf den durchgängigen Hauptfahrbahnen der BAB 661, Bau und Erhöhung von Lärmschutzwänden) und

• die Aufhebung der sog. Alleespange (Zubringer zum aufgegebenen Alleetunnel) und des Autobahndreiecks Seckbach

einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen und der trassennahen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in Frankfurt am Main sowie einer Ökokontomaßnahme in Büdingen-Thiergarten

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte - im o.g. **Endausbau der Bundesautobahn (BAB) 661 (Ostumgehung Frankfurt am Main) -** lege ich als persönlich Betroffener Einspruch gegen die Realisierung in der beschrieben Form ein. Als Bewohner des Wohngebiets „New Atterberry" stelle ich die in meinem Schreiben aufgeführten 13, im Detail erläuterten, Forderungen.

Stellungnahme und Forderungen zum Planfeststellungsverfahren Endausbau der Bundesautobahn (BAB) 661

(Ostumgehung Frankfurt/Main)

Diese komplette Diskussion könnte man sich sparen falls, einvernehmlich mit der Stadt Frankfurt, Baurecht für die Kombination von Ausbau der A661 und Einhausung des Abschnittes **in nur einem** Planfeststellungsverfahren realisiert würden.

Da dies nicht gelingt schicke ich Ihnen, als betroffener Anwohner, meinen Forderungskatalog für dieses Verfahren mit dem Ziel die Auswirkungen dieser aktuellen Planung auf unsere Siedlung zu minimieren und ökologischer zu gestalten.

Zwei typische Beispiele der Argumentation des Antragstellers (U01.1 Seite 11 Zitat):

„Die neu versiegelten Flächen führen grundsätzlich zu einer verstärkten Aufheizung am Tag im Bereich des Autobahnstreifens. Sie sind aber im Vergleich zum planfestgestellten Endausbau der A661 von so geringer Größenordnung, dass sie bei der hier erfolgenden isolierten Betrachtung nicht relevant sind“

Diese Aussage ist falsch, da der planfestgestellte 4-streifige Vollausbau, **nach 30 Jahren !!,** erst jetzt im Verbund mit dem neu beantragten, weiteren Ausbau fertiggestellt wird. Somit kommt es natürlich, im Vergleich zum Istzustand des unvollständigen 4-streifigen Ausbaus der Ostumgehung Frankfurt/Main, zu einer **signifikanten Erhöhung der versiegelten Flächen**.

Und auf Seite 12 (Zitat):

„Die bereits bestehende A661 verläuft teilweise im Einschnitt und ist daher nicht immer einsehbar…“

Künftig können wir, Dank der 10 m Lärmschutzwände, den Verlauf der A661 - wie den der Chinesischen Mauer - schon vom Mond aus eindeutig lokalisieren. Aber auf Seite 12 kommt wenigstens eine Erkenntnis (Zitat):

„Die Lärmschutzwände LA 10 und LA 09 westlich der A 661 mit einer Höhe von 10 m bzw. 8m stellt eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar“.

mit sofort folgender Relativierung (Zitat):

„Die Lärmschutzwand ist somit insgesamt positiv für den Erholungswert und die Wahrnehmung der Landschaft einzuschätzen“

Man erreicht aber nur eine „Positive Wahrnehmung der Landschaft“ falls man die Lärmschutzwand mit Bildern (Grafitti) eines unverstellten Blicks von Bornheim nach Seckbach bemalen würde, da die existierende Sichtbeziehung durch die Wand zerstört wird.

Weitere Beispiele spare ich mir und komme zu meinen Forderungen:

1.Wiederherstellung einer autoverkehrsfreien Wegebeziehung zwischen Bornheim und Seckbach für Mensch (Fußgänger, Jogger, Radfahrer) und Tier (Kleinsäuger, Insekten, Fledermäuse usw.) durch den Bau einer mindestens 20 m breiten Grünbrücke als Verlängerung des Wasserleitungsweges über die Autobahn A661 nach Seckbach. Ziel ist eine für Mensch und Tier zumutbare, begrünte, sichere und attraktive Möglichkeit die Autobahn zwischen Bornheim und Seckbach zu queren (Beispiel: die, von Hessen Mobil, geplante Grünbrücke Fechenheim über die A66).

Begründung:

Mit dem Bau der A661 als trennende Schneise zwischen den Grünbereichen Bornheimer Friedhof und Huthpark in Seckbach wurden Flora und Fauna in den Randbereichen der Autobahn entscheidend geschwächt und ihrer Vitalität beraubt. Diesen „Erfolg“ nunmehr als Basis der Verweigerung kompensierender Maßnahmen zu verkaufen hat etwas Verwegenes. Die erneute Verbreiterung der Autobahn verbunden mit 10 m hohen Lärmschutzwänden gibt den Biotopstrukturen endgültig den Rest. Gegensteuern durch Grünvernetzung mittels einer Grünbrücke – etwa auf Position 9+450 - über die A661 ist unverzichtbar und wird hiermit als integrales Element dieses Projektes gefordert. Mit Querungshilfen wird das Problem der Zerschneidung von Lebensräumen zwar nicht vollständig gelöst, sie stellen aber eine unverzichtbare Hilfe für den Ortswechsel vieler Arten dar. Insbesondere können die auf beiden Seiten der Autobahn nachgewiesenen Lebensräume von Gartenrotschwanz und Klappergrasmücke – siehe U_9-1-3_Fauna – miteinander verknüpft werden.

Zitat (U19.2, Seite16):

„Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) oder vollständiger Verlust der Funktion von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) sind im vorliegenden Fall ***nicht in relevanter Größenordnung zu erwarten, da die Trasse der A 661 bereits besteht.*** *Geringfügige zusätzliche Zerschneidungswirkungen können hier jedoch durch die Lärmschutzwände hervorgerufen werden. Diese stellen andererseits einen Schutz vor Kollisionen dar“.*

Da gilt der Leitspruch des Vorhabenträgers:

Ist der Ruf (erfolgter Bau der A661) erst ruiniert, lebt es sich künftig ungeniert (weiterer Ausbau).

Wer soll da eigentlich mit wem kollidieren?

2. Ich fordere den Rückbau der überlangen - durch Alleenspange/AD Seckbach historisch bedingt und überdimensioniert - Ausfädelspur von der A661 nach Bad Vilbel auf die verkehrstechnisch notwendige Länge und Renaturierung/Bepflanzung der durch den Rückbau gewonnenen Fläche als trassennahe Ausgleichsmaßnahme für Seckbach.

Begründung:

Nicht benötigte Verkehrswege sind im Sinne des Bodenschutzes zurückzubauen. Durch das Aufheben des AD Seckbach verliert diese Straßenführung ihre Begründung. Es spricht technisch nichts dagegen, die Trasse dieser Ausfahrt auf etwa ein Drittel ihrer Länge zu reduzieren und die dadurch gewonnene Fläche als gebietsnahe Flächenkompensation für die Lärmschutzmaßnahmen in Seckbach zu bepflanzen. Möglichkeiten zum Rückbau versiegelter Flächen müssen genutzt werden. Das Anbieten von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in Büdingen und von „Ökokontoausgleichszahlungen" kompensiert nicht die Versiegelung im Umfeld der A661/A66/Riederwaldtunnel.

Formulierungen von Hessen Mobil wie:

"Auf der Fläche des neuen Regenwasserrückhaltebeckens wird die angrenzende, z.T.artenreiche Grünfläche (Biotoptyp 09.130) zu einem großen Teil während der Bauphase in Anspruch genommen. Dabei wird auch das Vorkommen der Bienen-Ragwurz als nach BNatSchG besonders geschützte Art verschwinden".

(U01 Erläuterungen, Seite 66) zeigen die mangelnde ökologische Sensibilität des Vorhabenträgers.

3. Ich fordere Lärmschutzwände von hoher gestalterischer Qualität, d.h. die beidseitige Begrünung und landschaftsgärtnerische Einbindung der Lärmschutzwände LA09 und LA10 in die Topographie und ansprechende Gestaltung der Sichtflächen (Materialmix) von Querung Friedberger bis Querung Seckbacher Landstraße (Bornheimer Seite).

Begründung:

Offensichtlich will man sich – trotz zahlreicher Gegenbeispiele im Bundesgebiet (siehe Bilder) – der Forderung nach begrünter Einbindung der Wände in die Topographie verweigern. Bekanntlich muss nach dem Bundes-Fernstraßengesetz §9 ein 40 m breiter Streifen längs der Autobahn von Hochbauten freibleiben. Diese Flächen auf der Siedlungsseite der Lärmschutzwände LA 09 und LA 10 sind im Rahmen der „Wiederherstellung beanspruchter Flächen" (siehe Plan Landschaftspflegerische Maßnahmen U9-1-2) zu nutzen und auf ihr sind mindestens 2 Baumreihen anzupflanzen. Das sollte selbstverständlich sein. Das Pflanzen von Bäumen im größeren Umfang ist jedoch von Hessen Mobil nicht vorgesehen.

Da man weiterhin auf eine Böschung zwischen Lärmschutzwand und Fahrbahnen der A661 beharrt, müssen auch diese Böschungen – nach abgebildeten Beispiel -bepflanzt werden.

4. Ich fordere die Sicherstellung des Verbotes/Verweigerung der Zustimmung von/zu baulichen Anlagen im Abstand von 40 m/100 m zur A661 durch Hessen Mobil (Bundesfernstraßengesetz §9). Der, knapp 100 m breite, Streifen zwischen Bodenweg und Lärmschutzwand LA10 (Bereich 8+900 bis 9+200) entlang der Bebauung Atterberry ist als trassennahe Ausgleichsmaßnahme für Beschleunigungsstreifen und Verflechtungsstreifen zu bepflanzen. Auf das geplante, durch den

Bau der Direktrampe bereits in seiner Fläche verkleinerte, extrem verlärmte, Baugebiet der Stadt Frankfurt - Bebauungsplan Nr. 914 - Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg ("Atterberry-Ost") – ist aus diesen Gründen zu verzichten. Dieser Bebauungsplan ist nicht mehr realisierbar.

Im weiteren Verlauf der Lärmschutzwände LA10/LA09 von 9+200 bis 9+800 ist der 100 m breite Geländestreifen, gemessen von den A661 Fahrstreifen, gleichfalls als trassennahe Ausgleichsmaßnahme zu bepflanzen.

Begründung:

Es kann nicht sein, dass die unverbindliche Planung der Stadt FFM zu Baugebieten im Falle der vermuteten Realisierung einer Einhausung, die Ausweisung von gebietsnahen/trassennahen Kompensationsmaßnahmen verhindert. Das komplett „fiktive" Baugebiet Atterberry Ost – zwischen Lärmschutzwand LA10 und Bodenweg – auf Länge der Siedlung New Atterberry - liegt komplett im 100 m Abstandsbereich zur A661 und ist damit nicht realisierbar. Meine Forderung: Hessen Mobil nutzt die Möglichkeit „Nein" zu einer Bebauung (Bundesfernstraßengesetz §9) zu sagen. Dieses Gebiet bleibt als „Grüner Puffer zwischen Bodenweg und LA 10" - entlang der Siedlung Atterberry - für Mensch und Tier erhalten und sollte gärtnerisch genutzt bzw. auf seinen frei zugänglichen Flächen bepflanzt werden. Zudem wurde die für Baugebiete zur Verfügung stehende Fläche durch die Direktrampe /Beschleunigungsstreifen (Beschleunigungsvorgänge) zusätzlich verlärmt.

5. In Rahmen dieses Planänderungsverfahrens werden die für die aufgegebene Alleenspange/AD Seckbach reservierten Grundstücke (zwischen Dortelweiler Strasse und A661) durch den Bund für neue Nutzungen freigegeben. Frankfurt möchte auf diesen Flächen Baugebiete (Katharinen Campus, An den Röthen) ausweisen. Ich verlange den Verzicht auf diese Baugebiete und die Sicherung der Flächen durch den Vorhabenträger als Gartenland, Öffentlicher Park bzw. Bepflanzen, d.h. als gebiets- und trassennahe Ausgleichsmaßnahme für Bornheim.

Begründung:

Auch hier ist der Vorhabenträger im „Driver Seat". Die klare Positionierung zu einer Priorisierung auf den Klimaschutz, d.h. aufgegebene Verkehrsflächen (AD Seckbach) werden gebietsnahe, begrünte Kompensationsflächen, macht diese Bebauungspläne obsolet. Der Grundstückseigner, d.h. der Bund bestimmt über künftige Bodennutzungen. Die betroffenen Flächen, kreuzschraffiert, sind der Unterlage U16.1.3 und U16.1.4 zu entnehmen Ein Verkauf an Investoren zum Zwecke der Grundstücksspekulation ist zu verhindern. Die Konsequenzen aus dem Satz im entsprechenden Teil des Antrages U16.1.1 (Zitat)

„Parallel dazu wird auch die Rückabwicklung und der Verkauf der bereits für den Bund erworbenen, zukünftig nicht mehr benötigten Teilflächen abgewickelt"

sind abzulehnen. Diese Flächen müssen als öffentliche Grünfläche erhalten bleiben.

Weiterhin in U19.1-LDP, Seite 65 (Zitat)

Durch das Vorhaben werden baubedingt ca. 10.100 m² Gehölzflächen und Gebüsche, ca. 12.800 m² Wiesen- und Ruderalflächen, Kleingärtenflächen (ca. 2.000 m²) und 10 Einzelbäume in Anspruch genommen. Dabei werden insgesamt 4.810 m² neu versiegelt. Eine

Ich fordere auf mindestens 4.810 Quadratmetern der „nicht mehr benötigten Teilflächen“ ein geschütztes Biotop, eine „Urbane Wildnis“ als gebietsnahen Ausgleich für die zunehmende Neu-Versiegelung in Bornheim zu schaffen. Kompensation für alle Projekte entlang von A66/A661, d.h. für Riederwaldtunnel/AD Erlenbruch/Ostumgehung.

6. Ich fordere regelmäßige – jährliche – Messfahrten zur Überprüfung der lärmreduzierenden Wirksamkeit der Offenporigen Asphaltdecke (Monitoring, Garantie der minus 5 dB Lärmminderung als tragendes Element des Lärmminderungskonzeptes) und Veröffentlichung der Messprotokolle (CPX-Messung).

Begründung:

Schon Lenin war der Ansicht: „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“. Eine Definition der Wirksamkeit ausschließlich durch Qualitätsprüfung im Rahmen des Einbaus der Asphaltdecke und keine regelmäßige (jährliche) Kontrolle der Wirksamkeit ist kein Qualitätssicherungskonzept sondern „Blauäugig“. Messverfahren – CPX–Messungen – sind auf dem Markt verfügbar. Es fehlt, bei diesem tragenden Element des Lärmschutzes, die Bereitschaft von Hessen Mobil zur wiederholten Kontrolle der lärmreduzierenden Wirksamkeit der Asphaltschicht.

7. Ich fordere eine zuverlässige und robuste Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung (LKW = 80 km/h, PKW = 100 km/h) als Bestandteil des Lärmminderungskonzeptes durch eine Abschnittsgeschwindigkeitsüberwachung (Sector Control, siehe Bild) auf der 1000 m langen Strecke zwischen den Brücken Seckbacher und Friedberger Landstraße.

Begründung:

Dies ist der fehlende Baustein des Lärmminderungskonzeptes. Aus ökologischen Gründen sind Geschwindigkeitsbeschränkungen sinnvoll und wünschenswert. Ohne Überwachung jedoch kein Einhalten des Tempolimits. Gelegentliche Punktmessungen helfen da nicht weiter. Das führt nur zu Beschleunigungsvorgängen unmittelbar hinter dem Kontrollpunkt und damit zu zusätzlicher Lärmentwicklung. Die Zulässigkeit des Verfahrens „Sector Control“ in der Bundesrepublik ist gegeben und an den beiden vorhandenen Brücken lässt sich die erforderliche Messtechnik einfach und preiswert anbringen.

8. Ich fordere die Prüfung der Errichtung einer Lärmschutzgalerie (siehe Hufeland Haus) auf der Bornheimer Seite entlang Atterberry als Ersatzmaßnahme für LA 10.

Begründung:

Etwas mehr Innovation in städtebaulicher Hinsicht bei der Lösung der Lärmproblematik sollte man erwarten. 1o m hohe Lärmschutzwände an innerstädtischen Autobahnen sind städtebaulich Monstren (siehe Bild einer 30 ft = 9,15 m hohen Betonwand). Eine Einhausung wurde aus Kostengründen abgelehnt, eine Galerie zum Schutze der Siedlung New Atterberry liegt offensichtlich – trotz der Hufeland Galerie – jenseits der Vorstellungswelt von Hessen Mobil.

9. Ich fordere die Visualisierung der geplanten, 10 m hohen, städtebaulich unverträglichen Lärmschutzwand LA10 in realer Anmutung ihrer trennenden Wirkung für die Anwohner. Auf der Autobahnböschung – späterer Standort - mittels Gerüstrahmen und vorgehängten Planen über

eine Breite von 10 m den Anblick der Lärmschutzwand im Maßstab 1:1 für die Anwohner(innen) sichtbar und damit in ihrer optischen Wirkung bewusst machen.

Begründung:

Die Vorstellungskraft für eine Mauer mit 10 m Höhe ist nicht jedem gegeben. Ich fordere, im Rahmen einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit, die Errichtung eines Stückes Demonstrationsmauer auf etwa der Position 9+150 mit einer Modellbegrünung und einer Anwohnerbefragung zur Akzeptanz dieses Bauwerkes.

10. Ich fordere das Abtragen des, aus Lärmschutzgründen nicht mehr erforderlichen, Lärmschutzwalles am Katharinen Krankenhaus und Aufschütten der Erdmassen als neuen begrünten Wall unmittelbar am Rande und parallel zur Autobahn A661 (Bornheimer Seite) auf der Trasse der Lärmschutzwand LA09. Begrünen dieses Walls und Aufsetzen einer Lärmschutzwand bis zum Erreichen einer (wirkungsgleichen) Gesamthöhe von 10 m im Bereich 9+425 bis 9+800 über eine Länge von etwa 375 m. Bepflanzen/gärtnerische Gestaltung der dadurch freiwerdenden Flächen zwischen A661 und Krankenhaus als öffentliche Parkanlage. Ersatz der Parkflächen des Krankenhauses durch ein begrüntes, lärmabschirmendes Parkhaus am Rande der A661.

Begründung:

Als Ersatz für einen vorhandenen Lärmschutzwall die 8 m hohe Lärmschutzwand LA 09 zu errichten, den Wall am Katharinen Krankenhaus für obsolet erklären und die Erdmassen des nicht mehr benötigten Walls der Stadt quasi vor die „Füße zu schütten“ ist einfallslos. Warum keine Verlagerung der Erdmassen längs der A661 mit aufgesattelter, vielleicht 2 bis 4 m hoher Wand als wirkungsgleicher Ersatz der LA 09? Den Wall begrünen und bepflanzen. Diese Wall/Wand Kombination ergänzt durch ein lärmabschirmendes Gebäude (Parkhaus) im Zwickel an der Querung Seckbacher Landstraße. Damit besteht die Möglichkeit die bisherige Fläche des Walls unter Integration des aufgegebenen Parkplatzes des Katharinen Krankenhauses als zusammenhängenden Grünbereich zu entwickeln.

11. In diesen Planungsunterlagen ist die Rücksichtnahme auf die Planungen der Stadt Frankfurt zur Einhausung des Autobahnabschnittes der A661 zwischen Querung Friedberger und Querung Seckbacher Landstraße in der Variante L2 nicht zu identifizieren. Vielmehr legt diese Planung dem Projekt neue Steine in den Weg. Ich fordere daher Transparenz der Synergieeffekte und ein Auflisten der im Hinblick auf das städtische Einhausungsprojekt veranlassten Rücksichtnahmen.

Begründung:

Ein interessanter Punkt der Ausbauplanung ist die Verwaltungsvereinbarung (siehe Parlis M189 – 2019)zwischen der Stadt Frankfurt und dem Hessischen Verkehrsministerium.

Pressemitteilung des Hessischen Verkehrsministeriums vom 13.11.2019 (Zitat) :

Mit Blick auf den zunächst erforderlichen Ausbau der A 661 zwischen der Friedberger Landstraße und dem künftigen Autobahndreieck am Erlenbruch und den Lückenschluss mit der A 66 durch den Riederwaldtunnel bekräftigten Minister Al-Wazir und Planungsdezernent Josef ***das gemeinsame Ziel, diesen Ausbau der A 661 und die Einhausung aufeinander abzustimmen, um Kosten einzusparen und Synergien zu nutzen.***

Aus U18-wassertechnische Vorbemerkung (Zitat):

Regenrückhaltebecken RRB 2a:

Zur Entwässerung der im Sofortvollzug errichteten Verkehrsanlage wurde ein provisorisches Regenrückhaltebecken im Rampenohr A 661/Rampe 33 (AD Seckbach) realisiert.

Im Zuge der Planungen des Endausbaues und dem Wegfall des Alleetunnels bzw. Alleespange mit AD Seckbach kann das neue RRB 2a an dieser Stelle im Rampenohr verbleiben. Dieses muss für den Endausbau neu konzipiert werden, um die anfallenden Wassermengen aus den zusätzlich angeschlossenen Flächen aufzunehmen.

Gegen dieses Ziel wird eklatant verstoßen. Die 8 / 10 m hohen Lärmschutzwände LA09 / LA 10 auf Bornheimer und die 10 m Wände LA 11 / LA 12 auf Seckbacher Seite müssen bei einer Realisierung einer (städtischen) Einhausung abgerissen werden. Die Fahrbahnen des 4-streifigen Vollausbaus müssen abgerissen, verlegt und neu gebaut werden, da der geplante Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 2 m in keinem Falle für den Bau einer Tunnelmittelwand ausreicht. Zu allem Überfluss wird mit beträchtlichem Aufwand das provisorische Regenrückhaltebecken RRB2a neu konzipiert und als Dauerlösung etabliert. Dieses Becken muss im Rahmen eines Einhausungsprojektes beseitigt und an anderer Stelle neu errichtet werden. Hessen Mobil verschwendet keine Gedanken an eine Abstimmung von „Ausbau“ und „Einhausung“.

Somit ist diesem Verwaltungsabkommen nur die Funktion einer „Weißen Salbe“, d.h. ein „Einschläfern“ der Anwohner(innen) zuzubilligen. Die Planungen von Hessen Mobil tragen zur signifikanten Erhöhung der Kosten für eine (städtische) Einhausung bei und machen sie dadurch unwahrscheinlicher.

12. Ich fordere eine konkrete Aussage über zukünftige Vorhaben an diesem Autobahnabschnitt: Sind die Lärmschutzwände LA09 und LA10 auf der Bornheimer die langfristige Bauflucht der A661 und finden daher weitere Verbreiterungen ausschließlich auf der Seckbacher Seite statt? Der im Titel des Verfahrens gewählte Begriff „Endausbau“ der Bundesautobahn (BAB) 661 Ostumgehung Frankfurt am Main suggeriert ein „Ende“ des Ausbaus und entbehrt, angesichts der Ankündigung eines weiteren 6-streifigen Ausbaus im BVWP 2030, der Realität. Ich fordere daher das Streichen des Projektes A661-G30-HE - A 661 AS Bad Homburg - AK Offenbacher Kreuz aus dem BVWP (siehe Prins).

Begründung:

Während auf die Geschichte des Baus dieser Autobahn sehr ausführlich eingegangen wird, bleibt die Zukunft im Dunkeln. Hessen Mobil spricht von einem künftigen, 4-streifigen Vollausbau. Diese Aussage beschränkt sich auf durchgehende Fahrstreifen. Die Trassenbreite wird als Standardquerschnitt mit 4 Fahrstreifen RQ 29.5, dies entspricht 29,5 m angegeben. Faktisch nach Lageplan U5-01, Schnitt AA beträgt die Trassenbreite einschließlich Beschleunigungs- und Verflechtungsstreifen nach geplantem Ausbau 39 m. Wir sprechen somit, **umgangssprachlich,** von einer 8-streifigen Autobahn. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der 6-streifige Vollausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ hinterlegt. Die Zurückstufung aus dem „Vordringlichen Bedarf / Engpassbeseitigung“ erfolgte auf Intervention des Hessischen Verkehrsministers Al Wazir. Der Ausbau 4- nach 6- streifig erfordert die erneute Verbreiterung der A661 um 7,5 m. Die physikalische

Trassenbreite nähert sich daher den 50 m und umgangssprachlich bekommen wir eine 10-streifige Autobahn vor unserer Haustür. Diese Planung ist zu streichen.

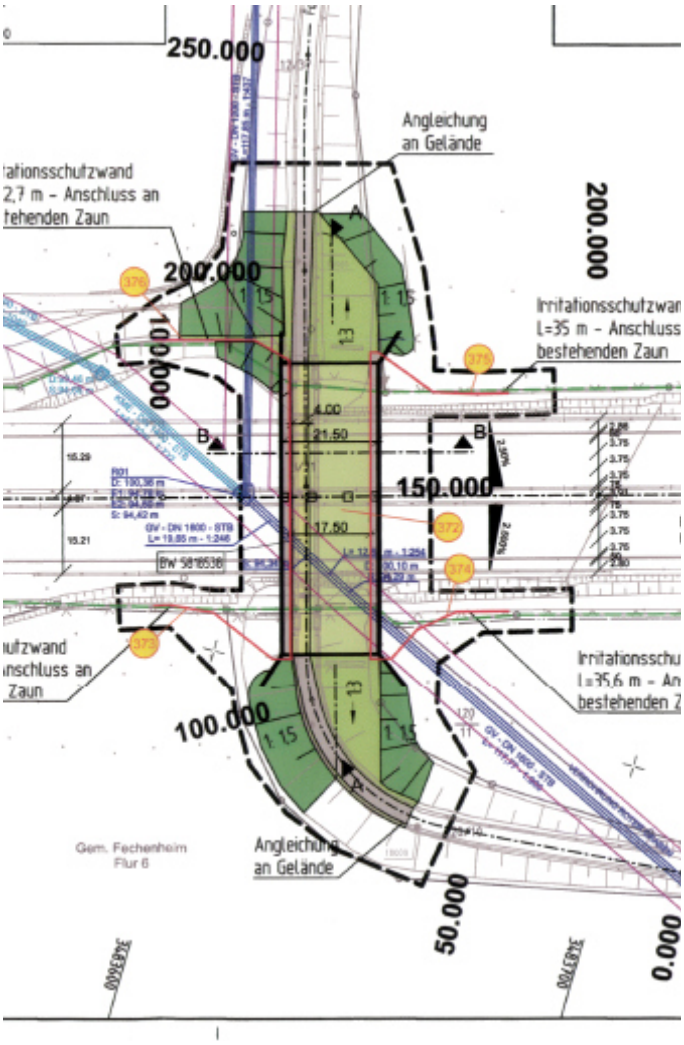
13. Ich fordere die Herausgabe von Zeichnungen der kompletten Straßenquerschnitte, einschließlich Böschung und Lärmschutzwand. am Ort der im Lageplan U05-1 eingezeichneten Trassenschnitte AA, BB und CC.

Begründung:

Im Lageplan U05-1 sind drei Trassenschnitte eingezeichnet. Schnitt AA, BB und CC. Dargestellt sind jedoch nur die Fahrbahnen, nicht die unmittelbare Nachbarschaft, d.h. der komplette Straßenquerschnitt an diesen Stellen. Ich fordere maßstäbliche Schnitte mit Fahrbahnen, Böschung und Lärmschutzwand um die Höhensituation / Topographie – Gesamthöhen von Böschung plus Wand - besser beurteilen zu können Offensichtlich fehlt eine derartige Darstellung in den der Offenlegung beigefügten Planunterlagen. Diese drei Pläne mit den kompletten Straßenquerschnitten an den Positionen AA, BB, CC des Lageplans U05-1 sind nachzureichen.

Bildliche Erläuterungen zu einigen Forderungspunkten:

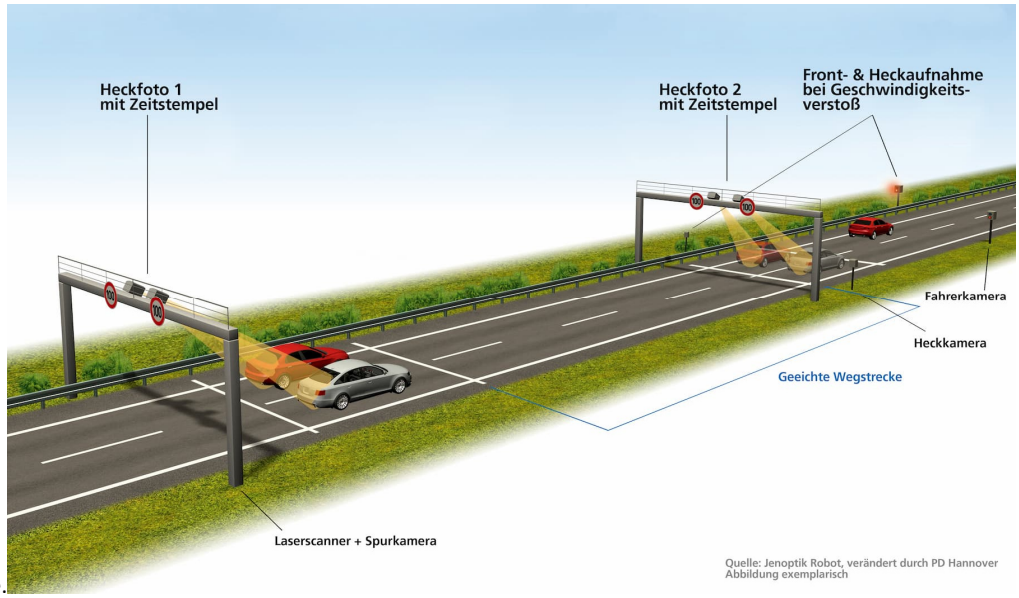
Plan der Grünbrücke von Hessen Mobil an der A 66 aus dem aktuellen Planfeststellungsbeschluss Riederwaldtunnel



Geforderte ökologische Ausführung der Lärmschutzwand. Ansicht nach Begrünung, Bereich LA09/LA10 aus Richtung Autobahn

Geforderte ökologische Ausführung der Lärmschutzwand. Ansicht nach Begrünung, BereichLA09/ LA10 aus Richtung Atterberry

Robuste und zuverlässige Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h (LKW) / 100 km/h (PKW) durch Sector Control über 1000 m Autobahn A661 zwischen Querung Friedberger und Querung Seckbacher Landstraße.



Anschauliches Beispiel einer 30 ft = 9,15 m hohen Betonwand. Nach Erhöhen um weitere 85 cm bilden, aneinander gereiht, derartige Elemente über fast 1000 Meter die Lärmschutzwände LA09 und LA10 und zerstören damit die Sichtachse Atterberry/Seckbach.

Frankfurt/Main im Dezember 2020