

PLANÄNDERUNGSBESCHLUSS

für die

Ostumgehung Frankfurt am Main Endausbau der A 661

zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt
a.M. – Ost mit Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Auf-
hebung Alleespange und erweiterter Lärmschutz

vom

17. Oktober 2023

061-k-04#1.024h

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	1
I.	Planfeststellung	1
1.	Planfestgestellte Unterlagen	2
2.	Nachrichtliche Unterlagen	5
II.	Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen	9
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	9
1.1	Zulassung des Eingriffs	9
1.2	Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützten Biotopen	9
1.3	Genehmigung nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung	9
2.	Wasserrechtliche Entscheidungen	10
3.	Straßenrechtliche Entscheidung	10
III.	Nebenbestimmungen	11
1.	Naturschutz	11
2.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	12
3.	Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberflächengewässer	12
4.	Bodenschutz	13

5.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	16
6.	Lärmschutz	17
6.1	Straßenverkehrslärm	17
6.2	Baulärm	40
7.	Denkmalschutz	40
8.	Kampfmittelfreiheit	41
9.	Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen	41
IV.	Zusagen	42
1.	Stadt Frankfurt am Main	42
2.	Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3	42
3.	IHK Frankfurt am Main	43
4.	Stadtentwässerung Frankfurt am Main (SEF)	43
5.	NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH, Netzvertrieb, Projektkoordination (N2- WN3)	43
6.	HESSENWASSER GMBH & CO KG, Bereich Wasserwirtschaft und Qualität / Abteilung Ressourcenschutz	44
7.	Die Beteiligte E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099	45
8.	Die Beteiligte E017; E035	45
V.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	46
VI.	Sofortvollzug	46
VII.	Allgemeine Hinweise:	46

B.	Sachverhalt	47
I.	Antragsgegenstand	47
II.	Planungsgeschichte	48
III.	Antragsbegründung	50
IV.	Verfahrensgang	54
1.	Anhörungsverfahren beim Regierungspräsidium	54
1.1	Ursprünglicher Antrag	54
1.2	Auslegung der Antragsunterlagen	59
1.3	Beteiligung der Behörden ,Stellen und anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen	63
1.4	Einwendungen und Stellungnahmen	63
1.5	Antrag auf 1. Planänderung	63
1.6	Auslegung der Antragsunterlagen 1. Planänderung	65
1.7	Erwiderungen 1. Planänderung	66
1.8	Erörterungstermin	66
1.9	Vorlagebericht	67
2.	Weitere Anhörung durch die Planfeststellungsbehörde	67
2.1	Antrag auf 2. Planänderung	67
2.2	Auslegung der Antragsunterlagen zur 2. Planänderung	68
2.3	Beteiligung der Behörden, Stellen und anerkannten Naturschutz- vereinigungen und sonstigen Vereinigungen zur 2. Planänderung	71
2.4	Einwendungen und Stellungnahmen	71

C.	Begründung	72
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	72
1.	Zuständigkeit	72
2.	Erforderlichkeit der Planfeststellung und UVP Pflicht	73
3.	Ordnungsgemäße Durchführung der Anhörung	75
3.1	Anstoßwirkung der Planänderungsunterlagen	75
3.2	Durchführung des Anhörungsverfahrens durch die Anhörungsbehörde	77
3.2.1	Beteiligung bzgl. der ursprünglichen Planunterlagen	77
3.2.2	Beteiligung bzgl. der 1. Planänderung	79
3.2.3	Erörterung	79
3.3	Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Planfeststellungsbehörde	80
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	81
1.	Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung	81
2.	Verfahren	82
3.	Beschreibung der Umweltauswirkungen	83
3.1	Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit	83
3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	86
3.2.1	Tiere	86
3.2.2	Pflanzen	88
3.2.3	Natura 2000- und Vogelschutzgebiete	89

3.3	Schutzgut Fläche	90
3.4	Schutzgut Boden	90
3.5	Schutzgut Wasser	91
3.6	Schutzgut Klima und Luft	92
3.7	Schutzgut Landschaft	95
3.8	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	96
3.9	Wechselwirkungen	96
3.10	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	96
3.11	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG (§ 12 UVPG a.F.)	100
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	108
1.	Planrechtfertigung	108
1.1	Planungsziele	108
1.2	Bedarf für das Vorhaben	109
1.3	Forderung nach einer anderen Verkehrspolitik	111
1.4	Forderung nach Einhausung der A 661	114
2.	Dimensionierung	117
2.1	Allgemeines	117
2.2	Planung und Entwurfsgrundlagen	118
2.2.1	Geschwindigkeitsanordnung	119
2.3	Verkehrsprognose 2030	123
2.4	Festlegung der Entwurfsgrößen	129

2.5	Trassierung in Grund- und Aufriss	129
2.6	Querschnitt	132
2.7	Knotenpunkte/Anschlussstellen	133
2.7.1	Anschlussstelle Friedberger Landstraße	133
2.7.1.1	Variantenübersicht	134
2.7.1.2	Entwicklung von Variante 5 zu Variante 6 mit Ausfahrkeil Bodenweg	136
2.7.1.3	Entwicklung von Variante 6 zu Variante 7 mit Ausfahrkeil Bodenweg	137
3.	Naturschutz und Landschaftspflege	141
3.1	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	141
3.1.1	Ermittlung des Eingriffs	143
3.1.1.1	Biotope	146
3.1.1.2	Fauna	149
3.1.1.3	Klima/ Luft	150
3.1.1.4	Landschaftsbild/ Erholungswert	152
3.1.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen/ Vermeidungsgebot	154
3.1.3	Kompensations- und Ökokontomaßnahmen	157
3.1.4	Nebenbestimmungen zu Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	159
3.1.5	Bilanzierung	161
3.1.6	Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG	164

3.1.7	Prüfpflicht der Zulassungsbehörde	164
3.1.8	Umweltschadensrecht	165
3.2	Befreiung/Ausnahme von Verboten der Landschaftsschutzgebiets- /Naturschutzgebietsverordnung	165
3.3	Artenschutz	165
3.3.1	Bestandsermittlung	166
3.3.2	Betrachtung von Arten	167
3.3.2.1	Vögel im ungünstigen Erhaltungszustand	169
3.3.2.1.1	Gartenrotschwanz (<i>Phoenicurus phoenicurus</i>)	169
3.3.2.1.2	Girlitz (<i>Serinus serinus</i>)	171
3.3.2.1.3	Graureiher (<i>Ardea cinerea</i>)	172
3.3.2.1.4	Haussperling (<i>Passer domesticus</i>)	173
3.3.2.1.5	Klappergrasmücke (<i>Sylvia curruca</i>)	174
3.3.2.1.6	Mauersegler (<i>Apus apus</i>)	177
3.3.2.1.7	Stieglitz (<i>Carduelis carduelis</i>)	178
3.3.2.2	Vögel in günstigem Erhaltungszustand	179
3.3.2.3	Pflanzen	180
3.3.3	Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung	181
4.	Klimaschutz	182
5.	Wasserrechtliche Entscheidungen	184
5.1	Wasserwirtschaftliche Situation im Planungsgebiet	184
5.2	Konzeption des Vorhabens/Entwässerungsplanung	186

5.3	Bewertung und festgesetzte Nebenbestimmungen	190
5.3.1	Bewertung der technischen Planung	191
5.3.2	Einhaltung des Verschlechterungsverbots	193
5.3.2.1	Oberflächenwasserkörper	193
5.3.2.2	Grundwasserkörper	196
5.3.3	Kein Erfordernis wasserrechtlicher Erlaubnisse	197
5.3.4	Sonstige konzentrierte Entscheidungen	198
6.	Raumordnung	200
7.	Kommunale Belange	201
8.	Straßenrechtliche Entscheidung	202
9.	Bodenschutz	203
10.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	204
11.	Immissionsschutz	205
11.1	Trennungsgebot nach § 50 BImSchG	206
11.2	Luftschadstoffe	207
11.2.1	Anforderungen der 39. BImSchV	207
11.2.2	Beurteilung der straßenverkehrsbedingten Immissionen	209
11.3	Verkehrsgeräusche	210
11.3.1	Anforderungen nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV	210
11.3.1.1	Immissionsgrenzwerte	212
11.3.1.2	Wesentliche Änderung	213

11.3.2	Grundlagen der schalltechnischen Berechnung	214
11.3.3	Ermittlung und Beschreibung der Immissionen	216
11.3.4	Beurteilung der Immissionen und Schallschutzmaßnahmen	219
11.3.4.1	Ansprüche auf Lärmvorsorge und Schallschutzmaßnahmen	221
11.3.4.2	Überprüfung der Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Kleingartenanlagen	228
11.3.4.3	Entscheidung über Einwendungen betreffend ergänzende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes	229
11.3.4.3.1	Geforderte Einhausung	229
11.3.4.3.2	Forderung nach Transparenz der Synergieeffekte durch geplante Einhausung zwischen Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße	230
11.3.4.3.3	Analyse der abweichenden Stockwerkzahlen an betrachteten Immissionsorten	231
11.3.5	Ergebnis	232
11.4	Baulärm	233
12.	Denkmalschutz	236
13.	Leitungen	237
14.	Baulogistik	242
15.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	247
15.1	Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main	247
15.2	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Dezernat I 18 Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen	249

15.3	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, Dezernat IV-F-41.3	249
15.4	Stellungnahme des Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat 53.1 –Naturschutz	249
15.5	Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3,	249
15.6	Stellungnahme der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH	250
15.7	Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer IHK Frankfurt am Main	250
15.8	Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main (SEF)	250
15.9	Stellungnahme der NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH, Netzvertrieb, Projektkoordination (N2-WN3),	250
15.10	Stellungnahme der HESSENWASSER GMBH & CO KG, Bereich Wasserwirtschaft und Qualität / Abteilung Ressourcenschutz	250
15.11	Stellungnahme des ADFC Frankfurt am Main e.V.,	251
16.	Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen (251
17.	Einwendungen Privater	254
17.1	Die Beteiligten E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099	254
17.2	Die Beteiligte E004, E008, E009, E025, E027, E036, E047, E087, E110, E122, E133, E137, E138, E146	257
17.3	Die Beteiligten E020, E024, E026, E032, E041, E042, E052, E061, E064, E074, E157, E162	259

17.4	Die Beteiligten E004.1, E017.2, E021, E022, E027.1, E029, E030, E031, E031.1, E033, E034, E035.1, E037, E038, E038.1, E039, E043, E043.1, E044, E045, E046, E048, E049, E050, E051, E053, E054, E055, E057, E058, E060, E062, E062.1, E063, E065, E066, E067, E069, E069.1, E070, E071, E072, E073, E075, E076, E077, E079, E080, E081, E081.1, E082, E083, E086, E089, E090, E091, E091.1, E092, E093, E094, E097, E098, E101, E103, E104, E105, E106, E107, E108, E112, E113, E114, E115, E116, E117, E118, E119, E120, E121, E126, E127, E128, E129, E132, E132.1, E134, E134.1, E139, E142, E143, E144, E145, E147, E148, E149, E150, E151, E152, E153, E155, E155.1, E156, E158, E159, E160, E161, E161.1, E163, E164, E165, E166, E167, E168, E168.1, E169.1, E170, E175, E178, E178.1, E185, E186, E187, E188, E189, E190, E191, E192, E193, E194, E195, E196, E197, E198, E201, E202, UE02.1, UE06.2, UE20, UE20.1, UE21, UE21.1, UE22, UE22.1, UE23, UE24, UE25, UE26, UE 27, UE28, UE32	260
17.5	Die Beteiligten E111, E123, E130, E131	262
17.6	Die Beteiligten E010, E011, E012	263
17.7	Die Beteiligte E017	265
17.8	Die Beteiligten E018 und E019	265
17.9	Der Beteiligte E023	266
17.10	Die Beteiligte E028	267
17.11	Der Beteiligte E160	268
17.12	Der Beteiligte E141	272
17.13	Der Beteiligte 181	274
17.14	Der Beteiligte E002.10	275
17.15	Die Beteiligte E182	277

17.16	Die Beteiligte E183	279
17.17	Der Beteiligte E184	282
17.18	Die Beteiligte E141.1	288
17.19	Die Beteiligte E86.1	290
17.20	Die Beteiligte UE28.1	291
17.21	Die Beteiligte UE 32	293
18.	Teilaufhebung des bisherigen Planfeststellungsbeschlusses bzgl. Alleenspange und Autobahndreieck Seckbach	295
D.	Gesamtabwägung	299
E.	Sofortige Vollziehbarkeit	301
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	304

A. Verfügender Teil

I. Planfeststellung

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (im weiteren als HMWEVW oder Planfeststellungsbehörde bezeichnet) stellt gemäß §§ 17d, 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I Nr. 88), in Verbindung mit §§ 76 Abs. 1, 73 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15.01.2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.02.2023 (GVBl. S. 78, 81), den Plan der

Planänderung der Ostumgehung Frankfurt am Main (Endausbau der A 661) zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und der Anschlussstelle Frankfurt a.M.- Ost mit Direktrampe, Verflechtungstreifen, Aufhebung der Alleespange/Autobahndreieck Seckbach und erweitertem Lärmschutz

einschließlich der damit verbundenen Folgemaßnahmen und mit den sich aus den Violetteintragungen in den planfestgestellten Unterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen fest.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66/A 661 – Ostumgehung Frankfurt am Main und den Neubau der B 3a zwischen Preungesheim und Karben-Kloppenheim vom 04.01.1980– Az. IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Planänderungsbeschlusses vom 10.01.1996 – V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) – wird in den Teilbereichen Bau der A 66 „Alleespange“ (ab Dortheimer Straße) und Anschluss der A 66 an die A 661 (Bau des Autobahndreiecks Seckbach) gemäß § 77 HVwVfG nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage 16.1 Blatt 3 und 4 teilweise aufgehoben.

1. Planfestgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus folgenden für die Ausführungsplanung und den Grunderwerb relevante Unterlagen:

Ordner	Unterlage/Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
1 von 5	2 Bl. 1	Übersichtskarte	02.09.2020
	3 Bl. 1	Übersichtslageplan	30.06.2020
	4 Bl. 1	Übersichtshöhenplan	30.06.2020
	5 Bl. 1a	Lageplan Bau-km 8+700 bis km 9+700	22.09.2021
	5 Bl. 2a	Lageplan Bau-km 9+700 bis km 10+700	22.09.2021
	5 Bl. 3	Lageplan Bau-km 10+700 bis km 11+902	30.06.2020
	6 Bl. 1	Höhenplan Bau-km 8+700- bis 9+700	30.06.2020
	6 Bl. 2	Höhenplan Bau-km 9+700 bis 10+700	30.06.2020
	6 Bl. 3	Höhenplan Bau-km 10+700 bis 11+902	30.06.2020
	6 Bl. 4a	Höhenplan Direktrampe	22.09.2021
	8.1 Bl. 1a	Entwässerungslageplan Bau-km 8+700 bis Bau-km 9+700	22.09.2021

Ordner	Unter- lage/Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
	8.1 Bl. 2a	Entwässerungslageplan Bau-km 9+700 bis Bau-km 10+700	22.09.2021
	8.1 Bl. 3	Entwässerungslageplan Bau-km 10+700 bis Bau-km 11+902	30.06.2020
	9.1 Bl. 2	Planzustand-und Maßnahmenplan	30.06.2020
	9.1 Bl. 4a	Maßnahmenblätter (23 Blatt)	22.09.2021
	9.2a	Ökokontomaßnahmen (32 Blatt)	22.09.2021
	10.1 Bl. 1a	Grunderwerbsplan Bau-km 8+700 bis Bau-km 9+700	22.09.2021
	10.1 Bl. 2a	Grunderwerbsplan Bau-km9+700 bis Bau-km 10+700	22.09.2021
	10.1 Bl. 3	Grunderwerbsplan Bau-km 10+700 bis Bau-km 11+902	30.06.2020
	10.1 Bl. 4b	Grunderwerbsplan externe Fläche Ökokon- tomaßnahme	22.09.2021
	10.2b	Grunderwerbsverzeichnis zu 10.1 (20 Blatt)	22.09.2021
	11a	Regelungsverzeichnis (15 Blatt)	22.09.2021
2 von 5	14 Bl. 1	Regelquerschnitt RQ 29 (Verpfechtungsstrei- fen) und Bau-km 11+245 bis 11+369	30.06.2020

Ordner	Unterlage/Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
	14 Bl. 2	Regelquerschnitt RQ 29 (Ein/-und Ausfahrtbereich mit Lärmschutzwände) und Galeriebauwerk	30.06.2020
	14 Bl. 3b	Regelquerschnitt Direktrampe	22.09.2021
	16.1 Bl. 3	Rückabwicklung Alleespange – Ostumgehung Frankfurt Lageplan 1976	30.12.1976
	16.1 Bl. 4	Rückabwicklung Alleespange – Lageplan 1985	07.03.1985
	18.1 Bl. 2	Wassertechnische Untersuchung – Lageplan Regenrückhaltebecken 2a	29.10.2020
	18.1 Bl. 3	Wassertechnische Untersuchung .- Höhenplan Regenrückhaltebecken 2a -	29.10.2020
	18.1 Bl. 4	Wassertechnische Untersuchung - Drosselbauwerk Regenrückhaltebecken 2a	29.10.2020

2. Nachrichtliche Unterlagen

Folgende dem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigefügte Unterlagen sind in die Prüfung der unter A.I.1 genannten Unterlagen und in die Abwägung mit eingeflossen:

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
3 von 5	1. 0b	Erläuterungsbericht (87 Blatt)	18.01.2023
	1.0b/Anlage 1	Ermittlung der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr (11 Blatt)	18.01.2023
	1.0b/Anlage 2	Ermittlung der Lebenszyklusemissionen (8 Blatt)	18.01.2023
	1.1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG (16 Blatt)	18.01.2023
	7 Bl. 1	Schalltechnischer Lageplan Bereich New Atterberry und Festeburg	30.06.2020
	7 Bl. 2a	Schalltechnischer Lageplan Bereich Bornheim und Seckbach	18.01.2023
	7 Bl. 3	Schalltechnischer Lageplan Bereich Riederwald	30.06.2020
	7 Bl. 4	Schalltechnischer Lageplan Bereich Friedberger Landstraße	18.01.2023
	9.1 Bl. 1	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Bestands- und Konfliktplan	30.06.2020
	9.1 Bl. 3	Fauna-Bestands- und Erfassungsplan	30.06.2020

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstel- lung
	16.1 Bl. 1	Rückabwicklung Alleespange Kurzerläuterung (2 Blatt)	21.03.2019
	16.1 Bl. 2	Rückabwicklung Alleenspange- Aufhebungsbe- schluss (10 Blatt)	22.05.2015
	17.0a	Schalltechnische Untersuchung Erläuterungs- bericht (33 Blatt)	18.01.2023
	17.1 Bl. 1	Schalltechnische Untersuchung – Variantenab- wägung mit Anlagen (41 Blatt)	30.06.2020
	17.1 Bl. 2	Schalltechnische Untersuchung – Ergänzung zu 17.1 Bl. 1 (17 Blatt)	18.01.2023
4 von 5	17.2/Ta- belle 1	Ergebnis schalltechnische Berechnung - Be- reich New Atterberry und Festeburg (25 Blatt)	29./30.06.2020
	17.2/Ta- belle 2a	Ergebnis schalltechnische Berechnung – Be- reich Seckbach (35 Blatt)	18.01.2023
	17.2/Ta- belle 3	Ergebnis schalltechnische Berechnung –Be- reich Riederwald (21 Blatt)	29. 06.2020
	17.2/Ta- belle 4	Ergebnis Schalltechnischer Berechnung Bereich Friedberger Landstraße (7 Blatt)	18.01.2023
	17.3 Bl. 1	Schalltechnische Berechnung – Freibereichs- karte Prognose 2030 Zeitbereich Tag	30.06.2020
	17.3 Bl. 2	Schalltechnische Berechnung – Freibereichs- karte Prognose 2030 Zeitbereich Nacht	30.06.2020

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
	18	Vorbemerkungen wassertechnische Untersuchungen (4 Blatt)	25.09.2020
	18.0 Bl. 1	Wassertechnische Untersuchungen – Erläuterungsbericht (26 Blatt)	16.07.2014
	18.0 Bl. 2 bis und 7	Wassertechnische Untersuchungen – Anlagen zu 18.0 Bl.1 (54 Blatt)	28.04.2014
	18.1 Bl.1	Wassertechnische Untersuchung – Erläuterungsbericht Regenrückhaltebecken 2a (16 Blatt)	30.10.2020
	18.3a	Wassertechnische Untersuchungen –Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie (57 Blatt)	22.09.2021
	18.4a	Wassertechnische Untersuchungen – Nachweis nach DWA-M 153 (2 Blatt)	22.09.2021
	18.5	Wassertechnische Untersuchungen –hydrodynamische Berechnung (32 Blatt)	22.09.2021
	18.6	Wassertechnische Untersuchungen –Zusammenstellung Einleitestellen	22.09.2021
	19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (70 Blatt)	30.06.2020
	19.2	Artenschutzbeitrag (114 Blatt)	30.06.2020
5 von 5	21.1 Bl. 1	Lufthygienisches Gutachten – Erläuterungsbericht Gesamtgutachten (69 Blatt)	04.09.2017
	21.1 Bl.2	Lufthygienisches Gutachten - Aktualisierung Erläuterungsbericht mit Planunterlagen (18 Blatt)	März 2020

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstel- lung
	21.2	Verkehrsuntersuchung Prognosehorizont 2030 (66 Blatt)	12.06.2020
	21.2/Anla- gen 1-3	Anlagen zu 21.2 (92 Blatt)	12.06.2020

II. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle öffentlich-rechtlichen Entscheidungen (§ 17 FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 HVwVfG). Insbesondere werden von diesem umfasst:

1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1.1 Zulassung des Eingriffs

Die Zulassung des mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240), wird gem. §§ 17 Abs. 1 und 15 Abs. 5 BNatSchG i. V. m. §§ 7 ff. des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) in der Fassung vom 20.12.2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 07.05.2020 (GVBl. S. 318), im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde.

1.2 Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützten Biotopen

Die Ausnahme von dem Verbot der Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG für den Verlust von ca. 910m² Schilfröhricht im Einvernehmen mit der oberen Naturschutzbehörde nach § 3 Abs. 3 S. 2 HAGBNatSchG gemäß §§ 17 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG i. V. m. § 30 Abs. 3 BNatSchG.

1.3 Genehmigung nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung

Die Genehmigung, das geänderte Bauvorhaben durchzuführen gem. § 6 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 4 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am

Main“ vom 12.05.2010 (StAnz. S. 1508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18.10.2017 (StAnz. S. 1100) i. V. m. § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG im Einvernehmen mit der oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt .

2. Wasserrechtliche Entscheidungen

Die Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen im Gewässer gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG i. V. m. § 22 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) vom 14.12.2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.06.2023 (GVBl. 437, 475) i. V. m. § 36 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176), und für die Errichtung oder wesentliche Änderung einer baulichen oder sonstigen Anlage im Gewässerrandstreifen gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG i. V. m. § 23 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 HWG i. V. m. § 38 Abs. 4 und 5 WHG in Bezug auf die Umgestaltung des Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens RRB 3 in den Riedgraben.

3. Straßenrechtliche Entscheidung

Im Abschnitt der A 661 zwischen der Anschlussstelle Frankfurt-Friedberger Landstraße und der Anschlussstelle Frankfurt- Ost wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 100 km/h für Pkw beschränkt. Das Autobahnteilstück ist entsprechend zu beschildern. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird mit Freigabe der westlichen Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung Offenbach) für den Verkehr wirksam.

III. Nebenbestimmungen

1. Naturschutz

1. Die Ausführungsplanung zu den im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) enthaltenen Maßnahmen ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt rechtzeitig vor Beginn der Umsetzung zur Kenntnisnahme vorzulegen.
2. Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Vegetationsbestände sind vor jeglichen vermeidbaren baubedingten Beeinträchtigungen nach DIN 18920 zu schützen.
3. Die Umsetzung der naturschutzrechtlichen Auflagen ist durch eine qualifizierte ökologische Baubegleitung aus dem Fachbereich der Landespflege oder vergleichbarer Fachrichtungen zu begleiten und sicherzustellen. Vor Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt die damit beauftragte Person zu benennen.
4. Über den Sachstand der jeweiligen Zwischenschritte sind durch die ökologische Baubegleitung zeitnah Ergebnisprotokolle zu erstellen und diese sind der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt zur Kenntnisnahme vorzulegen.
5. Für die Einsaaten bei der Maßnahme A 1 ist, anders als im Maßnahmenblatt vorgesehen, zertifiziertes gebietseigenes Saatgut aus der Herkunftsregion 9 „Oberrheingraben“ zu verwenden. Die Einsaat der Flächen ist spätestens in der der Fertigstellung der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode durchzuführen.
6. Für die Maßnahmen „Büdingen Thiergarten“, A M19a, A M23a und A M24a, die auf einem Ökokonto gebucht sind, ist spätestens 3 Monate nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt ein

Abbuchungsbeleg von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises vorzulegen. Mit der Abbuchung ist durch die unteren Naturschutzbehörden die Zuordnung der Maßnahmen im Natureg zu dem Verfahren mit der ID 37218 vorzunehmen.

2. Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde über die frist- und sachgerechte Durchführung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. § 17 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240) zu berichten. Über die erforderliche Unterhaltung der im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berichtet der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabenträger setzt die obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt über die Berichte jeweils in Kenntnis.

3. Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberflächengewässer

1. Die Entwässerungsanlagen und -leitungen sowie Regenrückhaltebecken sind nach den Regeln der Wasserwirtschaft und dem Stand der Technik unter Beachtung der geltenden technischen Regelwerke zu errichten, zu warten und zu unterhalten.
2. Für die Bemessung, die Ausführung und den Betrieb der Entwässerungseinrichtungen sind zusätzlich die „Richtlinie für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung“ (RAS-Ew) zu beachten.
3. Die Kontrollintervalle der Hinweise zur Kontrolle und Wartung von Entwässerungseinrichtungen an Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen (H KWES) Ausgabe 2018 werden eingehalten. Dies betrifft auch die Entleerung und Reinigung durch Schlammablagerungen.
4. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollen folgende Parameter für die Regenrückhaltebecken berücksichtigt werden: Das aufgezeigte Rückhaltevolumen für das RRB 3 ist mit mind. $V=1945 \text{ m}^3$ einzurichten, exklusive ist der

Dauerstaubereich von ca. $V=242\text{ m}^3$ anzurechnen. Das maximale Einstauvolumen im Becken 2 ist unter Berücksichtigung der Schwelle für den Notüberlauf (DIN400) mit einem Nutzvolumen von mind. $V=1026\text{ m}^3$ einzuhalten. Dafür ist der Ablauf für den Notüberlauf im Freibordbereich anzuordnen bei einer Schwelle von 98,40 m ü. NHN.

5. Das Regenrückhaltebecken RRB 3 ist mit Abscheidern für Leichtflüssigkeiten (Tauchwand) auszustatten.
6. Für das geplante Drosselbauwerk des Beckens 2 des Regenrückhaltebeckens RRB 3 ist für die Ableitung zum städtischen Kanal eine Rückstauklappe zu installieren.
7. Die Ausführungsplanungen der Entwässerungsanlagen und -leitungen sowie Regenrückhaltebecken sind vor Ausschreibung und Baubeginn mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt sowie der Stadtentwässerung Frankfurt (SEF) vorzulegen und mit dieser im Rahmen der Vorgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses abzustimmen.
8. Mit den Arbeiten dürfen nur Unternehmer mit der erforderlichen Sachkunde und Erfahrung beauftragt werden.
9. Die Vorhabenträgerin hat die bauausführenden Unternehmen durch entsprechende Regelungen in den Bauverträgen zu verpflichten, die geltenden wasserrechtlichen Vorschriften und wasserrechtlichen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses bei der Baustelleneinrichtung und Baudurchführung zu beachten

4. Bodenschutz

1. Vor Baubeginn ist zu prüfen, ob durch die Bauarbeiten schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten tangiert werden.
2. Es ist ein Boden- und Abfallmanagement bezüglich des anfallenden Bodenaushubes für die gesamte Baumaßnahme zu erstellen. In dem Boden- und Abfallmanagement ist auch darzustellen, wie der Bodenaushub wiederverwendet werden soll. Das Boden- und Abfallmanagement

für die Bauausführung ist der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt rechtzeitig vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

- a. Das Boden- und Abfallmanagement ist während der Baumaßnahme fortzuschreiben.
 - b. Wird Boden oder Material vor Ort wiederverwendet, das nicht den Vorsorgewerten der Bundes-Bodenschutzverordnung oder hilfsweise Kategorie BM-0 nach der Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung entspricht („Mantelverordnung“) vom 01.08.2023, so ist die Lage und die Ausdehnung des Einbauortes je unterschiedlicher Einbauklasse nach der Mantelverordnung zu dokumentieren (dreidimensionales Einbaukataster). Das Einbaukataster ist nach Möglichkeit als Bestandteil der Fortschreibung des Bodenmanagements zu führen und dauerhaft aufzubewahren.
 - c. Bei Reparaturen oder späteren Bodeneingriffen in diesen Bereichen ist das Einbaukataster zu berücksichtigen und fortzuschreiben.
 - d. Wird zur Errichtung der Rampen externes Bodenmaterial verwendet, das nicht den Vorsorgewerten der Bundes-Bodenschutzverordnung oder hilfsweise Kategorie BM-0 nach Mantelverordnung entspricht, so ist dies beim Boden- und Abfallmanagement (Einbaukataster) zu berücksichtigen.
3. Bei der Bauausführung ist die DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ zu beachten und einzuhalten.
 4. Für Bodenarbeiten ist die DIN 18915 zu beachten.
 5. Im Bereich des Regenrückhaltebecken RRB 3 ist zu prüfen, ob im Umfeld der Baumaßnahme schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten vorhanden sind.

- a. Hierzu sind Sondierbohrungen niederzubringen und der Boden ist zu beproben. Werden keine organoleptischen Auffälligkeiten festgestellt, kann aus jeder Bodenschicht eine Mischprobe gebildet werden. Auffällige Bereiche sind gesondert zu beproben. Die Bodenproben (Einzelproben und Mischproben) sind mindestens auf Schwermetalle (Einzelstoffe) und Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK, 16 Einzelstoffe nach EPA) zu untersuchen. Je nach Auffälligkeiten ist der Analyseumfang zu erweitern.
- b. Die Anzahl der Sondierbohrungen ist entsprechend der Größe der Gesamtfläche des Bereichs des Rückhaltebeckens (incl. Nebenflächen wie Zugangswegen, direkten Rohrstrecken) der Tabelle 5 des Handbuchs Altlasten, Band 3, Teil 2 des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (Seite 68, 2. überarbeitete Auflage aus 2014) zu entnehmen. Sofern sich mit dieser Anzahl an Sondierbohrungen die Fläche nicht ausreichend überprüfen lässt, ist die Anzahl zu erhöhen. Die Sondierbohrungen sind gleichmäßig (rasterförmig) über die Fläche zu verteilen, wobei Nebenflächen entsprechend zu berücksichtigen sind.
- c. Werden schädliche Bodenveränderungen im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) festgestellt, so ist ein entsprechendes Sanierungskonzept zu erstellen.
- d. Die Ergebnisse der Bodenuntersuchung sind in einem Bericht darzustellen, der der zuständigen Altlastenbehörde spätestens drei Monate vor Baubeginn vorgelegt wird. Ist eine Sanierung erforderlich, ist das entsprechende Konzept zusammen mit dem Untersuchungsbericht spätestens 4 Monate vor Baubeginn der zuständigen Altlastenbehörde zur Genehmigung nach § 11 Abs. 2 Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz (HAltBodSchG) vom 28.09.2007 (GVBl. I 2007, 652), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.09.2021 (GVBl. S. 602, ber. S. 701), vorzulegen.

Hinweis:

Da die Baumaßnahme nicht in einem Wasserschutzgebiet liegt, darf in Bereichen, die nicht von versickerndem Niederschlagswasser erreicht werden können (unterhalb von wasserdichten Befestigungen/Versiegelungen in Straßenbauweise), auch Material bis zu der Kategorie BM- 2 nach Mantelverordnung verwendet werden. Hierbei sind die möglichen Versickerungsfronten maßgebend für die maximalen Einbaubereiche.

5. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung

1. Bei der Beprobung, Einstufung und Verwertung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Kassel, Gießen und Darmstadt in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten und anzuwenden.
2. Die vorherige Zustimmung der oberen Abfallbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn mit speziellen nutzungsbedingten Schadstoffgehalten in den Bauabfällen zu rechnen ist oder solche noch unvorhergesehen auftreten sollten.
3. Material auch aus räumlich kleineren Bereichen mit Schadstoffbelastungen ist von geringer belastetem Material zu trennen und den passenden Entsorgungsfractionen zuzuordnen, soweit es technisch durchführbar ist. Die für die schadlose Verwertung maßgeblichen Konzentrationen an Schadstoffen dürfen zum Zweck einer umweltverträglichen Verwertung weder durch die Zugabe von geringer belastetem Material gleicher Herkunft noch durch Vermischung mit anderen unbelasteten Stoffen eingestellt werden.
4. Hinsichtlich der Beprobung ist Mantelverordnung anzuwenden.
5. Teerhaltiger Straßenaufbruch ist unter dem Abfallschlüssel 17 03 01* (kohlenteerhaltige Bitumengemische) zu entsorgen.

6. Es ist ein Abschlussbericht über die Entsorgungsmaßnahme anzufertigen und vorzulegen. Der Bericht muss in tabellarischer Form die angefallenen Erdaushubmengen sowie weitere Bauabfälle, die Verwertungs- und Beseitigungswege sowie besondere Auffälligkeiten dokumentieren.

6. Lärmschutz

6.1 Straßenverkehrslärm

1. Die Fahrbahndecken der BAB 661 zwischen der AS Friedberger Landstraße und der Talbrücke Erlenbruch sind – mit Ausnahme der Brückenbauwerke und der Rampen des Autobahndreiecks (AD) Erlenbruch – im gesamten Abschnitt mindestens mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von DStrO = - 5 dB(A) auszuführen.
2. Auf Brückenbauwerken und den Rampen des AD Erlenbruch sind die Fahrbahndecken mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von DStrO von - 2 dB(A) auszuführen.
3. Die Übergangskonstruktionen an den Brückenbauwerken im Planungsbereich werden als lärmgeminderte Fahrbahnübergänge ausgebildet.
4. Die Eigentümer und Eigentümerinnen der nachfolgend näher bezeichneten baulichen Anlagen in den Bereichen Bornheim, Seckbach, Riederwald, New Atterberry, Festeburg und Friedberger Landstraße haben gegen den Träger der Straßenbaulast dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen (passiver Schallschutz) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, soweit sich diese im Rahmen der Verkehrswege-Schallschutzverordnung (24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – 24. BImSchV) in der Fassung vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 2329), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329), halten:

Objekt Nr.(siehe nachrichtliche Unterlage 17)	Adresse	Gebäu- deseite	Stockwerk
IP 131	Berger Straße 448	Hausfront Nord	7.OG
IP 130	Berger Straße 450	Hausfront Nord	7. OG
IP 125	Berger Straße 458	Hausfront Nord-Ost	1. und 2. OG
IP 126	Berger Straße 458	Hausfront Nord- West	2. OG
IP 199	Buchwaldstraße 45	Hausfront Ost	EG bis 5. OG
IP 197	Buchwaldstraße 47-49	Hausfront Ost	EG bis 4. OG
IP 188	Buchwaldstraße 51-53	Hausfront Ost	EG bis 6. OG
IP 176	Enkheimer Straße	Hausfront Ost	3. OG und 4. OG
IP 183	Inheidener Straße 71	Hausfront Ost	20. OG bis 22. OG
IP 184	Inheidener Straße 71	Hausfront Ost	21. OG und 22. OG
IP 209	Kettelerallee 45	Hausfront Ost	EG bis 2. OG

IP 210	Kettelerallee 45	Hausfront Süd	EG bis 2. OG
IP 208	Kettelerallee 47-49	Hausfront Ost	EG bis 3. OG
IP 206	Kettelerallee 51-53	Hausfront Ost	EG bis 3. OG
IP 205	Kettelerallee 55	Hausfront Ost	EG bis 4. OG
IP 204	Kettelerallee 57-61	Hausfront Ost	EG bis 3. OG
IP 203	Kettelerallee 63	Hausfront Ost	EG bis 4. OG
IP 202	Kettelerallee 65-69	Hausfront Ost	EG bis 3. OG
IP 201	Kettelerallee 71	Hausfront Ost	EG bis 4. OG
IP 200	Kettelerallee 73-75	Hausfront Ost	EG bis 3. OG
IP 138	Kohlbrandstraße 24 mit einem 12-geschossigem und einem 16-geschossigem Gebäudeteil	Hausfront Nord	10 bis 12
IP 140	Kohlbrandstraße 24 mit einem 12-geschossigem und einem 16-geschossigem Gebäudeteil	Hausfront Nord-Ost	1. OG bis 12. OG
IP 141	Kohlbrandstraße 24 mit einem 12-geschossigem	Hausfront West	16. OG

	und einem 16-geschossigen Gebäudeteil		
IP 142	Kohlbrandstraße 24 mit einem 12-geschossigen und einem 16-geschossigen Gebäudeteil	Hausfront Ost	2. OG bis 16. OG
IP 143	Kohlbrandstraße 24 mit einem 12-geschossigen und einem 16-geschossigen Gebäudeteil	Hausfront Süd	2. OG bis 4. OG
IP 137	Kohlbrandstraße 28	Hausfront Ost	7. OG
IP 133	Kohlbrandstraße 30	Hausfront West	4. OG bis 9. OG
IP 135	Kohlbrandstraße 30	Hausfront Ost	4. OG bis 9. OG
IP 109	Seckbacher Landstraße 74	Hausfront Nord	9. OG bis 14. OG
IP 110	Seckbacher Landstraße 74	Hausfront Nord	10. OG bis 14. OG
IP 503	Melsunger Straße 1	Hausfront Süd-West	1. OG bis 3. OG
IP 553	Melsunger Straße 1	Hausfront Süd-Ost	1. OG bis 3. OG
IP 555	Melsunger Straße 1b	Hausfront Süd-West	1. OG

IP 546	Melsunger Straße 2	Hausfront Süd-Ost	2. OG
IP 502	Melsunger Straße 5-7	Hausfront Süd-West	1. OG und 2. OG
IP 562	Melsunger Straße 5-7	Hausfront Süd- West	1. OG und 2. OG
IP 561	Melsunger Straße 5-7	Hausfront Süd-Ost	2. OG
IP 551	Melsunger Straße 6	Hausfront Süd-Ost	3. OG
IP 566	Melsunger Straße 9	Hausfront Nord-West	1. OG
IP 501	Melsunger Straße 11	Hausfront Süd-West	1. OG
IP 500	Melsunger Straße 13	Hausfront Süd-West	EG und 1. OG
IP 568	Melsunger Straße 13	Hausfront Süd-West	1. OG
IP 570	Melsunger Straße 13	Hausfront Nord-West	EG und 1. OG
IP 540	Heinz-H.-Karry-Straße 13	Hausfront Süd-Ost	2. OG
IP 537	Heinz-H.-Karry-Straße 15	Hausfront Süd-Ost	2. OG
IP 535	Heinz-H.-Karry-Straße 17	Hausfront Süd-Ost	1. OG bis 3. OG

IP 504	Heinz-H.-Karry-Straße 17	Hausfront Süd- West	3. OG
IP 543	Heinz-H.-Karry-Straße 7-9	Hausfront Süd-Ost	3. OG und 4. OG
IP 541	Heinz-H.-Karry-Straße 11	Hausfront Süd-Ost	2. OG bis 4. OG
IP 527	Wilhelmshöher Straße 6	Hausfront Süd-Ost	1. OG bis 3. OG
IP 529	Wilhelmshöher Straße 8	Hausfront Süd-Ost	1. OG bis 3. OG
IP 531	Wilhelmshöher Straße 10	Hausfront Süd-Ost	2. OG bis 3. OG
IP 533	Wilhelmshöher Straße 12	Hausfront Süd-Ost	2. OG
IP 520	Wilhelmshöher Straße 18b	Hausfront Süd-West	5. OG bis 7. OG
IP 521	Wilhelmshöher Straße 18b	Hausfront Süd-Ost	4. OG bis 7. OG
IP 518	Wilhelmshöher Straße 18c	Hausfront Süd-West	3. OG bis 7. OG
IP 519	Wilhelmshöher Straße 18c	Hausfront Süd-Ost	6. OG bis 7. OG
IP 522	Wilhelmshöher Straße 18d	Hausfront Süd-Ost	3. OG bis 4. OG
IP 523	Wilhelmshöher Straße 18d	Hausfront	4. OG

		Süd-West	
IP 509	Wilhelmshöher Str. 34, , Pflegeheim 1	Hausfront Süd-West	1. OG bis 10. OG
IP 525	Wilhelmshöher Str. 34, Wohnheim	Hausfront Süd-Ost	1. OG und 2. OG
IP 571	Ulmenklaue 20	Hausfront Süd	1. OG
IP 572	Ulmenklaue 20	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 335	Am Erlenbruch 2	Hausfront Süd-West	EG bis 2. OG
IP 336	Am Erlenbruch 2	Hausfront Nord-West	1. OG u. 2. OG
IP 337	Am Erlenbruch 2	Hausfront Süd-Ost	1. OG u. 2. OG
IP 339	Am Erlenbruch 2	Hausfront Süd West	EG bis 2. OG
IP 370	Am Erlenbruch 8	Hausfront Nord-West	5. OG bis 9. OG
IP 372	Am Erlenbruch 8	Hausfront Süd-Ost	5. OG bis 9. OG
IP 395	Am Erlenbruch 16	Hausfront Süd-West	8. OG
IP 396	Am Erlenbruch 16	Hausfront Nord-West	7. OG bis 8. OG
IP 408	Am Erlenbruch 24	Hausfront Nord-West	4. bis 8. OG

IP 409	Am Erlenbruch 24	Hausfront Nord-Ost	8. OG
IP 415	Am Erlenbruch 24	Hausfront Süd-Ost	8. OG
IP 416	Am Erlenbruch 24	Hausfront Süd-West	7. OG bis 8. OG
IP 423	Am Erlenbruch 28	Hausfront Nord-West	2. bis 4. OG
IP 360	Johanna-Tesch-Platz 1	Hausfront Süd-West	EG. OG bis 9. OG
IP 361	Johanna-Tesch-Platz 1	Hausfront Nord-West,	3. OG bis 9. OG
IP 362	Johanna-Tesch-Platz 1	Hausfront Nord-Ost	9. OG
IP 363	Johanna-Tesch-Platz 1	Hausfront Süd-Ost	1. OG bis 9. OG
IP 340	Johanna-Tesch-Platz 2	Hausfront West	1. OG
IP 341	Johanna-Tesch-Platz 2	Hausfront Nord	1. OG
IP 342	Johanna-Tesch-Platz 2	Hausfront Ost	EG bis 1. OG
IP 343	Johanna-Tesch-Platz 2	Hausfront Süd	EG bis 1. OG
IP 364	Johanna-Tesch-Platz 3	Hausfront Süd-West	EG bis 3. OG

IP 344	Johanna-Tesch-Platz 4-6	Hausfront West	1. OG
IP 345	Johanna-Tesch-Platz 4-6	Hausfront Nord	1. OG
IP 346	Johanna-Tesch-Platz 4-6	Hausfront Ost	1. OG
IP 347	Johanna-Tesch-Platz 4-6	Hausfront Süd	EG bis 1. OG
IP 348	Johanna-Tesch-Platz 8- 10	Hausfront West	1. OG
IP 351	Johanna-Tesch-Platz 8- 10	Hausfront Süd	1. OG
IP 355	Johanna-Tesch-Platz 12- 14	Hausfront Süd	1. OG
IP 378	Johanna-Tesch-Platz 27	Hausfront Süd-West	2. OG
IP 381	Johanna-Tesch-Platz 33- 35	Hausfront Süd West	1. OG und 2. OG
IP 384	Johanna-Tesch-Platz 41- 43	Hausfront West	2. OG
IP 376	Schulze-Delitzsch Straße 1	Hausfront Süd-West	5. OG bis 9. OG
IP 410	Schulze-Delitzsch Straße 11	Hausfront Nord-West	7. OG bis 8. OG
IP 414	Schulze-Delitzsch Straße 11	Hausfront Süd-West	8. OG

IP 331	Theodor-Haubach Weg 1 u. 3	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 332	Theodor-Haubach Weg 1 u. 3	Hausfront Nord	1. OG u. 2. OG
IP 333	Theodor-Haubach Weg 1 u. 3	Hausfront Ost	2. OG
IP 334	Theodor-Haubach Weg 1 u. 3	Hausfront Süd	1. OG u. 2. OG
IP 324	Theodor-Haubach Weg 2	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 325	Theodor-Haubach Weg 2	Hausfront Nordwes	EG bis 2. OG
IP 326	Theodor-Haubach Weg 2	Hausfront Nordost	1. OG u. 2. OG;
IP 327	Theodor-Haubach Weg 2	Hausfront Ost	2. OG
IP 328	Theodor-Haubach Weg 4	Hausfront Ost	1. OG u. 2. OG
IP 323	Theodor-Haubach Weg 4	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 329	Theodor-Haubach Weg 6	Hausfront Ost	1. OG u. 2. OG
IP 322	Theodor-Haubach Weg 6	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 330	Theodor-Haubach Weg 8	Hausfront Ost	1. OG u. 2. OG

IP 320	Theodor-Haubach Weg 8	Hausfront Süd	1. OG u. 2. OG
IP 321	Theodor-Haubach Weg 8	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 300	Theodor-Haubach Weg 8a	Hausfront Ost	2. OG
IP 301	Theodor-Haubach Weg 8a	Hausfront Süd	EG bis 2. OG
IP 302	Theodor-Haubach Weg 8a	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 303	Theodor-Haubach Weg 8a	Hausfront Nord	EG bis 2. OG
IP 304	Theodor-Haubach Weg 10-12	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 305	Theodor-Haubach Weg 10-12	Hausfront Nord	EG bis 2. OG
IP 306	Theodor-Haubach Weg 10-12	Hausfront Ost	2. OG
IP 307	Theodor-Haubach Weg 10-12	Hausfront Süd	EG bis 2. OG
IP 308	Theodor-Haubach Weg 14-16	Hausfront Nord	1. OG u. 2. OG
IP 310	Theodor-Haubach Weg 14-16	Hausfront Süd	1. OG und 2. OG
IP 311	Theodor-Haubach Weg 14-16	Hausfront West	EG bis. 2. OG

IP 312	Theodor-Haubach Weg 18-20	Hausfront Nord	1. OG und 2. OG
IP 314	Theodor-Haubach Weg 18-20	Hausfront Süd	2.OG
IP 315	Theodor-Haubach Weg 18-20	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 316	Theodor-Haubach Weg 22-24	Hausfront Nord	1. OG und 2. OG
IP 319	Theodor-Haubach Weg 22-24	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 335	Am Erlenbruch 2	Hausfront Südwest	2. OG
IP 360	Johanna-Tesch-Platz 1	Hausfront Südwest	5. OG bis 9. OG
IP 361	Johanna-Tesch-Platz 1	Hausfront Nordwest	8. OG u. 9. OG
IP 331	Theodor-Haubach Weg 1 u. 3	Hausfront West	2. OG
IP 324	Theodor-Haubach Weg 2	Hausfront West	2. OG
IP 323	Theodor-Haubach Weg 4	Hausfront West	2. OG
IP 322	Theodor-Haubach Weg 6	Hausfront West	2. OG
IP 321	Theodor-Haubach Weg 8	Hausfront West	2. OG

IP 302	Theodor-Haubach Weg 8a	Hausfront West	2. OG
IP 304	Theodor-Haubach Weg 10-12	Hausfront West	2. OG
IP 778	An der Festeburg 1	Hausfront Nord	2. OG
IP 769	An der Festeburg 2	Hausfront West	1. OG bis 2. OG
IP 716	An der Festeburg 4	Hausfront West	2. OG
IP 764	An der Festeburg 4a	Hausfront West	2. OG
IP 773	An der Festeburg 5	Hausfront Nord	2. OG
IP 720	An der Festeburg 6	Hausfront West	2. OG
IP 771	An der Festeburg 7	Hausfront West	2. OG
IP 772	An der Festeburg 7	Hausfront Nord	2. OG
IP 723	An der Festeburg 8	Hausfront Ost	2. OG
IP 724	An der Festeburg 8	Hausfront Nord	2. OG
IP 714	An der Festeburg 9	Hausfront Nord	2. OG

IP 713	An der Festeburg 11	Hausfront Nord	2. OG
IP 728	An der Festeburg 12	Hausfront Süd	2. OG
IP 729	An der Festeburg 12	Hausfront Ost	2. OG
IP 730	An der Festeburg 12	Hausfront Nord	2. OG
IP 731	An der Festeburg 14	Hausfront Nord	2. OG
IP 732	An der Festeburg 14	Hausfront Süd	2. OG
IP 733	An der Festeburg 14	Hausfront West	2. OG
IP 735	An der Festeburg 16	Hausfront Nord	2. OG
IP 736	An der Festeburg 16	Hausfront Süd	2. OG
IP 709	An der Festeburg 17	Hausfront Süd	1. OG
IP 737	An der Festeburg 18	Hausfront Süd	2. OG
IP 738	An der Festeburg 18	Hausfront West	2. OG
IP 739	An der Festeburg 18	Hausfront Nord	2. OG

IP 706	An der Festeburg 19	Hausfront West	1. OG
IP 707	An der Festeburg 19	Hausfront Süd	1. OG
IP 740	An der Festeburg 20	Hausfront Süd	2. OG
IP 741	An der Festeburg 20	Hausfront West	2. OG
IP 742	An der Festeburg 20	Hausfront Nord	2. OG
IP 756	An der Festeburg 422	Hausfront Nord	2. OG
IP 760	An der Festeburg 422	Hausfront Nord	2. OG
IP 628	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 75	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 626	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 79	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 625	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 81	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 624	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 83	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 623	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 85	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 622	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 87	Hausfront Nord-Ost	3. OG

IP 621	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 89	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 629	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 114	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 630	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 116	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 631	Dietrich-Bohnhoeffer-Weg 118	Hausfront Nord-Ost	3. OG
IP 743	Friedberger Landstraße 420	Hausfront West	1.OG bis 3. OG
IP 744	Friedberger Landstraße 420	Hausfront Süd	2. OG und 3. OG
IP 745	Friedberger Landstraße 420	Hausfront Nord	2. OG und 3. OG
IP 746	Friedberger Landstraße 422 D,E,F I	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 747	Friedberger Landstraße 422 D,E,F I	Hausfront Süd	2. OG
IP 751	Friedberger Landstraße 422 D,E,F I	Hausfront West	2. OG
IP 752	Friedberger Landstraße 422 D,E,F I	Hausfront West	2. OG
IP 755	Friedberger Landstraße 422 D,E,F I	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 796	Friedberger Landstraße 430 Unfallklinik	Hausfront West	EG bis 4.OG

IP 797	Friedberger Landstraße 430 Unfallklinik	Hausfront Nord	2.OG bis 4.OG
IP 789	Friedberger Landstraße 430 Unfallklinik	Hausfront West	2.OG bis 10.OG
IP 799	Friedberger Landstraße 430 Unfallklinik	Hausfront Nord	EG bis 10. OG
IP 782	Hartmannweg 2a	Hausfront West	2. OG und 3. OG
IP 768	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1. OG
IP 783	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 766	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 784	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 767	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1. OG und 2. OG
IP 785	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	2. OG
IP 793	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 786	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1.OG und 2. OG
IP 792	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1.OG und 2. OG

IP 787	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	1.OG und 2. OG
IP 794	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	EG bis 2. OG
IP 788	Hartmannweg 3 bis 14	Hausfront West	2. OG
IP 789	Hartmannweg 16	Hausfront West	2. OG
IP 790	Hartmannweg 18	Hausfront West	1.OG und 2. OG
IP 791	Hartmannweg 20	Hausfront West	1.OG und 2. OG
IP 795	Hartmannweg 22	Hausfront West	1.OG und 2. OG
IP 617	Valentin-Senger-Straße 78	Hausfront Nord-Ost	2. OG
IP 616	Valentin-Senger-Straße 80	Hausfront Nord-Ost	2. OG
IP 615	Valentin-Senger-Straße 80a	Hausfront Nord-Ost	2. OG
IP 614	Valentin-Senger-Straße 80b	Hausfront Nord-Ost	2. OG
IP 613	Valentin-Senger-Straße 80c	Hausfront Nord-Ost	2. OG
IP 609 bis IP 611	Valentin-Senger-Straße 82a-c	Hausfront Nord-Ost	2. OG

IP 605 bis IP 607	Valentin-Senger-Straße 84a-c	Hausfront Nord-Ost	1. OG und 2. OG
IP 604	Valentin-Senger-Straße 86	Hausfront Nord-Ost	1. OG und 2. OG
IP 603	Valentin-Senger-Straße 86a	Hausfront Nord-Ost	1. OG und 2. OG
IP 601	Valentin-Senger-Straße 86b	Hausfront Nord-West	EG bis 2. OG
IP 602	Valentin-Senger-Straße 86b	Hausfront Nord-Ost	1. OG und 2. OG
IP 657	Valentin-Senger-Straße 88a	Hausfront Nord-Ost	2. OG
IP 656	Valentin-Senger-Straße 90	Hausfront Nord-Ost	EG bis 4. OG
IP 655	Valentin-Senger-Straße 92	Hausfront Nord-Ost	EG bis 4. OG
IP 654	Valentin-Senger-Straße 94	Hausfront Nord-Ost	EG bis 4. OG
IP 653	Valentin-Senger-Straße 96	Hausfront Nord-Ost	EG bis 4. OG
IP 652	Valentin-Senger-Straße 98	Hausfront Nord-Ost	EG bis 4. OG
IP 831	Walter-Hesselbach- Straße 44	Hausfront Süd-Ost	4. OG
IP 819	Walter-Hesselbach- Straße 46	Hausfront Süd-Ost	EG bis 3. OG

IP 826	Walter-Hesselbach- Straße 48	Hausfront Süd-Ost	3. OG
IP 827	Walter-Hesselbach- Straße 50	Hausfront Süd-Ost	1. OG bis 2. OG
IP 818	Walter-Hesselbach- Straße 52	Hausfront Ost	EG bis 4. OG
IP 815 bis IP 817	Walter-Hesselbach- Straße 54	Hausfront Süd-Ost, Nord und Ost	EG bis 4. OG
IP 801 bis 812	Walter-Hesselbach- Straße 76 bis 98	Hausfront Ost	EG bis 2. OG
IP 813	Walter-Hesselbach- Straße 100	Hausfront Ost	EG bis 2.OG
IP 814	Walter-Hesselbach- Straße 102	Hausfront Ost	EG bis 2.OG
IP 820	Walter-Hesselbach- Straße 104	Hausfront Nord-Ost	1. OG bis 3.OG
IP 822	Walter-Hesselbach- Straße 104	Hausfront Nord-West	2. OG bis 3. OG
IP 823	Walter-Hesselbach- Straße 106	Hausfront Süd-Ost	3. OG
IP 824	Walter-Hesselbach- Straße 106	Hausfront Nord-Ost	1. OG bis 3.OG
IP 825	Walter-Hesselbach- Straße 106	Hausfront Nord-West	1. OG bis 3.OG
IP 743	Friedberger Landstraße 420	Hausfront West	3. OG

IP 653	Valentin-Senger-Straße 96	Hausfront Nord-Ost	3. OG und 4. OG
IP 652	Valentin-Senger-Straße 98	Hausfront Nord-Ost	1. OG bis 4. OG
IP 818	Walter-Hesselbach- Straße 52	Hausfront Süd-Ost	3.OG bis 4. OG
IP 815	Walter-Hesselbach- Straße 54	Hausfront Ost	EG bis 4. OG
IP 817	Walter-Hesselbach- Straße 54	Hausfront Süd- Ost	2. OG bis 4. OG
IP 801	Walter-Hesselbach- Straße 76	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 802	Walter-Hesselbach- Straße 78	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 803	Walter-Hesselbach- Straße 80	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 804	Walter-Hesselbach- Straße 82	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 805	Walter-Hesselbach- Straße 84	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 806	Walter-Hesselbach- Straße 86	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 807	Walter-Hesselbach- Straße 88	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 808	Walter-Hesselbach- Straße 90	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG

IP 809	Walter-Hesselbach- Straße 92	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 810	Walter-Hesselbach- Straße 94	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 811	Walter-Hesselbach- Straße 96	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 812	Walter-Hesselbach- Straße 98	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 813	Walter-Hesselbach- Straße 100	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 814	Walter-Hesselbach- Straße 102	Hausfront Ost	1.OG bis 2. OG
IP 1	Walter-Hesselbach- Straße 10	Hausfront Süd-Ost	EG – 3.OG
IP 2	Walter-Hesselbach- Straße 12	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG
IP 3	Walter-Hesselbach- Straße 14	Hausfront Süd-Ost	EG – 3.OG
IP 4	Walter-Hesselbach- Straße 20	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG
IP 5	Walter-Hesselbach- Straße 22	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG
IP 6	Walter-Hesselbach- Straße 28	Hausfront Süd-Ost	EG – 3.OG
IP 7	Walter-Hesselbach- Straße 30	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG

IP 8	Walter-Hesselbach- Straße 36	Hausfront Süd-Ost	EG – 3.OG
IP 9	Walter-Hesselbach- Straße 38	Hausfront Süd-Ost	EG – 3.OG
IP 10	Walter-Hesselbach- Straße 44	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG
IP 11	Walter-Hesselbach- Straße 46	Hausfront Süd-Ost	EG – 3.OG
IP 12 und 13	Walter-Hesselbach- Straße 52	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG
IP 14 und 15	Walter-Hesselbach- Straße 54	Hausfront Süd-Ost	EG – 4.OG
IP 16	Valentin-Senger-Straße 98	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 17	Valentin-Senger-Straße 100	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 18	Valentin-Senger-Straße 104	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 19	Valentin-Senger-Straße 114	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 20	Valentin-Senger-Straße 116	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 21	Valentin-Senger-Straße 122	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 22	Valentin-Senger-Straße 124	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG

IP 23	Valentin-Senger-Straße 130	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 24	Valentin-Senger-Straße 132	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 25	Valentin-Senger-Straße 134	Hausfront Nord-West	EG – 4.OG
IP 26	Valentin-Senger-Straße 136	Hausfront Nord-West	EG – 3.OG

Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer spätestens sechs Monate nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses über ihre Ansprüche zu informieren.

6.2 Baulärm

Bei der Bauausführung sind vom Vorhabenträger die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) und die 32. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 29.08.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.05.2021 und damit der Stand der Technik zu beachten und einzuhalten.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen negative Auswirkungen der Bauausführung (Staub etc.) so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren.

7. Denkmalschutz

1. Vor der Baumaßnahme müssen die potentiellen Standorte der Grenzsteine geprüft und vorhandene Steine am Ort gesichert werden.
2. Sollte eine Sicherung vor Ort nicht möglich und die Verbringung an einen Ort nötig sein, ist dies im Vorfeld mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Abteilung Archäologie, bzw. der unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Frankfurt abzustimmen.

3. Sollten bei Erdarbeiten weitere Bodendenkmäler oder Fundgegenstände bekannt werden, so ist dies dem Landesamt für Denkmalpflege oder der unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zur Entscheidung zu schützen.

8. Kampfmittelfreiheit

Sofern bei den Bauarbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände gefunden werden, ist der Kampfmittelräumdienst (KMRD) beim Regierungspräsidium Darmstadt unverzüglich zu verständigen. Vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten müssen Kampfmittelsondierungen und ggf. Kampfmittelräummaßnahmen durchgeführt werden. Dabei ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten auf den Grundstücksflächen vorzusehen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Für die Dokumentation der Räumdaten ist das beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen entwickelte Datenmodul KMIS-R zu verwenden. Die Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung im Land Hessen müssen beachtet werden.

9. Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen, insbesondere zum Schutz von Natur und Landschaft, zum Schutz der Bevölkerung, zum Schutz des Grundwassers und von Oberflächengewässern sowie zum Schutz privater Rechte, bleibt vorbehalten.

IV. Zusagen

Von der Vorhabenträgerin sind während der Anhörung gegenüber den im folgenden aufgeführten Beteiligten Zusagen abgegeben worden, wodurch sich deren Einwendungen erledigt haben. Die Planfeststellungsbehörde hat diese geprüft und soweit die den Festsetzungen und Abwägungen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegenstehen und für verbindlich erklärt. Soweit der Inhalt von Zusagen bereits in Nebenbestimmungen unter A. IV aufgenommen wurden, wurde von einer Festsetzung abgesehen.

1. Stadt Frankfurt am Main

1. Die konkreten Ausgestaltungen des Baumschutzes werden im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Frankfurt am Main festgelegt.
2. Die Oberbodenmieten werden bei absehbar längerer Standzeit möglichst kurzfristig nach der Aufmietung begrünt. Als längere Standzeit wird nach DIN 18915 eine Lagerzeit von mehr als 2 Monaten angesehen. Die temporäre Begrünung wird während der Lagerzeit nach Bedarf gepflegt und ggf. nachgesät.
3. Der in dem Abzweig von der Direktrampe zum Bodenweg befindliche Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg wird so breit ausgeführt werden, dass ein Straßenverkehrsschild gemäß VwV-StVO darin aufgestellt werden kann.
4. Der Rad- und Gehweg wird entgegen der Darstellung im Straßenquerschnitt mit Betonsteinplatten (nicht Betonsteinpflaster) (vgl. planfestgestellte Unterlage 14 Bl. 3b) ausgeführt.

2. Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3

Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme werden dem Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, E-Mail: LKdoHEVVerkInfra@bundeswehr.org unter Bezugnahme zum TÖB-Vorgang BAIUDBw I 3 angezeigt.

3. IHK Frankfurt am Main

Auf verkehrliche Einschränkungen, wie Umleitungen oder Streckensperrungen, wird in der üblichen Form hingewiesen.

4. Stadtentwässerung Frankfurt am Main (SEF)

Im Zuge der weiteren Planungen der Lärmschutzwände LA 11 und LA 12 wird eine Abstimmung mit der SEF in Bezug auf die betroffenen Mischwasserkanäle (DN 400 und DN 600) erfolgen. Die geltenden „Grundsätze zum Baugrubenverbau und Rückverankerung in Bereich von Bauwerken der öffentlichen Kanalisation“, „Grundsätze der SEF zu Sondernutzungen im öffentlichen Bereich“ und die „Grundsätze zu Beweissicherungsverfahren öffentliche Kanalisation“ werden bei der Planung berücksichtigt.

5. NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH, Netzvertrieb, Projektkoordination (N2- WN3)

1. Der Verlauf der Gas-HD-Leitung und der zugehörige Schutzstreifen werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Sicherheit und Integrität der Gas-HD-Leitung sowie der zugehörigen technischen Anlagen im Geltungsbereich des angezeigten Verfahrens werden dauerhaft gewährleistet.
2. Der Schutzstreifen wird nach den Vorschriften für Gashochdruckleitungen von jeglichen Eingriffen, die betriebserschwerende und leitungsgefährdende Einwirkungen darstellen, freigehalten.
3. Im Zuge der Bauausführung werden im Schutzstreifen, jeweils 2,5 m links und rechts der Rohrachse, kein Aushub, Baumaterialien oder Baustelleneinrichtungen gelagert.
4. Der Schutzstreifen wird zur Ausübung der Leitungswartung sowie zur Durchführung eventueller Prüf- und/oder Reparaturarbeiten an der Gashochdruckleitung und/oder dem Begleitkabel zu jeder Zeit zugänglich sein. Der Trassenverlauf wird sichtbar und begehbar bleiben.

5. Eine Oberflächenveränderung sowie ein Erdauftrag bzw.-abtrag im Schutzstreifenbereich erfolgen nicht.
6. Eine Bebauung oder Überbauung des Leitungs- und Schutzstreifenbereichs erfolgt weder dauerhaft noch für temporäre Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen für Erdaushub oder Baumaterial. Alle Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens stehen (Bauausführung) und den Leitungs- und/oder Schutzstreifenbereich der oben genannten Gashochdruckleitungen betreffen, werden im Vorfeld mit der NRM Netzdienste Rhein- Main GmbH abgestimmt.
7. Für alle Baumaßnahmen wird die NRM – Norm „Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen Armaturen, Mess-, Signal- und Steuerkabel der Mainova“ eingehalten. Die Bestandsunterlagen werden online unter dem Link www.nrmnetzdienste.de/netzauskunft im Bereich Downloads angefordert.

**6. HESSENWASSER GMBH & CO KG, Bereich Wasserwirtschaft und Qualität
/ Abteilung Ressourcenschutz**

1. Die genaue Lage der Leitungen und in deren Bereichen befindlichen Steuerkabel wird vor Ort festgestellt.
2. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Rahmen der Durchführung des Vorhabens die „Anweisung zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Steuerkabel und Trinkwasserschutzgebiete der Hessenwasser GmbH & Co. KG“ zu beachten und einzuhalten und zur Bestätigung des Erhalts der o.a. Schutzanweisung, das Blatt der Anweisung unterschrieben zurückzusenden.

7. Die Beteiligte E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099

1. Im Zuge der weiteren Planungen der Lärmschutzwände wird die gestalterische Qualität durch eine entsprechende Auswahl des Materials oder der Art der Ausführung weiter berücksichtigt.
2. Weiterhin wird im Zuge der Ausführungsplanung geprüft, ob zwischen Lärmschutzwand und Fahrbahnrand unter Beachtung des Mindestabstandes der Baumreihe zum Fahrbahnrand von 10 m und zur Lärmschutzwand von 3 m eine Baumreihe ergänzend vorgesehen werden kann.

8. Die Beteiligte E017; E035

Es wurde zugesagt, die Bäume im Eingriffsbereich vor Baubeginn auf Quartierpotential abgesucht und vorgefundene auf Besatz zu prüfen.

V. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen

Anträge, die den Inhalt und Umfang der Planfeststellungsunterlagen sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde.

Die Stellungnahmen und Einwendungen werden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen und/oder Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen oder durch von der Planfeststellungsbehörde im Wege des Violetteintrags vorgenommene Planänderung oder durch eine Nebenbestimmung Rechnung getragen worden ist oder diese sich nicht auf andere Art und Weise im Laufe des Verfahrens erledigt haben, zurückgewiesen.

VI. Sofortvollzug

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.10.2021 (BGBl. I S. 4650), im öffentlichen Interesse angeordnet.

VII. Allgemeine Hinweise:

1. Die sich durch das Vorhaben ergebenden Entschädigungsansprüche werden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.
2. Durch die Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980 – Az. IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Planänderungsbeschlusses vom 10. Januar 1996 – V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) – in den Teilbereichen Bau der A 66 „Alleespange“ (ab Dortweiler Straße) und Anschluss der A 66 an die A 661 (Bau des Autobahndreiecks Seckbach) entfallen die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 und § 9 a Abs. 1 FStrG mit Beginn der Auslegung des Planes am 31. Mai 1978 in der Stadt Frankfurt am Main eingetretenen Baubeschränkungen und die Veränderungssperre.

B. Sachverhalt

I. Antragsgegenstand

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der von der Bundesrepublik Deutschland als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), seit 01.01.2021 vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), zuvor vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement als zuständige Obere Landesbehörde, beantragte Planänderung bzw. Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, Az. 061-k-04#1.024#, zuletzt geändert durch Ergänzungsbeschluss vom 10.01.1996, Az. 061-k-04#1.024g.

Gegenstand dieser Planänderung/ Ergänzung ist

- der Bau einer Direktrampe Anschlussstelle Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden), Bau-km 0+100 (Direktrampe) - 9+320 (A 661),
- der Bau eines Verflechtungsstreifens, Bau-km 8+750 - 9+850,
- der dem Stand der Technik entsprechende Umbau/Ausbau der bereits bestehenden Regenrückhaltebecken RRB 2 a und RRB 3,
- die Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen (offenporiger Asphaltbelag auf den durchgängigen Hauptfahrbahnen der BAB 661, Bau und Erhöhung von Lärmschutzwänden) und
- die Aufhebung der sog. Alleenspanne (Zubringer zum aufgegebenen Alleentunnel im Zuge der A 66) und des Autobahndreiecks Seckbach,
- einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen und der trassennahen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in Frankfurt am Main sowie einer Ökokontomaßnahme in Büdingen-Thiergarten

als Teil des Endausbaus der Bundesautobahn (BAB) 661 (Ostumgehung Frankfurt am Main).

Die bestehende Bundesautobahn A 661 beginnt in Oberursel im Taunus, führt über Bad Homburg, Frankfurt am Main, Offenbach, Neu-Isenburg nach Langen und endet in Egelsbach. Sie durchschneidet in einem Einschnitt die Ausläufer

des Lohrberger Hanges grenzt die beiden Stadtteile Bornheim und Seckbach der Stadt Frankfurt am Main voneinander ab. Das Planungsgebiet wird vom Riedgraben durchzogen, der von der A 661 mit der Talbrücke Seckbach überbrückt wird. Südlich der Talbrücke grenzt östlich des Autobahndammes der Betriebshof Ost der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) an die A 661.

Der vorliegende Planungsbereich ergänzt die Maßnahme der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a. M. – Ost (Ostumgehung Frankfurt / Main).

II. **Planungsgeschichte**

Bereits im Jahre 1980 wurde der Neubau der Bundesautobahnen A 66 (AD Erlenbruch) und A 661 (Ostumgehung Frankfurt/ Main) planfestgestellt (Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980; Az. 061-k-04#1.024). Im Zeitraum von 1986 bis 1996 wurden weitere Entscheidungen bzw. Beschlüsse zu diesem Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Hierbei handelte es sich inhaltlich um folgende Entscheidungen bzw. Beschlüsse:

- Änderungen im Bereich Seckbach: Überführung Seckbacher Landstraße und Berger Straße, sowie Lärmschutzmaßnahmen inkl. Galerie Seckbach im Bereich Ostfahrbahn 9+407 – 10+480 (Planänderungsbeschluss vom 20.06.1986), Az. 061-k-04#1.024a,
- Planänderung Ersatzzubringer Ratsweg, (Entfallensentscheidung vom 25.01.1989), Az. 061-k-04#1.024b,
- Anordnung sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980 in Gestalt des Planänderungsbeschlusses vom 20.06.1986 für die 1. Baustufe Ostfahrbahn für den Bereich 9+200 – 11+240 (Beschluss Sofortvollzug 08.02.1989), Az. 061-k-04#1.024,
- Erweiterung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980 in Gestalt des Ergänzungsbeschlusses vom 20.06.1986 für die 1. Baustufe Ostfahrbahn für die Bereiche 8+530 –

9+200 und 11+240 – 11+900 (Beschluss Sofortvollzug Erweiterung 23.03.1989), Az. 061-k-04#1.024,

- Verbindungsspanne Preungesheim -außerhalb der Maßnahme- (Planänderungsbeschluss vom 19.02.1990), Az. 061 k 04 1.024b,
- Ergänzender Lärmschutz im Bereich 10+040 – 10+500 (Ergänzungsbeschluss vom 22.01.1991), Az. 061-k-04#1.024c,
- Ergänzender Lärmschutz im Bereich 5+656 – 6+255 -außerhalb der Maßnahme- (Ergänzungsbeschluss vom 19.02.1991), Az. 061-k-04#1.024d,
- Ergänzender Lärmschutz im Bereich 9+525 bis 9+815 (Ergänzungsbeschluss vom 28.02.1991) Az. 061-k-04#1.024e,
- Kostenübernahme einer raumlufttechnischen Anlage (ALT-Anlage) für eine soziale Einrichtung der Beteiligten E 141 (Planänderungsbeschluss vom 15.06.1993), Az. 061-k-04#1.024f,
- Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer (Ergänzungsbeschluss vom 10.01.1996), Az. 061-k-04#1.024g.

Auf Grund der anhängenden Klageverfahren, wurde zunächst nur die Ostseite der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und Hanauer Landstraße einschließlich der Talbrücken Seckbach und Erlenbruch nach Anordnung des Sofortvollzuges 1989 im Jahre 1995 fertiggestellt. Der gesamte Verkehr wird seitdem 4-streifig über dieses Provisorium über die Ostseite geführt. Aufgrund dieser provisorischen Verkehrsführung stehen keine Standstreifen zur Verfügung. Mit der Herstellung der Ostfahrbahn wurde auch bereits ein Teil des planfestgestellten Lärmschutzes einseitig ausgeführt.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980; Az. 061-k-04#1.024, in der Gestalt der letzten Änderung vom 10.01.1996, Az. 061-k-04#1.024g, für den Neubau der A 661 ist inzwischen mit Ausnahme der ebenfalls planfestgestellten Verbindungsrampen an des Autobahndreiecks Seckbach und des an dem Autobahndreieck anschließenden Stückes der A 66 (Alleenspanne) in Richtung Westen bestandskräftig. An dieses in diesem Verfahren planfestgestellte Teilstück der A 66 sollte sich nach früheren Planungen für die Stadt Frankfurt am

Main der Bau des Alleentunnels (A 66) als Verknüpfung der A 661 mit der A 66 in Richtung Westen und A 66 Richtung Osten (Tunnel Riederwald) anschließen. Aufgrund geänderter Ziele zur städtischen Verkehrserschließung wurde dieses Projekt auf Wunsch der Stadt Frankfurt am Main aufgegeben, da der Alleentunnel inzwischen für den weiträumigen Verkehr ohne Bedeutung war. Mit Schreiben vom 27.02.2014 (Az. StB 23/72131.7/0066-2150536) hat das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Projekteinstellung bestätigt. Mit Aufhebungsbeschluss des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) vom 05.02.2015 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Bau des Alleentunnels im Zuge der A 66 aufgehoben (Az. 061-k-04#1.062). Der Bau des Alleentunnels befindet sich nicht mehr im Bedarfsplans zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

Die ebenfalls mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980; Az. 061-k-04#1.024 planfestgestellte, nördlich an den Alleentunnel anschließende Alleenspange sowie das Autobahndreieck Seckbach sind durch den Wegfall des Alleentunnels nicht mehr erforderlich und können entfallen (siehe nachrichtliche Unterlage 16.1). Durch den Verzicht auf den Alleentunnel/Alleenspange und dem AD Seckbach müssen die Verkehrsströme über die 4-streifige A 661 und AS Friedberger Landstraße geführt und neu aufgeteilt werden.

Mit der Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlussstelle Friedberger Landstraße wird die mit Planfeststellung 1980 projektierte Vorbehaltsfläche für einen Betriebsstützpunkt und eine Polizeiautobahnstation überplant. Für diese Einrichtungen besteht nach aktueller Abstimmung mit den zuständigen Stellen kein Bedarf mehr, so dass die Vorbehaltsfläche entfällt.

III. Antragsbegründung

Das Gesamtvorhaben Endausbau der A 661 ist bereits teilweise realisiert. Der vorliegende Planänderungsantrag nach § 76 HVwVfG beinhaltet Anpassungen bzw. Optimierungen, die im Zuge der neuen Verkehrsuntersuchung „Prognosehorizont 2030“ und der neuen Verordnung zur Durchführung des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl I S. 2334), notwendig wurden. Ebenfalls neu hinzugekommen ist der Fachbeitrag hinsichtlich der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele nach dem Wasserhaushaltsgesetz für die betroffenen Gewässer Riedgraben und Main und die Betrachtung der umweltfachlichen Auswirkungen im Zuge der Planungen Direktrampe und Verflechtungsstreifen. Es wurde sowohl in der schalltechnischen Untersuchung als auch dem Lufthygienegutachten für den Endzustand eine summarische Betrachtung der von der A 661 und der A 66 ausgehenden Belastung mit Verkehrsgeräuschen durchgeführt.

In der nun vorliegenden Planung wird die Vervollständigung der Westfahrbahn gemäß dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, in der Fassung vom 20.06.1986 (Az. IV a21 – 61 k 04#1.024 g) nachrichtlich dargestellt. Der bereits planfestgestellte Ausbau der Westfahrbahn umfasst den Restquerschnitt des zweibahnigen Ausbaues der A 661 mit künftig 2 durchgehenden Fahrstreifen zzgl. Standstreifen auf beiden Seiten mit dem Anschlussbereich der Rampen im Bereich AD Erlenbruch.

Die bereits planfestgestellte gebogene Lärmschutzwand mit Auskragung nach Osten im Mittelstreifen ab dem Galeriebauwerk bis südlich der Talbrücke Seckbach (rund 510 m) sind beim Bau der Westfahrbahn noch zu errichten.

Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald durchgeführten Mikrosimulationen (siehe nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.2.1.) zeigen, dass der Verkehr über den bestehenden Ausbauzustand nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann. Bereits im Prognosenullfall, vor allem in der Abendspitze, ist eine deutliche Rückstaubildung auf der A 661 ausgehend von der Zweistreifigkeit der westlichen Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Süden südlich der AS Friedberger Landstraße festzustellen. Hier kommt hinzu, dass am Anschlussknoten an die Friedberger Landstraße der Linksabbiegestrom aus Richtung Frankfurt auf die A 661 nach Süden aufgrund nicht ausreichender Grünzeit nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann. Durch die über

die Direktrampe frei auf die A 661 abfließenden Verkehre entsteht an der Lichtsignalanlage für die Geradeausfahrer keine dauerhafte Rückstaubildung mehr. Die sich in einer Rotphase aufstauenden Fahrzeuge können in der darauffolgenden Grünphase abfließen (siehe planfestgestellte Unterlage 21.2.1). Weiterhin wurde für den Endzustand im Zuge der schalltechnischen und der lufthygienischen Untersuchung eine summative Betrachtung der A 66 und A 661 für die Bereiche New Atterberry, Bornheim, Seckbach und Riederwald durchgeführt.

Zusammenfassend beinhaltet die Planänderung die Neukonzeption der Fahrstreifen der westlichen Richtungsfahrbahn nach Entfall des AD Seckbach. Neu hinzugekommen sind die Planungen zu der Direktrampe, dem Verflechtungsstreifen, dem Ausbau der Regenrückhaltbecken und den Lärmschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Endausbaus der Bundesautobahn A 661 umgesetzt werden sollen.

Die hier vorliegende Planung hat am 04.06.2020 den Gesehenvermerk durch das BMVI erhalten.

Vervollständigung der Westfahrbahn

Mit der geplanten Fertigstellung des bereits planfestgestellten Gesamtquerschnittes (Vervollständigung Westfahrbahn) der A 661 sollen künftig 4 durchgehende Fahrstreifen mit Standstreifen auf beiden Seiten genutzt werden. Spätestens mit dem Anschluss der A 66 an die Ostumgehung (AD Erlenbruch) wird auch die Realisierung der westlichen Fahrbahn der A 661 einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können.

Aufhebung Alleenspange und AD Seckbach

Die ursprüngliche Planfeststellung für die Ostumgehung Frankfurt am Main beinhalteten den Zubringer, die sog. Alleenspange (etwa 160 m westlich der Dortheimer Straße), bis zum Dreieck Seckbach als Verknüpfung der A 661 mit dem geplanten Alleetunnel A 66 in Richtung Wiesbaden. Mit dem Aufhebungsbeschluss vom 05.02.2015, Az. 061-k-04#1.062, für den Alleetunnel entfallen

auch die Erfordernisse der nördlich anschließenden Alleespange und des Autobahndreieck Seckbach. Weitere Unterlagen zu der Aufhebung Alleespange und AD Seckbach sind der nachrichtlichen Unterlage 16.1 zu entnehmen.

Direktrampe und Verflechtungstreifen

Bislang werden die Linksabbieger von der B 3 Friedberger Landstraße mittels Linksabbiegestreifen auf die A 661 geführt. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald durchgeführten Mikrosimulationen (VU 2030 vom 26.10.2017, Prognosehorizont 2030, vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2.1) zeigen, dass bereits im Prognoseullfall, vor allem in der Abendspitze, eine deutliche Rückstaubildung auf der A 661 ausgehend von der Zweistreifigkeit der westlichen Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Süden südlich der AS Friedberger Landstraße festzustellen ist. Hier kommt hinzu, dass am Anschlussknoten an die Friedberger Landstraße der Linksabbiegestrom aus Richtung Frankfurt auf die A 661 nach Süden aufgrund nicht ausreichender Grünzeiten nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2).

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurden folgende Maßnahmen entwickelt:

- Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden)
- Durchgehender Verflechtungstreifen AS Friedberger Landstraße – AD Erlenbruch

Regenrückhaltebecken

Aufgrund des Wegfalles des AD Seckbach mit den zugehörigen Rampen, kann das provisorische Becken RRB 2a an der heutigen Stelle verbleiben. Zur Aufnahme des gesamten Niederschlagswassers der beiden Hauptfahrbahnen und den ergänzenden Fahrstreifen wurde dieses neu berechnet und wird nach dem Stand der Technik ausgebaut. (siehe nachrichtliche Unterlage 18.1)

Das RRB 3 unter der Talbrücke Seckbach entspricht in dem heutigen Zustand nicht dem Stand der Technik und ist entsprechend nur eingeschränkt funktionsfähig. Durch den regelkonformen Ausbau und die geplante Erweiterung wird

das vorhandene Becken zukünftig an den heutigen Stand der Technik angepasst, damit das gesamte Entwässerungssystem der A 661 wieder leistungsfähig ist (siehe nachrichtliche Unterlage 18.5).

Lärmschutzmaßnahmen

Auf Grund der 1980 fehlenden gesetzlichen Vorgaben (Grenzwerte und Rechenverfahren) ist der Lärmschutz, nach heutigen Gesichtspunkten, nicht mehr ausreichend. Durch die Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse vom 20. 06.1986, 22.01.1991, 19.02.1991 und 28.02.1992 sowie dem Beschluss zur Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. 02. 1989 wurde der Lärmschutz in dem Streckenabschnitt der A 66/A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main schrittweise nachgebessert.

Nach Einführung der 16. BImSchV, im Jahre 1990, die die Grenzwerte für den Lärmschutz an Straßen verbindlich festlegte sowie dem in der Verordnung vorgegebenen Rechenverfahren RLS-90, können diese nun bestimmt werden.

IV. Verfahrensgang

1. Anhörungsverfahren beim Regierungspräsidium

Für das Vorhaben wurde das Anhörungsverfahren durch die Anhörsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt (im Weiteren als Anhörsbehörde bezeichnet) durchgeführt.

1.1 Ursprünglicher Antrag

Ursprünglich wurde die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, in diesem Verfahren im Rahmen der Auftragsverwaltung von Hessen Mobil – Straßen und Verkehrsmanagement, Standort Fulda, als Vorhabenträgerin vertreten. Seit dem 01.01.2021 werden die Bundesautobahnen gemäß Art. 90 Abs. 2, Art. 143 e Abs. 1 GG in bundeseigener Verwaltung geführt. Auf der Grundlage des Gesetzes zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (InfrGG) vom 14.08.2017, zuletzt geändert durch Ge-

setz vom 29.06.2020 ist nunmehr die Autobahn GmbH als Träger der Straßenbaulast und Antragsteller des Vorhabens (Vorhabensträgerin) an die Stelle von Hessen Mobil getreten. Hessen Mobil hat die Autobahn GmbH nach dem 01.01.2021 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarung weiter in deren Auftrag punktuell unterstützt.

Mit Schreiben vom 09.07.2020 hat zunächst Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Standort Fulda, für das unter A.I. bezeichnete, bereits planfestgestellte Bauvorhaben gemäß § 17d FStrG i. V. m. §§ 76 Abs. 1, 73 HVwVfG die Durchführung eines Planänderungsverfahrens bei dem Regierungspräsidium Darmstadt beantragt. Der zunächst unvollständige Plan wurde mit der Vorlage ergänzender Unterlagen am 23.11.2020 vervollständigt.

Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Unterlage Nr.	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht (87 Seiten)
1.1	Zusammenfassung nach §16 Abs.1 Nr.7 UVPG (16 Seiten)
2 Bl. 1	Übersichtskarte
3 Bl. 1	Übersichtslageplan
4 Bl. 1	Übersichtshöhenplan
5 Bl. 1	Lageplan Bau-km 8+700 bis km 9+700
5 Bl. 2	Lageplan Bau-km 9+700 bis km 10+700
5 Bl. 3	Lageplan Bau-km 10+700 bis km 11.902

6 Bl. 1	Höhenplan Bau-km 8+700 bis km 9+700
6 Bl. 2	Höhenplan Bau-km 9+700 bis km 10+700
6 Bl. 3	Höhenplan Bau-km 10+700 bis km 11.902
6 Bl. 4	Höhenplan Direktrampe
7 Bl. 1	Schalltechnischer Lageplan Bereich New Atterberry und Festeburg
7 Bl. 2	Schalltechnischer Lageplan Bereich Bornheim und Seckbach
7 Bl. 3	Schalltechnischer Lageplan Bereich Riederwald
8 Bl. 1	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 8+700 bis km 9+700
8 Bl. 2	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 9+700 bis km 10+700
8 Bl. 3	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 10+700 bis km 11.902
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen
9.1 Bl. 1	Bestands- und Konfliktplan
9.1 Bl. 2	Planzustand- und Maßnahmenplan
9.1 Bl. 3	Fauna- Bestands- und Erfassungsplan
9.1 Bl. 4	Maßnahmenblätter (20 Seiten)
9.2 Bl. 1	Ökokontomaßnahmen (25 Seiten)

10	Grunderwerb
10.1 Bl. 1	Grunderwerbsplan Bau-km 8+700 bis km 9+700
10.1 Bl. 2	Grunderwerbsplan Bau-km 9+700 bis km 10+700
10.1 Bl. 3	Grunderwerbsplan Bau-km 10+700 bis km 11.902
10.1 Bl. 4	Grunderwerbsplan externe Fläche Ökokontomaßnahmen
10.2 Bl. 1	Grunderwerbsverzeichnis (19 Seiten)
11 Bl. 1	Regelungsverzeichnis (1 Seiten)
14 Bl. 1	Regelquerschnitt RQ 29 (Verflechtungsstreifen) und Bau- km11+245 bis 11+369
14 Bl. 2	Regelungsquerschnitt RQ 29 (Ein/-und Ausfahrtbereich mit Lärmschutzwände) und Galeriebauwerk
14 Bl. 3	Regelquerschnitt Direktrampe
16	Sonstige Pläne – Rückabwicklung Alleespange
16.1 Bl. 1	Kurzerläuterung
16.1 Bl. 2	Aufhebungsbeschluss Alleentunnel (10 Blatt)
16.1 Bl. 3	Lageplan 1976
16.1 bl. 4	Lageplan 1985
17	Immissionstechnische Untersuchungen
17 Bl. 1	Erläuterungsbericht (30 Seiten)

17.1 Bl. 1	Variantenabwägung mit Anlagen (41 Seiten)
17.2	Ergebnis schalltechnischer Berechnung
17.2 Bl. 1	Bereich New Atterberry und Festeburg (25 Seiten)
17.2 Bl. 2	Bereich Seckbach (33 Seiten)
17.2 Bl. 3	Bereich Riederwald (21 Seiten)
17.3 Bl. 1	Schalltechnische Berechnung – Freibereichskarte Prognose 2030 Zeitbereich Tag
17.3 Bl. 2	Schalltechnische Berechnung – Freibereichskarte Prognose 2030 Zeitbereich Nacht
18	Wassertechnische Untersuchungen: Vorbemerkung wassertechnische Unterlagen (4 Seiten)
18 Bl. 1-7	Berechnungsunterlagen BGS
18 Bl. 1	Erläuterungsbericht (26 Seiten)
18 Bl. 2 – 7	Anlagen zu 18 Bl.1 (54 Blatt)
18.1 Bl. 1-4	Planunterlagen RRB 2a (Ausführungsplanung)
18.1 Bl. 1	Erläuterungsbericht (16 Seiten)
18.1 Bl. 2	Lageplan
18.1 Bl. 3	Höhenplan
18.1 Bl. 4	Bauwerk Drosselschacht
18.2 Bl. 1-4	Planunterlagen RRB 3
18.2 Bl. 1	Erläuterungsbericht (18 Seiten)
18.2 Bl. 2	Lageplan
18.2 Bl. 3	Höhenplan Schnitte

18.2 Bl. 4	Bauwerk Drosselschacht
18.3 Bl. 1	Fachbeitrag nach nach Wasserrahmenrichtlinie (52 Seiten)
18.4	Nachweis nach DWA-M 153 (2 Blatt)
19	Umweltfachliche Untersuchung
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (70 Seiten)
19.2	Artenschutzbeitrag (114 Seiten)
21.1	Lufthygienisches Gutachten (87 Seiten)
21.1 Bl. 1	Erläuterungsbericht Gesamtgutachten (69 Seiten)
21.1 Bl. 2	Aktualisierung Erläuterungsbericht mit Planunterlagen (18 Seiten)
21.2	Verkehrsuntersuchung Prognosehorizont 2030 Plandarstellung 1-16 (66 Seiten)
21.2/Anlagen 1-3	Anlage 1-3 zu 21.2 (92 Blatt)

1.2 Auslegung der Antragsunterlagen

Aufgrund der COVID19-Pandemie wurde die Anhörung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) vom 20.05.2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I Nr. 88) durch Veröffentlichung im Internet durchgeführt. Zu diesem Zweck wurden die Planunterlagen in der Zeit vom 23.11. bis einschließlich 22.12.2020 auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de> – Rubrik: „Presse / Öffentliche

Bekanntmachungen / Verkehr / Straßen“) und im UVP-Portal des Landes (<https://www.uvp-verbund.de/he>) veröffentlicht.

Darüber hinaus erfolgte die Auslegung im gleichen Zeitraum als zusätzliches Informationsangebot nach § 3 Abs. 2 des PlanSiG vom 20.05.2020, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I Nr. 88) in der von den Änderungen des Plans betroffenen Stadt Frankfurt am Main. Der Plan hat daher in der Zeit vom 23.11. bis einschließlich 22.12.2020 im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium, während der Dienststunden (montags, dienstags, donnerstags und freitags in der Zeit von 07:10 Uhr bis 15:40 Uhr sowie mittwochs von 07:10 Uhr bis 19:00 Uhr) unter Beachtung der allgemeinen Abstands- und Hygiene-vorschriften zur allgemeinen Einsicht ausgelegt (§ 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3 HVwVfG).

Zeit und Ort der Veröffentlichung bzw. Auslegung wurden am 17.11.2020 in ortsüblicher Weise im Amtsblatt Nr. 47 der Stadt Frankfurt am Main gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 S. 1 HVwVfG bekannt gemacht.

In den Bekanntmachungen wurden die Anhörungsbehörde und die Stadt Frankfurt am Main als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen sich Betroffene innerhalb der Äußerungsfrist des § 21 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) zu den Änderungen des bereits festgestellten Plans schriftlich oder mündlich zur Niederschrift äußern konnten. In Anbetracht des erheblichen Umfangs der eingereichten Planunterlagen wurde die Äußerungsfrist, die im Regelfall einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen endet, gem. § 21 Abs. 3 UVPG verlängert. Sie endete am 05.02.2021.

In der Bekanntmachung wurde dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen muss. Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den geänderten Plan nach Ablauf der Äußerungsfrist für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen und nur noch solche Einwendungen zugelassen sind, die sich

auf die Änderungen des Plans beziehen, war in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten (§ 21 Abs. 4 UVPG). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass von der Durchführung eines Erörterungstermins im Sinne des § 73 Abs. 6 HVwVfG und des § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG abgesehen werden kann (§ 17 d FStrG). Des Weiteren erging der Hinweis, dass mit der Veröffentlichung/Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 18 Abs. 1 des UVPG verbunden ist. Letztlich wurde auch darauf hingewiesen, dass der Inhalt der Bekanntmachung und die geänderten Planunterlagen über die Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de>, Rubrik: „Presse“ / Öffentliche Bekanntmachungen / Verkehr / Straßen“) und das UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/startseite>) zugänglich gemacht werden.

Im Verlauf der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde festgestellt, dass sowohl die auf der Homepage der Anhörungsbehörde veröffentlichten als auch die bei der Stadt Frankfurt am Main offen gelegten Planunterlagen unvollständig waren. In der bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des Tunnels Riederwald (Az. 061–k-04#2.054g) vorgelegten und bis auf eine redaktionelle Anpassung zur Geschwindigkeit unverändert gebliebenen Verkehrsuntersuchung wurden von Hessen Mobil – Straßen und Verkehrsmanagement sowohl innerhalb der nachrichtlichen Unterlage 21.2 (Verkehrsuntersuchung) als auch in der Papierversion Bestandteile herausgenommen. Es handelte sich dabei um die Anlagen zum Textteil der Verkehrsuntersuchung (Pläne 1 – 16). Darüber hinaus fehlte auch die im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung noch vorgelegte Radverkehrszählung Friedberger Landstraße (Unterlage 21.2 a).

Schließlich wurde aufgrund von Äußerungen Beteiligter festgestellt, dass der den Unterlagen beigefügte Querschnitt für die Direktrampe (Unterlage 14, Blatt 3) nicht die zur Planfeststellung beantragte Variante darstellte und die

grundstücksmäßige Abgrenzung der Ökokontomaßnahme in Büdingen-Thiergarten anpassungsbedürftig war.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde daher mit entsprechend ergänzten und geänderten Unterlagen wiederholt. Zu diesem Zweck wurden die Planunterlagen in der Zeit vom 15.02. bis einschließlich 15.03.2021 auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de> – Rubrik: „Presse / Öffentliche Bekanntmachungen / Verkehr / Straßen“) und im UVP-Portal des Landes (<https://www.uvp-verbund.de/he>) veröffentlicht. Darüber hinaus erfolgte im gleichen Zeitraum die nochmalige Auslegung zu jedermanns Einsicht im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium, während der Dienststunden (montags, dienstags, donnerstags und freitags in der Zeit von 07:10 Uhr bis 15:40 Uhr sowie mittwochs von 07:10 Uhr bis 19:00 Uhr unter Beachtung der allgemeinen Abstands- und Hygienevorschriften, § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3 HVwVfG) als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 PlanSiG).

Zeit und Ort der Veröffentlichung bzw. Auslegung wurden am 09.02.2021 in ortsüblicher Weise im Amtsblatt Nr. 6 der Stadt Frankfurt am Main gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 S. 1 HVwVfG bekannt gemacht.

Das Ende der Einwendungsfrist wurde auf den 15.04.2021 festgelegt.

In der Bekanntmachung wurde der Anlass für die Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung erläutert. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass die Zuständigkeit für die Planung mit dem 01.01.2021 auf die Autobahn GmbH übergegangen ist und Einwendungen, die aufgrund der Veröffentlichung/Auslegung der Planunterlagen vom 23.11.2020 bis einschließlich 22.12.2020 erhoben wurden, unverändert fortgelten und nicht nochmals erhoben werden müssen. Im Übrigen entspricht der Inhalt der Bekanntmachung derjenigen, die am 17.11.2020 veröffentlicht wurde.

1.3 Beteiligung der Behörden ,Stellen und anerkannten Naturschutz-und sonstigen Vereinigungen

Mit Schreiben vom 23.11.2020 hat die Anhörungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, die Planunterlagen zugestellt und Gelegenheit gegeben, bis zum 15.02.2021 Stellung zu nehmen (§17a FStrG i. V. m. §73 Abs.2 und Abs.3a HVwVfG). Dabei wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen bis zu der bereits am 05.02.2020 endenden Äußerungsfrist des § 21 Abs. 3 UVPG zu erheben sind, um einen auf das Verwaltungsverfahren beschränkten Ausschluss der Einwendungen (formelle Präklusion) zu vermeiden.

Die klagebefugten Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 S. 5 HVwVfG sind gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 S. 1 HVwVfG von der Veröffentlichung / Auslegung des Planes benachrichtigt worden und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Nicht ortsansässige Betroffene, deren Aufenthalt bekannt war und die nicht bereits als in ihrem Aufgabenbereich betroffene Behörde oder TöB in das Beteiligungsverfahren einbezogen wurden, wurden gem. § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG über die Veröffentlichung/Auslegung des Plans unterrichtet.

1.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist haben verschiedene Behörden, Träger öffentlicher Belange und Private zu dem Plan Stellung genommen. Darüber hinaus sind auch verspätete Einwendungen Privater eingegangen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden von der Anhörungsbehörde sukzessive nach Eingang an die Vorhabenträgerin zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern zugeleitet.

1.5 Antrag auf 1. Planänderung

Aufgrund der in der Anhörung gewonnenen Erkenntnisse hat die Vorhabenträgerin der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 08.09.2021, eingegangenen

am 08.10.2021, eine weitere Änderung des Plans, wie unter Ziffer B.IV.1.1 beschrieben vorgelegt und die Durchführung des Anhörungsverfahrens beantragt. Gegenstand der Planänderung war

- die Änderung der Radwegführung im Bereich der Einmündung Bodenweg und der Direktrampe ausschließlich in Außenlage unter Verzicht auf die Radfahrerfurt in Mittellage,
- die Anpassung der Ökokontomaßnahmen (Änderung Bilanzierung und Anpassung bzgl. bereits verbrauchter Maßnahmenflächen hinsichtlich der Kompensationsfläche M 23.1, Vergrößerung der Maßnahme M 19) und
- die Umplanung des Regenrückhaltebeckens RRB 3.

Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

Unterlage Nr.	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht
1.0a	Erläuterungsbericht Planänderung A 661 Endzustand (85 Seiten)
5	Lageplan
5 Bl. 1a	Lageplan Bau-km 8+700 – 9+700
5 Bl. 2a	Lageplan Bau-km 9+700 – 10+700
6	Höhenplan
6 Bl. 4a	Höhenplan Direktrampe
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen
8 Bl. 1a	Lageplan Bau-km 8+700 – 9+700
8 Bl. 2a	Lageplan Bau-km 9+700 – 10+700
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen

9.1 Bl. 4a	Maßnahmenblätter
9.2 Bl. 1a	Ökokontomaßnahmen
10	Grunderwerb
10.1 Bl. 1a	Grunderwerbsplan, Bau-km 8+700 – 9+700
10.1 Bl. 2a	Grunderwerbsplan, Bau-km 9+700 – 10+700
10.1 Bl. 4b	Grunderwerbsplan, externe Fläche Ökokontomaßnahme
10.2.Bl.1b	Grunderwerbsverzeichnis zur Unterlage 10.1 (18 Seiten)
11	Regelungsverzeichnis
11 Bl. 1a	Regelungsverzeichnis (14 Seiten)
14	Straßenquerschnitt
14 Bl. 3b	Regelquerschnitt Direktrampe
18	Wassertechnische Untersuchungen
18.2 Bl. 1-4	Planunterlagen RRB 3 – entfällt ersatzlos
18.2 Bl. 3a	Fachbeitrag nach WRRL (57 Seiten)
18.2 Bl. 4a	Nachweis nach DWA-M 153 (2 Seiten)
18.2 Bl. 5	Hydrodynamische Berechnung (32 Seiten)
18.2 Bl. 6	Zusammenstellung Einleitstellen (1 Seite)

1.6 Auslegung der Antragsunterlagen 1. Planänderung

Die Anhörung zu diesen Änderungen wurde im Wege einer vereinfachten Anhörung im Sinne des § 73 Abs. 8 HVwVfG durchgeführt.

Zu diesem Zweck wurden die in ihrem Aufgabengebiet oder in ihren Belangen stärker bzw. anders als bisher betroffenen Beteiligten einschließlich der Umweltvereinigungen mit Schreiben vom 27.10.2021 von den Änderungen durch

Übersendung der geänderten Planunterlagen unterrichtet und es wurde ihnen Gelegenheit zur Äußerung bis zum 08.11.2021 gegeben.

Die zu den Änderungen des Plans eingegangenen Äußerungen wurden der Vorhabenträgerin zur Erwiderung zugeleitet.

1.7 Erwiderungen 1. Planänderung

Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin zu den Äußerungen des Haupt- und Änderungsverfahrens wurden der Anhörungsbehörde mit E-Mails vom 09.03 und 10.03 sowie mit Schreiben vom 21.03.2022 vorgelegt.

1.8 Erörterungstermin

Die Anhörungsbehörde hat zur Verhandlung der gegen die Änderungen des zugelassenen Vorhabens erhobenen Einwendungen einen Erörterungstermin für den Zeitraum vom 02. – 04.05.2022, jeweils 9:30 Uhr im Saalbau Südbahnhof, Albert Mangelsdorff-Saal, Hedderichstraße 51, 60594 Frankfurt am Main anberaumt.

Am 02.05.2022 wurden gleichlautende Einwendungen von dem Beteiligten UE28 und Einwendungen, die sich an dem Muster 4 orientierten und am 03.05.2022 Individualaeinwendungen erörtert. Am 04.05.2022 wurden gleichlautende Einwendungen der Anwohner der Wohngebiete New Atterberry (E001) und das an seine Einwendung angelehnte Muster 1, Muster 3, Hartmannweg/An der Festeburg (Muster 5) und des Riederwaldes (Muster 2) behandelt. Zudem bestand an diesem Tag für alle übrigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben hatten Gelegenheit, ihr Anliegen zu erörtern. Diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, wurden zu dem jeweiligen Tag des Erörterungstermins jeweils durch gesonderte Schreiben eingeladen.

Der für Mittwoch, den 04.05.2022 anberaumte Erörterungstermin wurde von der Stadt Frankfurt am Main am 26.04.2022 im Amtsblatt Nr. 17 (<https://verwaltungsportal.hessen.de/themen/information/straßenbau-bekanntmachungen-planfeststellung>) und im UVP-Portal des Landes (<https://www.uvp-verbund.de/he>) veröffentlicht.

1.9 Vorlagebericht

Die Anhörungsbehörde hat mit Bericht vom 04.08.2022 die Anhörungs- und Planungsunterlagen gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG der Planfeststellungsbehörde beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (im Folgenden als Planfeststellungsbehörde bezeichnet), welche ab diesem Zeitpunkt die verfahrensführende Behörde war, zur Entscheidung vorgelegt.

2. Weitere Anhörung durch die Planfeststellungsbehörde

2.1 Antrag auf 2. Planänderung

Aufgrund der gewonnen Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin im Mai 2022 hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 18. 01.2023, eingegangen am 24.01.2023, eine weitere Änderung des Plans, wie unter Ziffer B.IV.1.5 beschrieben, vorgelegt und die Durchführung des Anhörungsverfahrens beantragt.

Gegenstand der 2. Planänderung war

- der Klimaschutzbelang (Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr; treibhausgasrelevante Landnutzungsänderungen und Lebenszyklusemissionen),
- die Ergänzung der Stockwerkszahlen bei betrachteten Immissionsorten,
- eine Überprüfung, ob sich in den Einfallstraßen nach Frankfurt am Main zwischen dem Prognosenußfall und dem Planfall eine Verkehrsmehrung einstellt,
- und die Überprüfung der Kosten und des Nutzen von Lärmschutzwänden im Bereich New Atterberry mit einer Dimensionierung höher als 10m.

Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

Unterlage Nr.	Bezeichnung
01b	Erläuterungsbericht

	Anlage 1: Ermittlung der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr – neu -
	Anlage 2: Ermittlung der Lebenszyklusemissionen – neu-
01.1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG
07 Bl. 2a	Schalltechnischer Lageplan – Bereich Bornheim und Seckbach
07 Bl. 4	Schalltechnischer Lageplan – Bereich Friedberger Straße
17.1 Bl. 2	Ergänzung zur Variantenabwägung mit Anlagen – neu -
17.2 Bl.2a	Ergebnis schalltechnischer Berechnung – Bereiche Seckbach und Bornheim
17.2 Bl. 4	Ergebnis schalltechnischer Berechnung – Bereich Friedberger Land- straße - neu

2.2 Auslegung der Antragsunterlagen zur 2.Planänderung

Die Auslegung des geänderten Planes (Zeichnungen und Erläuterungen) erfolgte gem. § 3 Abs. 1 PlanSiG durch eine Veröffentlichung der Unterlagen im Internet.

Zu diesem Zweck wurden die Planunterlagen in der Zeit vom 22.02.2023 bis einschließlich 21.03.2023 auf der Homepage des Landes Hessen (<https://verwaltungsportal.hessen.de/themen/information/straßenbau-bekanntmachungen-planfeststellung>) und im UVP-Portal des Landes (<https://www.uvp-verbund.de/he>) veröffentlicht.

Darüber hinaus erfolgte die Auslegung im gleichen Zeitraum als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 PlanSiG) in der von den Änderungen des Plans betroffenen Stadt Frankfurt am Main. Der Plan hat in der Zeit vom 22.02.2023 bis einschließlich 21.03.2023 im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium, während

der Dienststunden (montags, dienstags, donnerstags und freitags in der Zeit von 07:10 Uhr bis 15:40 Uhr sowie mittwochs von 07:10 Uhr bis 19:00 Uhr) zur allgemeinen Einsicht ausgelegt (§ 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3 HVwVfG).

Zeit und Ort der Veröffentlichung bzw. Auslegung wurden am 14.02.2023 in ortsüblicher Weise im Amtsblatt Nr. 7 der Stadt Frankfurt am Main gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 S. 1 HVwVfG bekannt gemacht.

In den Bekanntmachungen wurden das HMWEVW in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde und die Stadt Frankfurt am Main als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen sich Betroffene innerhalb der Äußerungsfrist des § 21 UVPG zu den Änderungen des bereits festgestellten Plans schriftlich oder mündlich zur Niederschrift äußern konnten.

In der Bekanntmachung wurde dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen muss. Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den geänderten Plan nach Ablauf der Äußerungsfrist für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen und nur noch solche Einwendungen zugelassen sind, die sich auf die Änderungen des Plans beziehen, war in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten (§ 21 Abs. 4 UVPG). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass von der Durchführung eines Erörterungstermins im Sinne des § 73 Abs. 6 HVwVfG und des § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG abgesehen werden kann (§ 17d FStrG). Des Weiteren erging der Hinweis, dass mit der Veröffentlichung/Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 18 Abs. 1 des UVPG verbunden ist. Letztlich wurde auch darauf hingewiesen, dass der Inhalt der Bekanntmachung und die geänderten Planunterlagen über die Homepage des Landes Hessen (<https://verwaltungsportal.hessen.de/themen/information/straßenbau-bekanntmachungen-planfeststellung>) und das UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/startseite>) zugänglich gemacht werden.

Im Verlauf der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde festgestellt, dass sowohl die auf der Homepage des RP veröffentlichten als auch die bei der Stadt Frankfurt am Main offen gelegten Planunterlagen unvollständig waren. Es handelte sich dabei um die Anlagen zur Planunterlage „U 17.1 – Blatt 2 Ergänzung Variantenuntersuchung“, wo die letzten vier Seiten fehlten.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde daher mit entsprechend ergänzten Unterlagen verlängert. Zu diesem Zweck wurden die Planunterlagen nunmehr „erneut“ in der Zeit vom 09.03.2023 bis einschließlich 11.04.2023 auf der Homepage des Landes Hessen (<https://verwaltungsportal.hessen.de/themen/information/straßenbau-bekanntmachungen-planfeststellung>) und im UVP-Portal des Landes (<https://www.uvp-verbund.de/he>) veröffentlicht. Darüber hinaus erfolgte im gleichen Zeitraum die nochmalige Auslegung zu jedermanns Einsicht im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium, während der Dienststunden (montags, dienstags, donnerstags und freitags in der Zeit von 07:10 Uhr bis 15:40 Uhr sowie mittwochs von 07:10 Uhr bis 19:00 Uhr, § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3 HVwVfG) als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 PlanSiG).

Zeit und Ort der Veröffentlichung bzw. Auslegung wurden am 07.03.2023 in ortsüblicher Weise im Amtsblatt Nr. 10 der Stadt Frankfurt am Main gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 S. 1 HVwVfG bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurde der Anlass für die Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung erläutert.

Ebenso wurde dargelegt, dass sich nunmehr die Frist, um Einwendungen gegen die 2. Planänderung dieses Verfahrens zu erheben, bis zum 11.05.2023 verlängerte.

2.3 Beteiligung der Behörden, Stellen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und sonstigen Vereinigungen zur 2. Planänderung

Mit Schreiben vom 16.02.2023 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, die Planunterlagen zugestellt und Gelegenheit gegeben, bis zwei Wochen nach Zugang des Schreibens Stellung zu nehmen (§17a FStrG i. V. m. §73 Abs.2 und Abs. 3 a HVwVfG). Dabei wurde darauf hingewiesen, dass später eingegangene Stellungnahmen nach Maßgabe des § 73 Abs. 3 a HVwVfG unberücksichtigt bleiben könnten.

Die klagebefugten Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 S. 5 HVwVfG sind gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 S. 1 HVwVfG von der Veröffentlichung / Auslegung des Planes benachrichtigt worden und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Nicht ortsansässige Betroffene, deren Aufenthalt bekannt war und die nicht bereits als in ihrem Aufgabenbereich betroffene Behörde oder TöB in das Beteiligungsverfahren einbezogen wurden, hat die Stadt Frankfurt am Main gem. § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG über die Veröffentlichung / Auslegung des Plans unterrichtet.

2.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist haben verschiedene Behörden, Träger öffentlicher Belange und Private zu dem Plan Stellung genommen. Darüber hinaus sind auch Einwendungen Privater eingegangen, davon waren fünf verspätet.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom HMWEVW sukzessive nach Eingang an die Vorhabenträgerin zur fachtechnischen Prüfung und Erwidderung zugeleitet.

C. Begründung

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) stellt den geänderten Plan für den Neubau der A 661, zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a.M. – Ost – Ostumgehung Frankfurt am Main – mit Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Aufhebung Allee-sperre/AD Seckbach und erweiterter Lärmschutz fest.

Gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1, Hs. 1 HVwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 Satz 2 HVwVfG. Andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, sind gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1, Hs. 2 HVwVfG neben der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht erforderlich.

Von der Zulassungswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung ausgenommen sind die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen nach § 8 WHG. Die Planfeststellungsbehörde trifft diese wasserrechtlichen Entscheidungen als rechtlich selbstständiges Element neben der straßenrechtlichen Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG im Einvernehmen mit der oberen Wasserbehörde. Gemäß § 11, 1. Alt. HWG kann dies einheitlich unter Anwendung der für die Planfeststellung geltenden Vorschriften in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgen, da über die Erlaubnisse gleichzeitig entschieden wird.

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Zuständigkeit

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) ist als Planfeststellungsbehörde gemäß § 17d FStrG i. V. m. § 76 Abs. 1 HVwVfG i. V. m. § 46 Abs. 1 des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) vom 08.06.2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes

vom 30.09.2021 (GVBl. I S. 618), i. V. m. dem Beschluss über die Zuständigkeiten der einzelnen Ministerinnen und Minister nach Art. 104 Abs. 2 der Verfassung des Landes Hessen vom 04.04.2019 (GVBl. I S. 56) für die Entscheidung gemäß § 76 Abs. 1 HVwVfG zuständig. Dies gilt sowohl für die Entscheidung durch einen Planfeststellungsbeschluss selbst, als auch für die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die von der Konzentrationswirkung umfassten weiteren Entscheidungen.

2. Erforderlichkeit der Planfeststellung und UVP Pflicht

Die Planfeststellungsbehörde konnte über die beantragte Planänderung gem. §§ 17, 17d FStrG i. V. m. § 76 Abs. 1 HVwVfG entscheiden. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war erforderlich.

Auf das Planfeststellungsverfahren finden die §§ 17 ff. FStrG in Verbindung mit den §§ 72 ff. HVwVfG Anwendung. Gemäß § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss vor und wurde das Vorhaben noch nicht fertiggestellt, so ist über eine Änderung des festgestellten Plans gemäß § 76 Abs. 1 HVwVfG durch ein neues Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Die Regelung des § 76 Abs. 1 HVwVfG war hier anwendbar. Der im Jahr 1980 planfestgestellte Neubau der A 661 war ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben. Die in diesem Verfahren beantragte Änderung bezieht sich auf das bereits am 04.01.1980 planfestgestellte, aber nicht vollständig fertiggestellte Vorhaben in der Gestalt der Änderung vom 20.06.1986 (Az. 061-k-04#1.024a), vom 19.02.1990 (Az. 061-k-04#1.024b), vom 22.01.1991 (Az. 061-k-04#1.024c), vom 19.02.1991 (Az. 061-k-04#1.024d), vom 28.02.1991 (Az. 061-k-04#1.024e), vom 15.06.1993 (Az. 061-k-04#1.024f) und vom 10.01.1996 (Az. 061-k-04#1.024g). Der vierstreifige Neubau der A 661 – „Ostumgehung Frankfurt am Main“ – vom damaligen Bau-km 5,700 nördlich Preungesheim bis zum damaligen Bau-km 12,819 südlich der Hanauer Landstraße, einschließlich der Knotenpunkte und Anschlussstellen bei Preungesheim, an der Friedberger Landstraße, Am Erlenbruch und an der Hanauer Landstraße sowie das früher

geplante Autobahndreieck Seckbach mit Alleenspange (Anschluss an den früher geplanten Alleentunnel) wurden bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980 planfestgestellt. Auf Grund seinerzeit anhängiger Klageverfahren, die jeweils Teilstrecken des Gesamtabschnittes betrafen, wurde u. a. mit Bescheiden vom 08.02.1989 und 23.03.1989 (Az. 061k-04#1.024) die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses für den Bereich von Bau-km 8,530 bis Bau-km 9,200 und von Bau-km 11,240 bis 11,900 dahingehend angeordnet, dass in diesem Bereich zunächst zwei Richtungsfahrbahnen mit den zugehörigen Bauwerken errichtet werden. Diese Form der Realisierung wurde vor dem Hintergrund der noch nicht ansehbaren Realisierung des Riederwaldtunnels und des Alleentunnels (beide A 66) und des Aussetzungsinteresses der damaligen Kläger zunächst als ausreichend angesehen, um den Verkehrsbeziehungen im Autobahnnetz rund um Frankfurt aufrechtzuerhalten.

Aufgrund dieser Regelung wurde die Ostseite der A 661 zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und Hanauer Landstraße einschließlich der Talbrücken Seckbach und Erlenbruch im Jahre 1995 fertiggestellt. Der gesamte Verkehr wird seitdem 4-streifig über dieses Provisorium geführt. Die gerichtlichen Verfahren sind insoweit abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980 für das Vorhaben in der Gestalt der Änderung vom 20.06.1986 (Az. 061-k-04#1.024a), vom 19.02.1990 (Az. 061-k-04#1.024b), vom 22.01.1991 (Az. 061-k-04#1.024c), vom 19.02.1991 (Az. 061-k-04#1.024d), vom 28.02.1991 (Az. 061-k-04#1.024e), vom 15.06.1993 (Az. 061-k-04#1.024f) und vom 10.01.1996 (Az. 061-k-04#1.024g) ist – mit Ausnahme der Verbindungsrampen des bisher vorgesehenen Autobahndreiecks Seckbach und der Allenspange (A 66 in Richtung Westen) – bestandskräftig und kann realisiert werden. Die nunmehr beantragte Planänderung beinhaltet die Engpassbeseitigung im Bereich Seckbach mittels eines Verflechtungstreifens, den Anschluss Friedberger Landstraße aus Fahrtrichtung Frankfurt Innenstadt zur A 661 in Fahrtrichtung Offenbach in Form einer Direktrampe sowie erweiterte Lärmschutzmaßnahmen entlang des gesamten Abschnitts zwischen der An-

schlussstelle Friedberger Landstraße und der Talbrücke Erlenbruch. Des Weiteren beinhaltet der Antrag der Vorhabenträgerin die Teilaufhebung der Planfeststellung für die Verbindungsrampen des ehemaligen Autobahndreiecks Seckbach und der Allenspange, für die aufgrund der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für den Alleentunnel im Zuge der A 66 kein Bedarf mehr besteht. Über die Vervollständigung bzw. Anpassung des bereits planfestgestellten und vollziehbaren, aber noch nicht fertiggestellten Vorhabens Neubau der A 661 kann hier nach § 76 Abs. 1 HVwVfG entschieden werden.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung war erforderlich, § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG i. V. m. §§ 1 Abs. 1 Satz 1, 9 Abs. 3 Nr. 1 UVPG und Anlage I Nr. 14.3 zum UVPG. Die Vorhabenträgerin hat im Planfeststellungsverfahren die nach § 16 UVPG erforderlichen Unterlagen eingereicht. Diese Unterlagen wurden den gemäß § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zugeleitet. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 f. UVPG ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgt, § 17 FStrG i. V. m. § 73 HVwVfG. Im Einzelnen wird auf die folgenden Ausführungen und die Ausführungen unter C II verwiesen.

3. Ordnungsgemäße Durchführung der Anhörung

Das Anhörungsverfahren nach § 73 HVwVfG i. V. m. § 17a FStrG wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die Einwendungen in Bezug auf das Verfahren werden daher zurückgewiesen

3.1 Anstoßwirkung der Planänderungsunterlagen

Die von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen ermöglichen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Die ausgelegten Planänderungsunterlagen erfüllen die an die sogenannte Anstoßwirkung zu stellenden Anforderungen. Den eingereichten Unterlagen kann die Betroffenheit eigener Rechte bzw. des eigenen Aufgabenkreises ausreichend entnommen werden. Den Betroffenen sowie den beteiligten Verbänden und Behörden

wurde somit die Geltendmachung ihrer Rechte bzw. die Abgabe einer Stellungnahme ermöglicht. Die öffentliche Auslegung weiterer Unterlagen bzw. Gutachten war insoweit nicht erforderlich.

Soweit einzelne Einwenderinnen und Einwender vor dem Erörterungstermin gerügt haben, dass Antragsunterlagen den Belang des Klimaschutzes nicht ausreichend behandeln, hat die Vorhabenträgerin dieser Einwendung Rechnung getragen und im zweiten Planänderungsverfahren ergänzende Unterlagen in das Verfahren eingeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Unterlagen geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die nachgereichten Unterlagen den fachlichen Vorgaben entsprechen und den Anforderungen an den Nachweis der Auswirkungen des Vorhabens genügen.

Soweit von der Einwenderin (E141) vorgebracht wurde, dass die Bekanntmachung über die Auslegung der Planänderungsunterlagen die ihr zugedachte Anstoßwirkung nicht erfülle, wird die Einwendung zurückgewiesen. Im Laufe des Verfahrens wurde vorgebracht, dass der in der Bekanntmachung enthaltene Hinweis, dass nur solche Äußerungen und Einwendungen zugelassen seien, die sich auf die antragsgegenständlichen Änderungen des Plans bezögen, sei irreführend, bzw. könne dazu führen, dass sich die Öffentlichkeit nicht mehr beteilige, weil sie darüber im Unklaren gelassen werde, welcher Zustand als Referenzzustand zu werten sei. Gegenstand des antragsgegenständlichen Verfahrens sind allein die Änderungen des Plans und dem Grunde nach können nur hiergegen Einwendungen und Äußerungen vorgebracht werden. Die diesbezüglichen Darlegungen in der Bekanntmachung beschreiben die geltende Rechtslage und tragen dem Umstand Rechnung, dass die bereits ergangenen Beschlüsse in Bestandskraft erwachsen sind. Was Gegenstand des Änderungsverfahrens ist, ergibt sich unmissverständlich aus dem Bekanntmachungstext. Der Umstand, dass der Planänderung ein Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt und weitere Änderungsbeschlüsse ergangen sind, ist im Bekanntmachungstext ebenfalls erwähnt. Damit wird dem Zweck der Bekannt-

machung, möglicherweise Interessierten bewusst zu machen, dass ihre Belange berührt sein könnten und sie sich darüber durch Einsichtnahme in die Planunterlagen weitere Erkenntnisse verschaffen können (Anstoßwirkung), genügt. Weitergehender Erläuterungen zur Abgrenzung des Bestands bzw. der bereits planfestgestellten, aber noch nicht umgesetzten Planung bedurfte es in der Bekanntmachung nicht. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Bekanntmachung, den Betroffenen die bisherige Planungshistorie im Detail zu erläutern und ihnen bereits darüber Aufschluss zu geben, ob sie erstmals, mehr oder weniger von der Planung betroffen sind.

3.2 Durchführung des Anhörungsverfahrens durch die Anhörungsbehörde

3.2.1 Beteiligung bzgl. der ursprünglichen Planunterlagen

Die Auslegung der Planunterlagen ist ordnungsgemäß nach den Vorgaben des § 73 HVwVfG i. V. m. den §§ 2 ff. PlanSiG erfolgt.

Die Auslegung der ursprünglichen Planänderungsunterlagen wurden gemäß § 73 Abs. 3 HVwVfG i. V. m. den § 3 Abs. 1 und 2 PlanSiG dadurch bewirkt, dass diese im Internet auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt als Anhörungsbehörde sowie im UVP-Portal des Landes Hessen veröffentlicht wurden und parallel hierzu als zusätzliches Informationsangebot in der von dem geänderten Plan betroffenen Stadt Frankfurt am Main eine Auslage der Unterlagen in Papierform erfolgte. Soweit im Zusammenhang mit der ersten Auslegung in der Zeit vom 23.11.2020 bis einschließlich 22.12.2020 einzelne Planunterlagen aufgrund eines Übermittlungsfehlers nicht veröffentlicht worden waren, wurde dieser Fehler durch die Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Zeit vom 15.02. bis einschließlich 15.03.2021 geheilt. Die Bekanntmachung in Bezug auf die erste Auslegung der ursprünglichen Planänderungsunterlagen sowie die wiederholte Auslegung im Februar/März 2021 entsprach den gesetzlichen Vorgaben. Die Auslegung wurde gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 HVwVfG jeweils ortsüblich bekanntgemacht, Zeit und Ort Auslegung wurden in ortsüblicher Weise im Amtsblatt der Stadt Frankfurt am Main bekannt gemacht. Die Bekanntmachungen enthielten jeweils die Hinweise

gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3, Abs. 5 Satz 2 HVwVfG, § 21 Abs. 4 Satz 1 UVPG (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte; Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.08.2022, Blatt 51 ff., 307 ff., 1478-1480 d. A.).

Das Ende der Einwendungsfrist wurde in Bezug auf die Wiederholung der Auslegung auf den 15.04.2021 festgelegt. Die Frist des § 21 Abs. 2 UVPG wurde hierdurch gewahrt. Eine weitere Verlängerung der Äußerungsfrist gemäß § 21 Abs. 3 UVPG, wie sie im Anschluss an die erste Auslegung im November/Dezember 2020 vorgesehen war, ist im Rahmen der wiederholten Auslegung nicht erfolgt, was nicht zu beanstanden ist. Denn es wurde nur ein geringer Teil der Unterlagen ausgetauscht bzw. ergänzt und die bereits zur ersten Auslegung abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen haben ihre Gültigkeit behalten. Insoweit war insgesamt in dem Zeitraum zwischen der ersten Auslegung ab dem 23.11.2020 und dem Ende der Äußerungsfrist im Anschluss an die wiederholte Auslegung ausreichend Zeit, den Inhalt der ausgelegten Unterlagen zu sichten und Einwendungen und Stellungnahmen abzugeben. Die Anhörungsbehörde hat insoweit im Rahmen ihres Ermessens ordnungsgemäß von einer weiteren Verlängerung abgesehen.

Die anerkannten Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 Satz 5 HVwVfG, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen befugt sind, wurden jeweils gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die ortsüblichen Bekanntmachungen nach § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG von der Auslegung des Planes und der wiederholten Auslegung benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Gemäß § 73 Abs. 5 Satz 3 HVwVfG hat die Stadt Frankfurt am Main die nicht ortsansässigen Betroffenen jeweils rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen und der wiederholten Auslegung benachrichtigt (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte; Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.08.2022, Blatt 1480-1481 d. A. des RP Darmstadt).

Die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, wurden ebenfalls ordnungsgemäß beteiligt. (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte; Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.08.2022, Blatt 1480 d. A. des RP Darmstadt).

3.2.2 Beteiligung bzgl. der 1. Planänderung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf die 1. Planänderung erfüllt ebenfalls die gesetzlichen Anforderungen gem. § 17d FStrG i. V. m. §§ 76 Abs. 1, 73 HVwVfG. Die Beteiligung erfolgte im Wege einer vereinfachten Anhörung gem. § 73 Abs. 8 HVwVfG, da durch Planänderungen die Identität des Vorhabens unberührt blieb und der Kreis der durch die Planänderungen in ihrem Aufgabenbereich bzw. in ihren Belangen Betroffenen klar abgrenzbar war. Gegenstand der 1. Planänderung war

- die Änderung der Radwegführung im Bereich der Einmündung Bodenweg und der Direktrampe,
- die Anpassung der Ökokontomaßnahmen deren Bilanzierung
- und die Umplanung des Regenrückhaltebeckens 3.

Erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 22 Abs. 2 UVPG waren durch diese Planänderung ebenfalls nicht zu erwarten. Daher war es ausreichend, die in ihrem Aufgabengebiet oder in ihren Belangen stärker bzw. anders als bisher betroffenen Beteiligten einschl. der Umweltvereinigungen schriftlich zu beteiligen. Hierzu hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 22.10.2021 von den Änderungen durch Übersendung der geänderten Planunterlagen unterrichtet und diesen Gelegenheiten zur Stellungnahme bis zum 08.11.2021 eingeräumt (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte, Blatt 647 ff. d. A.).

3.2.3 Erörterung

Der Erörterungstermin wurde gemäß § 73 Abs. 6 Satz 3 und 4 HVwVfG in drei Veranstaltungen mit verschiedenen Einwendergruppen durchgeführt, und zwar

am 02.05.2022, am 03.05.2022 und am 04.05.2022, im Saalbau Südbahnhof, Albert Mangelsdorff-Saal, Hedderichstraße 51, 60594 Frankfurt am Main (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte, Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.08.2022, Blatt 1482-1484 d. A.). Eine Erörterung mit den Behörden und Trägern öffentlicher Belange fand nicht statt, da die Anhörungsbehörde hier nachvollziehbar davon ausgegangen ist, dass kein Erörterungsbedarf bestand. Die ausgewählten Einwenderinnen und Einwender wurde jeweils gesondert über den jeweils für sie vorgesehenen Erörterungstermin benachrichtigt (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte, Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.08.2022, Blatt 930-951 d. A.). Darüber hinaus wurde der Erörterungstermin vom 04.05.2022 zusätzlich auf Initiative der Anhörungsbehörde im Amtsblatt der Stadt Frankfurt ortsüblich bekanntgemacht und so die übrigen Einwenderinnen und Einwender über den Erörterungstermin benachrichtigt (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt – RPDA - Dez. III 33.1-66 a 04.06/1-2020/2, Grundakte, Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.08.2022, Blatt 1139 d. A.)

3.3 Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Planfeststellungsbehörde

Die Auslegung der mit Antragsschreiben vom 18.01.2023 bei der Planfeststellungsbehörde eingereichten Planunterlagen 2. Planänderung ist nach den Vorgaben des § 73 HVwVfG i. V. m. den §§ 2 ff. PlanSiG erfolgt.

Die Auslegung des geänderten Planes erfolgte gem. § 3 Abs. 1 PlanSiG durch eine Veröffentlichung der Unterlagen im Internet und daneben als zusätzliches Informationsangebot durch Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Frankfurt. Soweit nach Beginn der Auslegung festgestellt wurde, dass ein Teil der Anlagen der Unterlage U 17.1 den gem. § 3 Abs. 1 PlanSiG ausgelegten Unterlagen nicht beigefügt war, wurde die komplette Unterlage U 17.1, Blatt 2 nachträglich neu in das Verwaltungsportal des Landes Hessen und UVP-Portal

der Länder eingestellt und in den in den Diensträumen der Stadt Frankfurt ausliegenden Unterlagen ergänzt. Anschließend wurde ortsüblich bekannt gemacht, dass die Unterlagen teilweise ausgetauscht wurden und daher sowohl die Auslegungsfrist, als auch die anschließende Frist zur Abgabe von Einwendungen und Stellungnahmen verlängert wurde. Hierdurch wurden die Fristvorgaben nach § 73 Abs. 4 HVwVfG i. V. m. § 21 Abs. 2 UVPG gewahrt (vgl. Vermerk der Planfeststellungsbehörde vom 01.03.2023).

Ein weiterer Erörterungstermin hat nicht stattgefunden.

Dieser war jedoch gemäß § 17d FStrG i.V.m. § 76 Abs. 1 HVwVfG entbehrlich.

Danach kann für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens eine Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

Vorliegend ist es aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen absehbar, dass diese nicht ausgeräumt werden können und der Erörterungstermin damit seiner Befriedungsfunktion nicht gerecht werden kann. Es steht damit die ermessensleitende Überlegung im Vordergrund, dass angesichts der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen nicht damit zu rechnen, dass es zu einem Interessenausgleich und einvernehmlichen Lösungen kommen wird.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die hier vorliegende Planung beinhaltet die Neukonzeption der Fahrstreifen der westlichen Richtungsfahrbahn nach Entfall des AD Seckbach sowie mit der Direktrampe, dem Verflechtungsstreifen, dem Ausbau der Regenrückhaltebecken und den Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche Baumaßnahmen, die im Rahmen des Endausbaus der Bundesautobahn (BAB) A 661 umgesetzt werden sollen.

1. Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Gegenstand des Verfahrens ist die Änderung eines bereits planfestgestellten Vorhabens vor dessen Fertigstellung. Gem. § 17d FStrG i. V. m. § 76 Abs. 1

HVwVfG bedarf es insoweit eines neuen Planfeststellungsverfahrens. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.03.2021 (BGBl. I. S. 540), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.03.2023 (BGBl. 2023 I. Nr. 88) geändert worden ist, besteht für das geplante Vorhaben gem. § 9 Abs. 3 Nr.1 die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Aufgrund der betriebsbedingten Lärmauswirkungen des Projektes, die sich gegenüber dem Ist-Zustand in verschiedenen Bereichen ergeben, ist eine UVP durchzuführen.

2. Verfahren

Die A 661 (Ostumgehung Frankfurt) und die A 66 (AD Erlenbruch) wurden im Jahre 1980 mit Ergänzungsbeschluss von 1986 planfestgestellt. Auf Grund von anhängigen Klageverfahren, wurde die Ostseite der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und Hanauer Landstraße einschließlich der Talbrücken Seckbach und Erlenbruch nach Anordnung des Sofortvollzuges 1989 im Jahre 1995 fertiggestellt. Der gesamte Verkehr wird seitdem 4-streifig über dieses Provisorium geführt. Der bereits planfestgestellte Ausbau der Westfahrbahn umfasst den Restquerschnitt des zweibahnigen Ausbaues der A 661 mit künftig 2 durchgehende Fahrstreifen zzgl. Standstreifen auf beiden Seiten mit dem Anschlussbereich der Rampen im Bereich AD Erlenbruch. Die bereits planfestgestellte gebogene Lärmschutzwand mit Auskragung nach Osten im Mittelstreifen ab dem Galeriebauwerk über rund 510 m bis südlich der Talbrücke Seckbach, ist beim Bau der Westfahrbahn noch zu errichten. Der vorliegende Planungsbereich ergänzt die Maßnahme der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a. M. – Ost (Ostumgehung Frankfurt / Main) und beinhaltet die Engpassbeseitigung im Bereich Seckbach mittels eines Verflechtungsstreifens, den Anschluss Friedberger Landstraße aus Fahrtrichtung Frankfurt Innenstadt zur A 661 in Fahrtrichtung Offenbach in Form einer Direktrampe sowie erweiterte Lärmschutzmaßnahmen entlang des gesamten Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und der Talbrücke Erlenbruch. Der Streckenbereich zwischen Talbrücke Seckbach und Talbrücke Erlenbruch (Bau-km ca. 10+480 - 11+245) inkl. den Lärmschutzmaßnahmen wurde bereits

im Hauptverfahren Riederwaldtunnel mit Beschluss vom 18.12.2019 planfestgestellt. Auf der Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 wurden die Auswirkungen des Vorhabens neu untersucht. Die Auswirkungen des geänderten Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter werden in den Antragsunterlagen eingehend ermittelt und beschrieben. Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen des Änderungsvorhabens in der Unterlage 1.1 nach § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG allgemein verständlich zusammengefasst. Die Unterlage wurde gem. § 16 Abs. 2 UVPG rechtzeitig vorgelegt und mit den anderen Unterlagen zusammen ausgelegt. Die Öffentlichkeit ist im Anhörungsverfahren in der gem. §§ 18, 19 UVPG gebotenen Weise zu den Umweltauswirkungen des (geänderten) Vorhabens beteiligt worden.

3. Beschreibung der Umweltauswirkungen

Unter Berücksichtigung des allgemeinen Erläuterungsberichtes (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, Kapitel 5), der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.1a), der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sind die nachfolgend dargestellten Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG zu erwarten.

3.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Die Trasse ist geprägt durch den innerstädtischen Charakter mit beidseitig weit vorhandenen Wohn- und Mischgebieten. In der Mitte des Abschnittes liegt der Einschnitt des Riedgrabens, der mit der Talbrücke Seckbach gequert wird. Im südlichen Bereich dominieren die angrenzenden Bereiche des VGF-Betriebshofes und des FSV-Stadions. Diese Wohn- und Arbeitsgebiete grenzen verhältnismäßig eng an die A 661 an. Die Siedlungsstruktur war z. T. bei Erstellung der ersten Richtungsfahrbahn bereits vorhanden und wurde gemäß den damaligen Immissionsschutzrichtlinien berücksichtigt. Einige Wohn- und Mischgebietsstrukturen wurden unter Berücksichtigung der geplanten Fertigstellung des Gesamtquerschnittes der A 661 entwickelt. Zum Schutz der menschlichen

Gesundheit ist beim Ausbau die Überprüfung der aktuellen gesetzlichen Immissionschutzgrenzwerte erfolgt. Die durch die Maßnahmen betroffenen Siedlungsflächen sind entsprechend ihrer Nutzung, der Siedlungsdichte und Nutzungsidentität berücksichtigt worden. Spezielle Einrichtungen, wie zum Beispiel Krankenhäuser, sind gegebenenfalls besonders betrachtet worden. Für die Erholungsfunktion sind ausgewiesene Erholungsgebiete sowie Räume, Flächen und Landschaftsstrukturen mit Erholungseignung von Bedeutung (z.B. Frei- und Waldflächen). Die Art und Intensität der Erholungs- und Freizeitnutzung in den Erholungsgebieten ist ebenfalls wertgebend für die Bedeutung der Erholungsfunktion. Die Vervollständigung der zweiten Richtungsfahrbahn einschließlich der hier geplanten straßenbaulichen Maßnahmen und der erweiterten Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer Reduktion der Emissionen auf die genannten angrenzenden Wohn- und Mischgebiete. Die Anlage der Direktrampe, des Verflechtungstreifens sowie die Querschnittserweiterung einschl. Standstreifen führen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes in Spitzenzeiten und bei betrieblichen Einschränkungen (z. B. Pannenfahrzeuge). Durch die damit verbundene Verringerung der Staugefahr werden Schadstoffeinträge reduziert.

Es treten hinsichtlich der Lufthygiene keine Überschreitungen von Grenzwerten auf. Die prognostizierte, mittlere Belastung wird voraussichtlich 25 % unterhalb der Jahrmittel- Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen, d.h. der Maximalwert über die repräsentativen Immissionsorte liegt für NO_2 (Stickstoffdioxide) wie auch für PM_{10} (Feinstaub) bei ca. $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf die Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für $\text{PM}_{2.5}$ (Feinstaub) liegt der Maximalwert bei $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf den Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Auch der ab dem Jahr 2020 geltende, reduzierte Grenzwert von $\text{PM}_{2.5}$ von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird gut eingehalten.

Die zulässige Überschreitungshäufigkeit bei Stickstoffdioxid von maximal 18 Überschreitungen des 1 Stunden-Wertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit einem Maximalergebnis von fünf Überschreitungen gut eingehalten. Dies gilt auch für den Feinstaub (PM_{10}): die zulässige Überschreitungshäufigkeit von maximal 35

Überschreitungen des 24-Stunden-Wertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit einem Maximalergebnis von 25 Überschreitungen gut eingehalten. Die Bewertung für repräsentative Querschnitte an der A 661 zeigt, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$) auch für die höchsten Immissionseinträge in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand gut eingehalten bzw. nicht ausgeschöpft werden. Bedingt durch eine höhere Verkehrsbelastung liegt in den Spitzenstunden ein dichter Verkehrsfluss vor, der zu höheren Emissionen und damit zu einer höheren Belastung führen kann. Abschätzungen ergeben, dass die durch die Morgen- und Abendspitze auftretende Mehrbelastung Erhöhungen verursacht, die bis zu 25 % oberhalb der ausgewiesenen Mittelwerte liegen können. Da jedoch die NO_2 Belastung an den repräsentativen Immissionsorten weniger als $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ beträgt und der Grenzwert noch um ca. $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschritten ist, ergibt auch die explizite Berücksichtigung der Erhöhung der Belastung durch die Spitzenstunden keine kritischen Werte.

Die Realisierung des Vorhabens hat eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf der BAB 661 und damit einhergehend eine Zunahme der betriebsbedingten Lärmbelastung zur Folge. Die bereits planfestgestellten sowie die antragsgegenständlichen Anpassungen und Erweiterungen der aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände LA 07d, LA 02, LA 01 a, LA 01 b, LA 09, LA 10, LA 11, LA 12) bewirken jedoch – in besonderem Maße für die Anwohner im Quartier New Atterberry, für die bislang kein Lärmschutz vorhanden ist – eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation. Herauszustellen ist, dass die Immissionen – abweichend von den Vorgaben der 16. BImSchV – aufgrund der besonderen Verknüpfung der BAB 66 und der BAB 661 im Bereich des AD Erlenbruch summativ ermittelt und bewertet werden. Diese summativen Wirkungen, die zu einer für die Betroffenen günstigeren Bewertung führen, bestehen im Bereich des Bornheimer Hanges und im Westen des Stadtteiles Riederwald.

Während ohne Lärmschutzmaßnahmen an 448 Gebäudeseitenetagen (GSE) die für den Tag maßgeblichen Immissionsgrenzwerte und an 1.340 GSE die

Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten werden, verbleiben nach Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen an 66 GSE Taggrenzwert- und an 607 GSE Nachtgrenzwertüberschreitungen.

Soweit trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben, wird dem durch passiven Schallschutz entgegengewirkt. Für Außenwohnbereiche, an denen der für den Tag geltende Immissionsgrenzwert überschritten wird, können die damit einhergehenden nachteiligen Umweltauswirkungen durch Schutzmaßnahmen nicht ausgeglichen werden. Bezüglich der im Umfeld der Autobahn gelegenen Kleingärten werden keine Überschreitungen der insoweit relevanten Tagwerte prognostiziert.

3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

3.2.1 Tiere

Im Rahmen der Erhebungen vom Büro Naturplan über die Brutsaison 2017 (mit Ergänzung in 2019) wurden insgesamt 41 Vogelarten in dem Untersuchungsgebiet sowie dessen Umfeld beobachtet. Hierunter konnte für 27 Arten ein eindeutiger Bruthinweis oder Brutverdacht festgestellt werden. Dies sind vorwiegend Vertreter der Avizönose der Siedlungen und Gärten, welches in der Regel ubiquitäre Arten mit relativ unspezifischen Habitatansprüchen sind, die neben Siedlungen in einer Vielzahl anderer Lebensräume vorkommen (bspw. Amsel (*Turdus merula*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*), Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*) oder Elster (*Pica pica*), u.v.m.). Eine Ergänzungskartierung im Bereich der Lärmschutzwände LA11 und LA12 erfolgte 2019. Die Mehrzahl der Brutvögel des Gebietes sind Arten, die in Gehölzen freie Nester anlegen. Jedoch traten auch einige Höhlen- und Nischenbrüter wie Meisen, Buntspechte (*Dendrocopos major*) oder der Gartenrotschwanz auf. Vorwiegend die gehölzreichen älteren Kleingärten stellen innerhalb des Untersuchungsgebietes relevante Vogelhabitate dar. Als lärmempfindliche Arten (gemäß Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010) wurde lediglich der Buntspecht im Untersuchungsgebiet festgestellt (Art mit mittlerer Lärmempfindlich-

keit). Eindeutige Reviere lassen sich anhand der Beobachtungen nicht abgrenzen. Der nähere Trassenbereich der Autobahn wird weitgehend von der Avifauna des Gebietes gemieden.

Bei den Fledermäusen war die Zwergfledermaus mit Abstand die häufigste Art. Die Zwergfledermaus bezieht Quartiere bevorzugt in Gebäuden. Somit sind nur vereinzelte Quartiere innerhalb des Untersuchungsgebietes bspw. an einzelnen Gartenhütten zu erwarten. Quartiere von baumbewohnenden Arten wie den Abendseglern oder vereinzelt von Zwerg- oder Rauhautfledermäusen sind insbesondere in den Altbaumreichen „wilden“ Kleingärten zu erwarten. Der Bornheimer Friedhof weist im Bereich, der im Untersuchungsgebiet liegt, nur wenige Baumhöhlen auf, sodass dieser trotz eines hohen Altbaumanteils nur wenig Quartierpotential bietet. Insgesamt war die Fledermausaktivität bei den Untersuchungen der PGNU im Vergleich zu ähnlich strukturierten Gebieten im Frankfurter Raum gering. Eine besondere Empfindlichkeit der Artengruppe Fledermause gegenüber dem Vorhaben liegt nicht vor. Es könnten lediglich einzelne potentielle Quartierstandorte in bisher nicht kartierten Bäumen liegen.

Reptilien konnten im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen werden. Auch die Erfassungen durch die PGNU erbrachten keinen Nachweis. Die hier zusätzlich untersuchte nordost-exponierte Autobahnböschung weist auch aufgrund eines relativ dichten Bewuchses eine deutlich geringe Eignung als Habitat auf.

Auch Amphibien konnten weder in dem Regenrückhaltebecken, dessen Umgebung noch im sonstigen Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Relevante Vorkommen von Amphibien innerhalb des Untersuchungsgebietes und insbesondere innerhalb der Eingriffsbereiche des Vorhabens können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Das Planungsgebiet stellt keinen relevanten Lebensraum für Schmetterlinge dar.

Festgestellt wurden die in der Roten Liste Hessen als gefährdet aufgeführten Heuschreckenarten Wiesengrashüpfer und Große Goldschrecke. Das Untersuchungsgebiet stellt jedoch insgesamt keinen relevanten Lebensraum für Heuschrecken dar.

Durch die bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme kommt es zu einem Lebensraumverlust für Vögel, Schmetterlinge und Heuschrecken. Nach Roter Liste gefährdete Arten der Schmetterlinge sind nicht betroffen, da im Baubereich ausschließlich Allerweltsarten vorkommen. Von der Maßnahme betroffen sind die in der Roten Liste Hessen als gefährdet aufgeführten Heuschreckenarten Wiesengrashüpfer und Große Goldschrecke. Hinsichtlich der Vogelarten sind vorwiegend Arten in einem hessenweit günstigen Erhaltungszustand bzw. generell häufige und weit verbreitete Arten betroffen. Auf Grund des durch die A 661 stark vorbelasteten Bereiches sind die entfallenden Funktionen von eher untergeordneter Bedeutung. Die Arten können auf benachbarte, weniger vorbelastete Flächen ausweichen. Relevante betriebsbedingte Störungen in Form von Lärm und Bewegungsreizen sind nicht zu erwarten. Da keine Erhöhung der Verkehrsmenge stattfindet und auch überwiegend keine lärmempfindlichen Arten im Wirkraum vorkommen, ist eine Beeinträchtigung ausgeschlossen. Zudem wirken die Lärmschutzwände abschirmend.

3.2.2 Pflanzen

Die baubedingte temporäre Inanspruchnahme von Arbeits-, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen führt zu einer Beanspruchung von Biotopen. Diese befinden sich im Straßenrandbereich der bestehenden A661: Im gesamten Vorhabenbereich werden anlagebedingt die folgenden Biotopkomplexe in Anspruch genommen:

- Gehölze/Gebüsche (Biotoptypen 02.100*, 02.200, 02.300, 02.400, 04.600): 3.130 m²,
- Wiesen-, Ruderalflächen (Biotoptypen 09.139, 09.210*, 09.220, 10.610): ca. 11.050 m²,

- Schilfröhricht (Biototyp 05.410): ca. 910 m² (gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG) und
- Kleingärten (Biototyp 11.223*): ca. 140 m².

3.2.3 **Natura 2000- und Vogelschutzgebiete**

Vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigungen für FFH- und Vogelschutzgebiete im Umfeld des Vorhabens liegen nicht vor.

Das FFH-Gebiet Seckbacher Ried (5818-303) liegt in Frankfurt a.M. zwischen den Bebauungen von Seckbach und Bergen- Enkheim im Umgriff des Riedgrabens. Es ist 15,1 ha groß. Auf Grund der Entfernung von mehr als 1,5 km des Verflechtungstreifens (ca. 1,2 km der Lärmschutzwand) und des Fehlens funktionaler Beziehungen, ist es ausgeschlossen, dass die Erhaltungsziele durch das Projekt beeinträchtigt werden können.

Das FFH-Gebiet Berger Warte (5818-302) liegt in Frankfurt a.M. nördlich Bergen-Enkheim. Es ist 29,8 ha groß. Die Lebensraumtypen werden nicht in Anspruch genommen, eine stoffliche Beeinträchtigung findet nicht statt. Auf Grund der Entfernung von 3 km ist auch eine Beeinträchtigung eventuell vorkommender charakteristischer Arten ausgeschlossen.

Das FFH-Gebiet Berger Hang (5818-301) liegt in Frankfurt a.M. östlich Bergen-Enkheim. Es ist 10,8 ha groß. Die Lebensraumtypen werden nicht in Anspruch genommen, eine stoffliche Beeinträchtigung findet nicht statt. Auf Grund der Entfernung von ca. 4,5 km ist auch eine Beeinträchtigung eventuell vorkommender charakteristischer Arten ausgeschlossen.

Das FFH-Gebiet Waldstück westlich Bischofsheim (5818-304) liegt in Frankfurt a.M. westlich Bischofsheim. Es ist 26,9 ha groß. Es ist aufgrund der Entfernung von ca. 4,5 km ausgeschlossen, dass die Erhaltungsziele betroffen sein könnten.

Das Vogelschutzgebiet Main bei Mühlheim und NSG "Rumpenheimer und Bürgerler Kiesgruben" (5818-401) befindet sich in seiner nächsten Entfernung in einer Mainschleife westlich Rumpenheim ca. 4 km östlich der Baumaßnahme.

Auf Grund der Entfernung bestehen keine Auswirkungen auf Vogelarten des Gebietes.

3.3 Schutzgut Fläche

Baubedingt werden durch das Vorhaben vorübergehend die folgenden Biotopkomplexe in Anspruch genommen:

- Gehölze/Gebüsche (Biotoptypen 02.100*, 02.200, 02.300, 02.400, 04.600): ca. 10.100 m²
- Grün- und Ruderalflächen (Biotoptypen 09.130, 09.210*, 09.220, 10.610): ca. 12.800 m²
- Versiegelte Flächen (Biotoptypen 10.510, 10.530): ca. 4.500 m²
- Kleingärten (Biototyp 11.223*): ca. 2.000 m²

Die baubedingte vorübergehende Flächeninanspruchnahme beträgt somit insgesamt 29.400 m².

Im Vorhabenbereich werden anlagebedingt die folgenden Biotopkomplexe dauerhaft in Anspruch genommen:

- Gehölze/Gebüsche (Biotoptypen 02.100*, 02.200, 02.300, 02.400, 04.600): ca. 3.130 m²,
- Wiesen-, Ruderalflächen (Biotoptypen 09.139, 09.210*, 09.220, 10.610): ca. 11.050 m²,
- Schilfröhricht (Biototyp 05.410): ca. 910 m² und
- Kleingärten (Biototyp 11.223*): ca. 140 m².

Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme beträgt somit 16.030 m². Die Mehrversiegelung beträgt 4.641 m².

3.4 Schutzgut Boden

Im Gebiet werden in erster Linie Böden aus Löss in Form von Parabraunerden sowie Böden aus kolluvialen Sedimenten verzeichnet, die allerdings im städtischen Umfeld nicht mehr in ihrer ursprünglichen, natürlichen Bodenabfolge vorliegen, sondern stark anthropogen überprägt sind. Insbesondere im Baufeld des hier zu behandelnden Vorhabens erfolgten Bodenumlagerungen im Zuge des

bisherigen Autobahnbaus der A 661. Ganz Überwiegend betrifft der Eingriffsbereich diese Böschungsflächen oder andere stark unmittelbar vorbelastete und ruderale Bereiche. Eine Produktionsfunktion ist im Nahbereich der Autobahn nicht gegeben. Auf den neu entstehenden Böschungsflächen und zu rekultivierenden Baueinrichtungsflächen und Baustreifen bleiben die Funktionen des Bodens erhalten. Auf Grund der hohen Vorbelastung tritt keine Verschlechterung ein. Auf den zu versiegelnden Flächen von 4.810 m² gehen sämtliche Bodenfunktionen verloren. Die betriebsbedingten Wirkzonen der Schadstoffbelastung wird geringfügig nach Süden verschoben. Auf Grund der hohen Vorbelastung ist eine biotische Lebensraumfunktion, Speicher- und Reglerfunktion und natürliche Ertragsfunktion in diesen Bereichen nur sehr eingeschränkt gegeben.

3.5 Schutzgut Wasser

Wasserschutzgebiete sind im Planungsraum nicht ausgewiesen. Überschwemmungsgebiete oder Gebiete mit mittlerer bis hoher Hochwassergefahr sind ebenfalls nicht vorhanden. Im äußersten Osten des Planungsgebietes fließt als einziges Fließgewässer der Riedgraben, der hier unterhalb der Seckbacher Talbrücke aus einer Verrohrung austritt. Der Main befindet sich in weiterer Entfernung vom Planungsgebiet. Der Riedgraben in Frankfurt wird bereits als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft. Durch die Mehrversiegelung von ca. 4.810 m² ist die Grundwasserneubildungsrate herabgesetzt. Oberflächengewässer sind von der Maßnahme nicht betroffen. Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete sind ebenfalls nicht betroffen. Das Straßenabflusswasser wird am Ende dem Regenrückhaltebecken RRB 3 zugeführt, von wo das Niederschlagswasser in die Kanalisation der Stadt Frankfurt geleitet wird und von dort, nach einer entsprechenden Reinigung in einer Kläranlage in den Main fließt. Lediglich im Fall von 10-jährigen Starkregenereignissen entwässert das Regenrückhaltebecken RRB 3 ausnahmsweise direkt in den Riedgraben.

3.6 Schutzgut Klima und Luft

Das Planungsgebiet liegt nahe am nordöstlichen Stadtrand von Frankfurt im Übergangsbereich zwischen dem Stadtkern und dem angrenzenden Landschaftsraum Bergener Rücken. Die unbebauten Flächen nordöstlich der A 661 (nördlich Seckbach) sind im regionalen Landschaftsplan des Regionalverbands als Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen ausgewiesen. Das Plangebiet liegt insgesamt im Strömungsbereich des sogenannten „Wetterauwindes“, bei dem es sich um eine nächtliche Regionalströmung aus Nordost handelt (von Bad Vilbel Richtung Frankfurt-Stadtmitte), die eine wichtige Ausgleichsströmung östlich des Stadtkerns darstellt. Das Planungsgebiet entlang der A 661 führt durch Kleingärten geprägte Grünflächen, wobei zwischen Bornheim und Seckbach der Siedlungsbereich bis nahe an die Autobahn herantritt. Das gleiche gilt für die Siedlungsflächen beiderseits der Friedberger Landstraße westlich der A 661. Auf der Ostseite befinden sich dort ebenfalls bebaute Mischgebietsflächen. Die offeneren Grünflächen zwischen den fingerartig in Richtung Stadt-Umland führenden Siedlungsflächen haben eine gewisse Bedeutung bei der Frischluftentstehung. Wichtige Kaltluftentstehungsgebiete gibt es erst weiter stadtauswärts Richtung Bad Vilbel. Die lokalen erst genannten kleineren Frischluftentstehungsbereiche im Nahbereich fließen parallel zur Autobahn zwischen Bornheim und Seckbach dem natürlichen Gefälle folgend in Richtung Tal des Riedgrabens nach Süden und bilden hier eine Kaltluftbahn. Die an die Autobahn angrenzenden Grünflächen der Kleingärten mit ihrem hohen Anteil älterer Gehölze besitzen zudem eine ausgleichende Funktion auf die Lufthygiene (durch die Filterung von Schadstoffemissionen). Da die A 661 im Bereich der anzuschließenden Direktrampe und im Bereich des neuen Verflechtungsstreifens im Einschnitt verläuft, werden die neuzubauenden Straßenflächen ebenfalls im Einschnitt geführt, so dass es dadurch zu keinerlei Behinderung oberflächennaher Luftaustauschvorgänge kommt. 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 A 661 von so geringer Größenordnung, dass sie bei der hier erfolgenden isolierten Betrachtung nicht relevant sind. Der Eingriff ist daher im unmittelbaren Nahbereich als Minderung der ausgleichenden mikroklimatischen Funktion von Gehölzbeständen anzusehen. Auf Grund der relativ geringen Größenordnung sind die möglichen Effekte allerdings als gering einzustufen. Mit der Errichtung der Lärmschutzwände LA 10 und LA 09 südwestlich der A661 ist grundsätzlich ein Einfluss auf Luftaustauschvorgänge denkbar. Jedoch stehen die Lärmschutzwände nicht quer zur Luftaustauschbahn, sondern in Richtung der Luftströmung und behindern damit diese Luftbewegung nicht. Der in Nordost-Südwest streichende sogenannte Wetterau-Wind, der quer zu den Lärmschutzwänden verläuft, ist eine bis 300 m hoch reichende Regionalströmung (Klimaplanatlas Frankfurt), die zwar bis in bodennahe Bereiche durchgreift, aber ebenfalls aufgrund ihrer Mächtigkeit durch die Lärmschutzwände nicht beeinflusst wird. Die Lärmschutzwand LA 11 östlich der A 661 im Bereich Ausfahrrampe Festeburg und die Lärmschutzwand LA 12 östlich der A 661 entlang der Friedberger Landstraße im Bereich Festeburg ersetzt den bestehenden Wall und stellt keine neue Barriere für Luftaustauschbeziehungen dar.

Das Vorhaben hat nur geringe negative Auswirkungen auf das globale Klima.

Nach § 16 Abs. 3 UVPG i. V. m. Anlage 4 Ziff. 4 b zum UVPG ist in Bezug auf den Klimaschutz im UVP-Bericht – soweit für das jeweilige Vorhaben relevant – auf eine Beeinflussung der Treibhausgasemissionen einzugehen. Hinsichtlich der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr ist auszuführen, dass die Emissionen nach dem neuesten Stand des Handbuches der Emissionsfaktoren HBEFA 4.2 (Stand 2022) ermittelt wurden. Die veränderte Methodik der HBEFA 4.2 gegenüber der HBEFA 3.3 (Stand 2017), das dem UVP-Bericht für das Planfeststellungsverfahren „Tunnel Riederwald“ zugrunde lag, führt trotz der gleichen zugrunde gelegten Fahrleistungen und weiteren Ausgangsdaten zu abweichenden Ergebnissen hinsichtlich der berechneten CO₂-Emissionen. Die hinsichtlich der Verkehrsbelastung gemeinsam betrachteten Vorhaben „Vervollständigung der A 661“ und „Lückenschluss der A 66 Tunnel Riederwald“ führen

auf der Grundlage des HBEFA 4.2 zu einer geringen Erhöhung von CO₂-Emissionen um ca. 0,5 % also 15.142,00 t/Jahr (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b Anlage 1, Tabelle 4). Die Bewertung der Fahrleistung nach HBEFA 3.3 ergab 2018 noch eine geringe Reduktion der CO₂-Emissionen im Umfang von ca. 1,1 % also 22.740,0 t/Jahr. Dies ist auf die veränderte Methodik im aktuellen HBEFA 4.2 zurückzuführen. HBEFA 4.2 verwendet fünf Level of Service (LOS) gegenüber vier, mit den HBEFA 3.3 die Verkehrsqualität auf einem Streckenabschnitt eingeordnet hat. Der LOS „starker Stop&Go Verkehr“ ist nun noch hinzugetreten. In der Berechnung zeigt sich eine deutliche Abnahme der Strecken, die in die LOS 1-Klasse fallen (frei fließender Verkehr) sowie ein Anteil an Strecken in der LOS 5-Klasse, der ungefähr gleich groß ist wie der der LOS 4-Klasse. Der Anteil der Strecken mit Beeinträchtigung nimmt in der HBEFA-Methodik zu. Dieser Effekt hat Auswirkungen auf die Emissionsberechnungen und erklärt die in der Neuberechnung auftretenden höheren absoluten Werte der Emissionen (siehe nachrichtliche Unterlage 1.0b - Anlage 1).

Die ermittelten Lebenszyklusemissionen, die sich aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Fahrbahnoberfläche und Lärmschutzwände und deren Unterhaltung ergeben, betragen ca. 110,3 t/Jahr an CO₂-Emissionen. Sie sind gemessen an den betrieblichen CO₂-Emissionen mit 15.142,00 t/Jahr als unbedeutend zu bewerten. (vgl. Unterlage 01 b Anlage, 2 Abbildung 3-2). Durch die Landnutzungsänderungen werden keine negativen Auswirkungen auf das globale Klima ausgelöst. Bau- und anlagebedingt entfallen aufgrund des Vorhabens 9.419 m² Gehölzfläche sowie 10 Bäume als Kohlenstoffspeicher und CO₂-Senke. Zudem wird durch die Ökomaßnahme M 19 a aus dem Ökokontogebiet der Liegenschaft Tiergarten Büdingen Offenland zu arten- und strukturreichem Grünland entwickelt. Die damit verbundene Entnahme von Gehölzen (Gebüsch) auf einer Fläche von 5.991 m² führt ebenfalls zur Auflösung eines Kohlenstoffspeichers/einer CO₂-Senke. Die Inanspruchnahme der Kohlenstoffspeicher und CO₂-Senken wird durch die Maßnahme M 23 a überkompensiert. Durch Stilllegung von naturna-

hem Wald auf einer Fläche von 42.208 m² werden die Funktionen dieses Waldes als CO₂-Senke und -speicher dauerhaft gesichert, da es zu einem vollständigen Nutzungsverzicht kommt.

3.7 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild im Vorhabenbereich ist einerseits geprägt durch das städtische Umfeld mit der verkehrlichen Nutzung sowie der damit verbundenen Zerschneidungswirkung der A 661 und andererseits durch einen hohen Anteil von Grünflächen (auch in Form von Kleingärten), die ausgewiesene Erholungsgebiete darstellen (Grüngürtel Frankfurt: Landschaftsschutzgebiet). Die Landschaftsbildqualität ist somit geprägt durch die Erlebbarkeit einer Vielzahl an Gehölzen sowie der Baumbestände innerhalb der Kleingärten. Die bereits bestehende A 661 verläuft teilweise im Einschnitt und ist daher nicht immer einsehbar, aber ihre Geräuschkulisse beeinträchtigt die Erholungsqualität im grünen Siedlungsumfeld. Insgesamt ist das Landschaftsbild vom städtischen Umfeld geprägt. Im Hinblick auf die Erholungs- und Freizeitfunktion ist das Umfeld des Planungsbereichs daher deutlich beeinträchtigt. Daher sind das Landschaftsbild und die Bedeutung für die wohnortnahe Erholung durch die genannten Faktoren stark vorbelastet. Der Neubau der Direktrampe sowie der Ausbau des Verflechtungstreifens bedeutet für das Landschaftsbild grundsätzlich keine größere Veränderung. Die Lärmschutzwände LA 10 und LA 09 westlich der A 661 mit einer Höhe von 10 m bzw. 8 m stellt eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. Die Wahrnehmung wird allerdings durch bestehenden Gehölzbewuchs und die baumbestandenen Kleingartenanlagen abgeschwächt. Ab dem Galeriebauwerk grenzt in der Fortsetzung die Lärmschutzwand LA01 mit einer Höhe von 8 m dann unmittelbar an den vorhandenen Fuß- und Radweg an und wird optisch wahrnehmbarer. In der Gesamtschau überwiegen jedoch die positiven Aspekte hinsichtlich der optischen sowie olfaktorischen Schutzwirkung gegenüber dem Verkehr. Die Lärmschutzwand ist somit insgesamt positiv für den Erholungswert und die Wahrnehmung der Landschaft einzuschätzen.

3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Das Kulturelle Erbe sowie sonstige Sachgüter sind von der Maßnahme nicht betroffen.

3.9 Wechselwirkungen

Zwischen dem Schutzgut Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit und dem Schutzgut Klima können Wechselwirkungen grundsätzlich bestehen. Relevante Beeinträchtigungen des Klimas sind durch die Maßnahme jedoch nicht zu erwarten. Die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt und Schutzgüter Flächenverbrauch, Boden sind durch Wechselwirkungen mit dem Flächenverbrauch und Verlust an Bodenfunktionen miteinander verbunden. In Teilbereichen gehen bei der Versiegelung dauerhaft Funktionen für die belebte Umwelt verloren. Weitere Wechselwirkungen, insbesondere auch im Sinne gegenseitiger Verstärkungsmechanismen, bestehen nicht.

3.10 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Gemäß § 24 Abs. 1 Nr. 3 und 4 UVPG sind auch die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Zum Lärmschutz wurden in einer Variantenuntersuchung Nutzen und Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen verglichen, um zu ermitteln, welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner in den Stadtteilen der Stadt Frankfurt am Main – Riederwald, Bornheim, Seckbach und New Atterberry – zu errichten sind. Gegenstand der schalltechnischen Variantenuntersuchung sind sowohl die Verkehrsräusche der A 66 als auch die der A 661. Aufgrund der besonderen Verknüpfung von A 66 und A 661 im Bereich des AD Erlenbruch werden die Immissionen in diesem Bereich summativ ermittelt und bewertet. Der Untersuchungsbereich erstreckt sich von der AS Friedberger Landstraße inkl. Direktrampe bis zum südlichen Ende der Talbrücke Erlenbruch (Bau-km 8+750 bis Bau-km 11+900). Die Variantenabwägung (vgl. Unterlage 17.1) auf Basis der neuen Verkehrszahlen führte zu den in den Planungsunterlagen aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Konkret sind folgende Lärmschutzwände für den betrachteten Bereich vorgesehen. Die Höhenangaben beziehen sich jeweils auf Oberkante Gelände:

Bereich Riederwald

Bezeichnung	Bau-km Anfang	Bau-km Ende	Höhe in m	Bemerkungen
LA 05	10+885	11+140	6,0	beidseitig hochabsorbierend
LA 07a,b	1+436 (A 66)	11+360	6,0	hochabsorbierend
LA 07c	11+360	11+573	4,0	hochabsorbierend
LA 07d	11+573	11+902	6,0	hochabsorbierend

Bereich Bornheim und Seckbach

Bezeichnung	Bau-km Anfang	Bau-km Ende	Höhe in m	Bemerkungen
LA 01a	9+810	10+120	8,0	hochabsorbierend
LA 01b	10+120	10+505	6,5	bis 4 m hochabsorbierend, ab 4 m Höhe Auskragung von 3 m nach innen ausgebildet

LA 01c	10+505	0+185 (Rampe 46)	4,0	hochabsorbierend, Länge 315 m
LA 01d	0+185 (Rampe 46)	0+266 (Rampe 46)	2,5	hochabsorbierend
LA 02	10+052	10+508	6,5	bis 4 m hochabsorbierend, ab 4 m Höhe Auskragung von 3 m beidseitig ausgebildet
LA 04	10+770	11+185	4,0	beidseitig hochabsorbierend
LA 06	0+380 (Rampe 44)	11+257	2,5	hochabsorbierend, Länge 280 m
LA 09	9+425	9+800	8,0	Hochabsorbierend

Bereich New Atterberry

Bezeichnung	Bau-km Anfang	Bau-km Ende	Höhe in m	Bemerkungen
LA 10	8+937	9+425	10,0	hochabsorbierend
LA 10	0+100 (Direktrampe)	8+937	10,0	hochabsorbierend

	Friedberger Landstraße)			
LA 11, LA 12	LSW im Bereich des vorhanden Lärmschutz- walls	LSW im Bereich des vorhanden Lärmschutz- walls	10,0	beidseitig hochabsorbie- rend

Maßnahmen zum Gewässerschutz erfolgen durch die Modernisierung der Regenrückhaltebecken. Im Entwässerungssystem des hier betrachteten Abschnittes der A 661 sind bereits Rückhaltebecken vorhanden. Das in der Innenfläche zwischen Hauptfahrbahn und einer Ausfahrrampe liegende Regenrückhaltebecken RRB 2 a wird im Rahmen der Zusatzmaßnahmen durch ein größeres Becken ersetzt. Die Funktionen zum Gewässerschutz, insbesondere Retention, gehen nicht verloren. Gleiches gilt für das Regenrückhaltebecken RRB 3 unter der Talbrücke Seckbach, welches neben Umbaumaßnahmen im Auslaufbereich nach dem Stand der Technik um- und ausgebaut wird. Im Verlauf des Verfahrens wurde die Planung für das Regenrückhaltebecken RRB 3 in Bezug auf die Dimensionierung angepasst und zur Gewährleistung einer qualitativen Behandlung des Niederschlagswassers eine bauliche Umgestaltung vorgesehen (Erweiterung des Rückhaltevolumens um 1.250 m³, Reihenschaltung von zwei Betonbecken mit anschließendem Schachtbauwerk mit Drosselabfluss von 167 l/s in die Kanalisation der Stadt Frankfurt und Notentlastung in den Riedgraben). Dies bewirkt eine Reduzierung der Entlastungshäufigkeit und des Entlastungsvolumens über den Notüberlauf in den Riedgraben und vermeidet weitestgehend den ansonsten möglichen Eintrag straßenbürtiger Schadstoffe in das Gewässer Riedgraben und den Ostparkweiher (potentielle Schadstoffsinke), in den der Riedgraben mündet.

Folgende landschaftspflegerische Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- V 1 (Rodungszeitraum/Baufeldfreimachung außerhalb der Fortpflanzungszeiten von Arten) im gesamten Vorhabenbereich

- V 2 (Gehölzschutz) im gesamten Vorhabenbereich
- V 3 (Erhaltung von Höhlenbäumen) nördlich der Bodenstraße
- V 4 (Kontrolle auf Baumhöhlen zum Schutz von Vogelarten und Fledermausarten) im südwestlichen Bereich LSW New Atterberry

Als Kompensationsmaßnahme ist vorgesehen:

- A 1 (Wiederherstellung von Flächen des ehemaligen Baufelds als artenreiche naturnahe Grünflächen) im Bereich des Baufeldes
- Ein verbleibendes Defizit wird durch eine Maßnahme des Ökokontos „Büdingen-Thiergarten“ ausgeglichen.

Mit den Maßnahmen V 1 bis V 4 werden Beeinträchtigungen minimiert und vermieden. Mit der Maßnahme A 1 werden Beeinträchtigungen ausgeglichen. Das verbleibende Defizit wird mit der genannten Ökokontomaßnahme vollständig kompensiert.

3.11 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG (§ 12 UVPG a.F.)

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 16 Abs. 1 UVPG waren die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 UVPG zu bewerten. Das planfestgestellte Vorhaben hat zum Teil Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen sind. Im Ergebnis stehen diese Auswirkungen der Zulässigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen, zumal sie durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen entweder vermieden oder weitgehend ausgeglichen werden.

Für das Schutzgut Mensch entstehen bauzeitlich zusätzlich erhöhte Staub-, Lärm- und Lichtemissionen im gesamten Vorhabenbereich. Die Zusatzbelastung ist jedoch im Vergleich zu der bestehenden hohen Vorbelastung, vor allem durch den Kraftfahrzeugverkehr der BAB 661, gering. Bei der durch die Vorhabenträgerin durchgeführten Ermittlung der gesamten Luftschadstoffbelastung wurden die Beiträge der BAB 66 mit Riederwaldtunnel und der BAB 661 zwi-

schen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und der Talbrücke Erlenbruch mit dem AD Erlenbruch (Gesamtbelastung) betrachtet. Dabei zeigt sich, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV für NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} selbst unter Berücksichtigung der höchsten Immissionseinträge in 10 Meter Abstand zum Fahrbahnrand an allen betrachteten Querschnitten und den 14 untersuchten repräsentativen Immissionsorten – sowohl im Hinblick auf die Jahresmittelwerte als auch für die Häufigkeit möglicher Überschreitungen der relevanten Referenzwerte für die Stunden- bzw. Tagesmittelwerte – gut eingehalten werden. Das gilt selbst unter Berücksichtigung der höheren Emissionen in den morgen- und abendlichen Spitzenstunden. Bei der Ermittlung der Gesamtbelastung wurden die Beiträge der A 66 mit Riederwaldtunnel und der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und Talbrücke Erlenbruch mit dem AD Erlenbruch auf den Untersuchungsraum betrachtet. Dieses Gutachten war bereits Bestandteil der planfestzustellenden Unterlagen des Planänderungsverfahrens A 66 Riederwaldtunnel mit Beschluss vom 18.12.2019. Im Zuge des vorliegenden Planänderungsverfahrens A 661 wurde ein zusätzlicher Bericht als Überarbeitung bzw. Ergänzung des Immissionsgutachtens von 2017 und Berücksichtigung der geänderten Schallschutzmaßnahmen und Fortschreibung der HBEFA erstellt. Die vollständigen Unterlagen sind der Unterlage 21.1 zu entnehmen. Die Ergebnisse zeigen, dass bei der vorgesehenen Baumaßnahme keine Überschreitung von Grenzwerten auftreten werden. Die prognostizierte, mittlere Belastung wird voraussichtlich 25 % unterhalb der Jahresmittel-Grenzwerte von 40 µg/m³ liegen, d.h. der Maximalwert über die repräsentativen Immissionsorte liegt für NO₂ wie auch für PM₁₀ unter ca. 31 µg/m³ bezogen auf die Grenzwerte von 40 µg/m³. Für PM_{2,5} liegt der Maximalwert bei 16 µg/m³ gut unter dem in 2020 reduzierten Grenzwert von 20 µg/m³. Die zulässige Überschreitungshäufigkeit bei Stickstoffdioxid von maximal 18 Überschreitungen des 1 Stunden-Wertes von 200 µg/m³ wird mit einem Maximalergebnis von 5 Überschreitungen gut eingehalten. Dies gilt auch für den Feinstaub (PM₁₀): die zulässige Überschreitungshäufigkeit von maximal 35 Überschreitungen des 24 Stunden-Wertes von 50 µg/m³ wird mit einem Maximalergebnis von 25 Über-

schreitungen gut eingehalten. Im Bereich sonstiger Immissionsschutzmaßnahmen wurden bei der Ermittlung der Gesamtbelastung die Beiträge der A 66 mit Riederwaldtunnel und der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und Talbrücke Erlenbruch mit dem AD Erlenbruch auf den Untersuchungsraum betrachtet. Dieses Gutachten war bereits Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen des Planfeststellungsbeschlusses A 66 Riederwaldtunnel (Az. 061-k-04#2.065g) vom 18.12.2019. Im Zuge des vorliegenden Planänderungsverfahrens A 661 wurde ein zusätzlicher Bericht als Überarbeitung bzw. Ergänzung des Immissionsgutachtens von 2017 und Berücksichtigung der geänderten Schallschutzmaßnahmen und Fortschreibung der HBEFA erstellt. Die vollständigen Unterlagen sind der nachrichtlichen Unterlage 21.1 zu entnehmen. Die Ergebnisse zeigen, dass bei der vorgesehenen Baumaßnahme keine Überschreitung von Grenzwerten auftreten werden. Die prognostizierte, mittlere Belastung wird voraussichtlich 25 % unterhalb der Jahresmittel-Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen, d.h. der Maximalwert über die repräsentativen Immissionsorte liegt für NO_2 wie auch für PM_{10} unter ca. $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf die Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Für $\text{PM}_{2.5}$ liegt der Maximalwert bei $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gut unter dem in 2020 reduzierten Grenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die zulässige Überschreitungshäufigkeit bei Stickstoffdioxid von maximal 18 Überschreitungen des 1 Stunden-Wertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit einem Maximalergebnis von 5 Überschreitungen gut eingehalten. Dies gilt auch für den Feinstaub (PM_{10}): die zulässige Überschreitungshäufigkeit von maximal 35 Überschreitungen des 24 Stunden-Wertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit einem Maximalergebnis von 25 Überschreitungen gut eingehalten.

Die verfahrensgegenständlichen straßenbaulichen Maßnahmen sind auf eine Verbesserung des Verkehrsablaufes in Spitzenzeiten und bei betrieblichen Einschränkungen ausgerichtet und sollen die Staugefahr verringern. In Verbindung mit der abschirmenden Wirkung der höheren Lärmschutzwände wird somit eine Reduktion der betriebsbedingten Emissionen erwartet. Es wurden unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) für die Gebäudefassaden die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen ermittelt. Eine erhebliche Beeinträchtigung wird an diesen Orten dadurch vermieden,

dass passive Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzfenster) vorgesehen werden. Vor allem für die Wohnstrukturen im Bereich New Atterberry, die nachträglich unter Berücksichtigung der geplanten Fertigstellung des Gesamtquerschnittes der A 661 entwickelt wurden, verbessert sich die Lärmsituation deutlich. Hier waren bislang noch keine Lärmschutzeinrichtungen installiert. Der Lärmschutz für den Bereich Seckbach wurde bereits teilweise hergestellt. Grundsätzlich führen die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu einer Verringerung der Lärmimmissionen und somit auch zu einer Verringerung der Belastung des Menschen.

Für das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt sind vorhabenbedingt auf Grund der Vorbelastung und der geringen Betroffenheit von häufig vorkommenden Arten insbesondere bei Beachtung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme führt zu einem Lebensraumverlust für Vögel, Schmetterlinge und Heuschrecken. Reptilien und Amphibien konnten im Planungsraum nicht nachgewiesen werden. Nach Roter Liste gefährdete Arten der Schmetterlinge sind nicht betroffen, da im Baubereich ausschließlich Allerweltsarten vorkommen. Hinsichtlich der Vogelarten sind vorwiegend Arten in einem hessenweit günstigen Erhaltungszustand bzw. generell häufige und weit verbreitete Arten betroffen. Auf Grund des durch die A 661 stark vorbelasteten Bereiches sind die entfallenden Funktionen von eher untergeordneter Bedeutung. Ein Ausweichen auf benachbarte Flächen ist möglich. Bezüglich der im Untersuchungsraum angetroffenen wertgebenden Arten Klappergrasmücke und Stieglitz verbleiben auch bei Rodung einzelner von den Arten genutzter Habitats in ausreichendem Umfang Ausweichmöglichkeiten in benachbarte, weniger belastete Flächen. Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann durch eine Bauzeitenregelung (Vermeidungsmaßnahme V 1) vermieden werden. Relevante betriebsbedingte Störungen in Form von Lärm- und Bewegungsreizen sind nicht zu erwarten, zumal überwiegend keine lärmempfindlichen Arten im Wirkraum vorkommen und die Lärm-

schutzwände abschirmend wirken. Fledermausquartiere konnten im Eingriffsbereich ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Entgegen der Einschätzung des BUND (Kreisverband Frankfurt) und einiger Einwender sehen sowohl die Vorhabenträgerin als auch die obere Naturschutzbehörde keine relevante negative Auswirkung des Vorhabens auf Fledermäuse, weil durch die vorhandene Autobahn eine mögliche Kollisionsgefährdung bereits heute besteht und diese durch die zusätzlichen und höheren Lärmschutzwände (Querung in größerer Höhe) vorhabenbedingt abnimmt. Diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde (vgl. C III 3.4.2).

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt resultieren insbesondere aus bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen. Das Vorhaben führt zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ gelegenen Grundflächen, weil es den Bau einer neuen Rampe, den Ausbau des Verflechtungsstreifens, den Ausbau von Regenrückhaltebecken sowie den Bau von Lärmschutzwänden beinhaltet. Es werden Hecken und Gehölzbestände (ca. 10.100 m² baubedingt, ca. 3.130 m² anlagebedingt), Kleingärten (ca. 2.000 m² baubedingt, ca. 140 m² anlagebedingt), Wiesen und Ruderalflure (ca. 12.800 m² baubedingt, ca. 11.050 m² anlagebedingt), eine Schilffläche (Biotoptyp 05.410*, ca. 910 m² anlagebedingt) und ca. 10 Einzelbäume (baubedingt) in Anspruch genommen. Mit dieser Inanspruchnahme gehen die Funktionen dieser Pflanzen und des Bodens für die belebte Umwelt teilweise bauzeitlich, teilweise aber auch dauerhaft verloren. Als besonders geschützte Art wurde die Bienen-Ragwurz, eine attraktive Orchideen-Art, die ausweislich der Roten Liste Hessen in der Region „Südwest“ bestandsgefährdet ist, nachgewiesen. Die im Zusammenhang mit dem Neubau des Regenrückhaltebeckens RRB 2 erforderliche Inanspruchnahme dieses Vorkommens wird durch die planfestgestellte Vermeidungsmaßnahme 4 (Versetzung von Exemplaren der Bienen-Ragwurz) vermieden. Die Einzelheiten der praktischen Umsetzung dieser Maßnahme werden im Zuge der Ausführungsplanung vom Vorhabenträ-

ger mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt (vgl. A.III.1.1). Eine zusätzliche baubedingte Beeinträchtigung von Gehölzen und Grünflächen durch Baumaschinen und –fahrzeuge wird durch Gehölzschutzmaßnahmen (nach DIN 18920 und RAS-LP 4; Vermeidungsmaßnahme V 2) ausgeschlossen. Durch die Überbauung von ca. 910 m² Schilfröhricht im Bereich des vorhandenen Regenrückhaltebeckens 2 wird ein nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop erheblich beeinträchtigt. Das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Maßnahmenkonzept sieht mit der Ökokontomaßnahme M24 a eine Maßnahme vor, die als Zielsetzung die Entwicklung von Schilfröhrichten zum Ziel hat.

Für das Schutzgut Fläche wird durch die geplante Baumaßnahme im Bereich des LSG „Grüngürtel und Grünflächen der Stadt Frankfurt“ eine bislang unversiegelte Fläche von ca. 1,6 ha dauerhaft und ca. 2,5 ha baubedingt in Anspruch genommen. Der Anteil vollversiegelter Flächen nimmt um rund 0,48 ha zu.

Für das Schutzgut Boden bestehen auf Grund der Vorbelastungssituation keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Bauzeitig in Anspruch zu nehmende Flächen und Böden können nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt bzw. rekultiviert werden.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind für das Schutzgut Wasser nicht zu erwarten, da Wasserschutz-, Überschwemmungs- oder Hochwasserrisikogebiete im Planungsraum nicht vorhanden sind. Grundwasserhaltungen oder andere direkte Eingriffe in das Grundwasser sind zur Verwirklichung des Vorhabens nicht vorgesehen. Bauzeitlich sind bei Beachtung der gebotenen Sorgfalt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Grundwasser und den Riedgraben als einziges, im äußersten Osten des Planungsraums angrenzendes Fließgewässer zu besorgen. Die anlagebedingte Mehrversiegelung von 0,48 ha führt zu einer verminderten Grundwasserneubildungsrate, allerdings ist der Anteil der zusätzlichen Versiegelung im Vergleich zur Fläche des WRRL-Grundwasserkörpers DE_GB_DEHE_2470_3202 vernachlässigbar gering. Das auf den befestigten Flächen anfallende Niederschlagswasser wird in dem hier zu betrachtenden Abschnitt zwischen der AS

Friedberger Landstraße und der Talbrücke Seckbach gesammelt in die umzubauenden und an die geltenden Richtlinien und Normen anzupassenden Regenrückhaltebecken RRB 2 a und RRB 3 abgeleitet und von dort in die Kanalisation der Stadt Frankfurt am Main übergeben, um über die Abwasserreinigungsanlage Niederrad/Griesheim schließlich gereinigt und in den Main eingeleitet zu werden. Das RRB 3 verfügt darüber hinaus über einen Notüberlauf, in den im Bedarfsfall in den Riedgabeln, der in Anhang 2.1 zum Bewirtschaftungsplan zur Wasserrahmenrichtlinie als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft ist und unterhalb der Seckbacher Talbrücke aus einer Verrohrung austritt, entwässert wird. Die konkrete Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens RRB 3 (vgl. C II 3.10) wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der oberen Wasserbehörde und der Stadtentwässerung Frankfurt abgestimmt, um eine bestmögliche Reinigungsleistung des Regenrückhaltebeckens zu gewährleisten. Auf der Grundlage der vorgesehenen Entwässerungsplanung sind im Hinblick auf die Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG für die betroffenen Oberflächenwasserkörper Riedgraben und Main keine Verschlechterungen zu erwarten.

Die klimatischen Funktionen im Planungsraum sind baubedingt lediglich geringfügig betroffen. Die Lärmschutzwände stehen der Luftströmung nicht entgegen. Insbesondere ist eine nur geringe Erhöhung der Konzentration von Treibhausgasen gegeben. Die neu versiegelten Flächen führen grundsätzlich zu einer verstärkten Aufheizung am Tag im Bereich des Autobahnstreifens. Der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff in die Gehölzbestände an der Friedberger Landstraße zwischen Siedlungsfläche und BAB 661 betrifft Flächen, welche in der Klimaplankarte der Stadt Frankfurt am Main als Misch- und Übergangsklima (vom „Vorstadt-klima“ zum „Frischluftentstehungsgebiet“) mit überwiegender ausgleichender Klimafunktion im städtischen Raum dargestellt sind (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, S. 75). Der Verlust dieser Flächen ist im unmittelbaren Nahbereich als Minderung der ausgleichenden mikroklimatischen Funktion von Gehölzbeständen anzusehen. Auf Grund der geringen Größenordnung sind die möglichen Effekte sowohl im Hinblick auf die Aufheizung als auch im Hinblick auf die mikroklimatische Ausgleichsfunktion der zu rodenden Gehölzbestände

als gering einzustufen. Die neu zu bauenden Straßenflächen werden im Einschnitt geführt, so dass es dadurch zu keinerlei Behinderung oberflächennaher Luftaustauschvorgänge kommt. Die beiden östlich der BAB 661 vorgesehenen Lärmschutzwände LA 11 (im Bereich Ausfahrrampe Festeburg) und LA 12 (entlang der Friedberger Landstraße) ersetzen die bestehenden Wälle und stellen nach Darstellung der Vorhabenträgerin keine neue Barriere für Luftaustauschbeziehungen dar. Von der größeren Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens RRB 2 a sind keine wesentlichen positiven mikroklimatischen Einflüsse zu erwarten, weil es sich nur um eine periodisch wasserführende Fläche handelt. Eine Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels besteht nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht. Die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima sind als gering einzustufen.

Für das Schutzgut Landschaft führt das Vorhaben zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, weil es den Bau einer neuen Rampe, den Ausbau des Verflechtungsstreifens, den Umbau bzw. die Erweiterung von Regenrückhaltebecken und den Bau von Lärmschutzwänden beinhaltet. Durch die Lärmschutzwände kommt es zu neuen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Umgebung durch die bereits vorhandene A 661 erheblich vorbelastet ist. Zudem wird der optische Eindruck durch bestehende Gehölze auch im Bereich der Kleingartenanlagen relativiert. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde das Vorhaben insgesamt planerisch und technisch so optimiert, dass Beeinträchtigungen der genannten Schutzgüter so weit wie möglich reduziert werden. Die vorgesehenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen sind im Hinblick auf die Schutzgüter des UVPG als Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen insgesamt ausreichend. Die weiteren planfestgestellten Maßnahmen sind geeignet und ausreichend, um nicht vermeidbare Umweltauswirkungen zu kompensieren.

III. Materiell-rechtliche Bewertung

Das Vorhaben kann nach Abwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nach Maßgabe der verfügbaren Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen sowie von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Violetteintragungen zugelassen werden.

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben verfügt über die notwendige Planrechtfertigung.

Die Planänderung ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Das planfestgestellte Vorhaben ist aus straßenbautechnischen und verkehrlichen Gründen planerisch gerechtfertigt und in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht ein hohes Bedürfnis für diese Maßnahme. Das Vorhaben berücksichtigt unter Würdigung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange die Anforderungen des Abwägungsgebotes gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG. Die Planung ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt.

1.1 Planungsziele

Mit dem geplanten Bauvorhaben wird die A 661 fertiggestellt, mithin die Leistungsfähigkeit des Abwickelns des Verkehrs und die Verkehrssicherheit erhöht. Gleichzeitig werden die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen für die Bewohner und Bewohnerinnen geschaffen. Mit dem Vorhaben werden insbesondere die nachfolgenden Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Abwickelns des Verkehrs durch Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen Richtung Süden) und den durchgehenden Verflechtungsstreifen AS Friedberger Landstraße – AD Erlenbruch,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung von den betroffenen Wohngebieten
- und die Optimierung der Regenrückhaltebecken.

1.2 Bedarf für das Vorhaben

Ursprünglich gehörte das Vorhaben der 1. Dringlichkeitsstufe (heute: vordringlicher Bedarf) des 2. Ausbauplans für die Bundesfernstraßen (Stand 1975) an und sollte sofort nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses möglichst noch vor 1980 in Angriff genommen werden (vgl. planfeststellte Unterlage 1 zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, 061-k-04#1.024, S. 6). Nunmehr ist die Vervollständigung der bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, zuletzt geändert mit Beschluss vom 10.01.1996 planfestgestellten Westfahrbahn unerlässlich, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2).

Der bereits planfestgestellte Ausbau der Westfahrbahn umfasst den Restquerschnitt des zweibahnigen Ausbaues der A 661 mit künftig zwei durchgehenden Fahrstreifen zzgl. Standstreifen auf beiden Seiten mit dem Anschlussbereich der Rampen im Bereich AD Erlenbruch. Mit der geplanten Fertigstellung des bereits am 04.01.1980 planfestgestellten Gesamtquerschnittes (Vervollständigung Westfahrbahn) der A 661 sollen künftig 4 durchgehende Fahrstreifen mit Standstreifen auf beiden Seiten genutzt werden. Spätestens mit dem Anschluss der A 66 an die Ostumgehung (AD Erlenbruch) wird auch die Realisierung der westlichen Fahrbahn der A 661 einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können.

Die bereits planfestgestellte gebogene Lärmschutzwand mit Auskragung nach Osten im Mittelstreifen ab dem Galeriebauwerk über rund 510 m bis südlich der Talbrücke Seckbach, sind beim Bau der Westfahrbahn noch zu errichten.

Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald durchgeführten Mikrosimulationen (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2) zeigen, dass die augenblickliche Situation verkehrlich nicht weiter tragbar ist und daher die Vervollständigung erfolgen muss. Dies gilt unabhängig davon, dass der Anschluss der A 661 an den Alleentunnel im Zuge der A 66 nicht mehr vorgesehen ist. Die Verkehrsprognose hat nachgewiesen, dass die vollständige Realisierung der bereits planfestgestellten A 661 auch nach Aufhebung der Planung für

den Alleentunnel weiterhin notwendig ist, um die erwarteten Verkehre abzuwickeln. Die nun durchzuführende Planänderung beinhaltet die Neukonzeption der Fahrstreifen der westlichen Richtungsfahrbahn nach Entfall des Autobahndreiecks (AD) Seckbach. Neu hinzugekommen sind die zuvor genannten Planungen zu der Direktrampe, dem Verflechtungsstreifen, dem Ausbau der Regenrückhaltbecken und den Lärmschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Endausbaus der Bundesautobahn A 661 umgesetzt werden sollen.

Direktrampe und Verflechtungsstreifen

An der AS Friedberger Landstraße wird mit der Direktrampe auf die A 661 nach Süden eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabläufe und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit erreicht. Die ohne diesen Umbau insbesondere in der Abendspitze vom vorherigen Linksabbieger ausgehende Rückstaubildung kann vermieden werden.

Bislang werden die Linksabbieger von der B 3 Friedberger Landstraße mittels Linksabbiegestreifen auf die A 661 geführt. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald durchgeführten Mikrosimulationen (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2) zeigen, dass bereits im Prognosenullfall, vor allem in der Abendspitze, eine deutliche Rückstaubildung auf der A 661 ausgehend von der Zweistreifigkeit der westlichen Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Süden südlich der AS Friedberger Landstraße festzustellen ist. Hier kommt hinzu, dass am Anschlussknoten an die Friedberger Landstraße der Linksabbiegestrom aus Richtung Frankfurt auf die A 661 nach Süden aufgrund nicht ausreichender Grünzeit nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann. Durch die über die Direktrampe frei auf die A 661 abfließenden Verkehre entsteht an der Lichtsignalanlage für die Geradeausfahrer keine dauerhafte Rückstaubildung mehr. Die sich in einer Rotphase aufstauenden Fahrzeuge können in der darauffolgenden Grünphase abfließen (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2). An der AS Friedberger Landstraße werden mit dem Verflechtungsstreifen und mit der Direktrampe auf die A 661 nach Süden deutliche Verbesserungen der Verkehrsabläufe und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit erreicht. Die ohne

diesen Umbau insbesondere in der Abendspitze auftretende Rückstaubildung kann vermieden werden (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2).

Regenrückhaltebecken

Aufgrund des Wegfalles des AD Seckbach mit den zugehörigen Rampen, kann das provisorische Becken RRB 2 a an der heutigen Stelle verbleiben. Zur Aufnahme des gesamten Niederschlagswassers der beiden Hauptfahrbahnen und den ergänzenden Fahrstreifen wurde dieses neu berechnet und wird nach dem Stand der Technik ausgebaut. (siehe planfestgestellte Unterlage 18.1)

Das RRB 3 unter der Talbrücke Seckbach entspricht in dem heutigen Zustand nicht dem Stand der Technik und ist entsprechend nur eingeschränkt funktionsfähig. Das vorhandene Becken wird regelkonform ausgebildet und aufgrund nicht ausreichender Kapazitäten um ein zusätzliches Becken erweitert. Aufgrund der beengten Verhältnisse unter der Talbrücke Seckbach werden diese beiden Regenrückhaltebecken als Betonbecken ausgebaut. Die Becken sind über ein Verbindungsrohr DN 800 miteinander verbunden. Eine hydrodynamische Berechnung hat die Leistungsfähigkeit bestätigt.

Lärmschutzmaßnahmen

Auf Grund der bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980 nicht bestehenden Vorgaben zu Grenzwerten und Rechenverfahren ist der Lärmschutz, nach heutigen Gesichtspunkten, unzureichend. Der aktuellen Planung liegen nunmehr die Vorgaben der 16. BImSchV und der RLS-90 zugrunde.

1.3 Forderung nach einer anderen Verkehrspolitik

Von mehreren Beteiligten wurde gefordert, dass der Endausbau der BAB 661 aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu streichen sei. Dieser Forderung kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entsprochen werden. Der BVWP 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und späteren Betrieb dieses Projekts liegt seit dem 01.01.2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes. Die

Hessische Landesregierung hat insoweit keine Entscheidungskompetenz, das HMWEVW ist als Planfeststellungsbehörde ausschließlich für die Zulassung von Autobahnprojekten zuständig. Die geforderte politische Entscheidung, ein solches Projekt grundsätzlich aufzugeben, kann daher nur durch den Bundesgesetzgeber getroffen werden. Eine Anpassung, sprich auch das Streichen eines Projektes, ist daher nur auf Bundesebene möglich und kann nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens sein. Für die Planfeststellungsbehörde liegen hier auch keine Anhaltspunkte vor, dass die Bedarfseinstufung des Bundesverkehrswegeplans, die sogar einen sechsstreifigen Ausbau im weiteren Bedarf vorsieht, fehlerhaft erfolgte. Vielmehr wird durch diese Festlegung des Bundesgesetzgebers deutlich, dass der Bedarf für die A 661 weitergesehen wird und der bereits planfestgestellte vierstreifige Bau der A 661 realisiert werden soll. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Mehrere Beteiligte führten aus, dass der Bau der Autobahn dem generellen Klimaschutzziel, der Verminderung des CO₂-Ausstoßes, zuwiderläuft. Sie erwarten, dass erfahrungsgemäß jede Erleichterung des Autoverkehrs eine Erhöhung dieses Verkehrs und damit eine Minderung der ÖPNV-Fahrgäste verursacht. Dies bedeutet eine Erhöhung der CO₂-Emissionen (einen erhöhten Kohlendioxidausstoß). Dies sei insbesondere im Hinblick auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18 -) nicht mehr zeitgemäß und tragfähig.

Die hier festgestellte Autobahnplanung ist notwendig und konsequent, da das Vorhaben der 1.Dringlichkeitsstufe (heute: vordringlicher Bedarf) des 2.Ausbauplans für die Bundesfernstraßen (Stand 1975) angehörte (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr.1 zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, 061-k-04#1.024, S. 5) und nunmehr nur noch einzelne Elemente des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980 umgesetzt werden müssen, so dass die Einwendung zurückgewiesen wird. Die oben genannten Bestandteile dieses Änderungsvorhabens sind erforderlich, um insbesondere das in Zukunft höhere Verkehrsaufkommen adäquat abzuwickeln und der dort lebenden Bevölkerung ei-

nen angemessenen Lärmschutz zu bieten. Das Bauvorhaben ist somit bauwürdig und dient darüber hinaus der endgültigen Vervollständigung des Lückenschlusses des Autobahnnetzes im Frankfurter Osten.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass obwohl mit einer geringfügigen Erhöhung von Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr zu rechnen ist (vgl. Ausführungen unter C.II.3.6), diese Tatsache hinter den Planungszielen zurücktritt.

Die Klimaauswirkungen stellen nach der aktuellen Rechtsprechung des BVerwG aus Mai 2022 (BVerwG Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7.21; Rn. 86) nach dem Klimaschutzgesetz kein Ausschlusskriterium für die Vorhabenzulassung dar. Die Klimaauswirkungen sind vielmehr bei der Planfeststellung nach dem Klimaschutzgesetz im Rahmen der Abwägung als einer von vielen Belangen zu berücksichtigen. Vorliegend überwiegen die Planungsziele.

Zum einen soll, wie bereits oben dargelegt, die Vervollständigung der A 661 den seit Jahrzehnten provisorischen Zustand der Nutzung lediglich einer Richtungsfahrbahn durch die bauliche Maßnahme der Direktrampe und des durchgehenden Verflechtungsstreifens beenden. Diese baulichen Maßnahmen führen zu einer besseren Abwicklung des Verkehrs und erhöhen die Verkehrssicherheit (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2). Zum anderen werden Lärmschutzmaßnahmen nach aktuellen Vorgaben umgesetzt. Denn diese wurden zum Zeitpunkt des Erlasses des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 1980, nach heutigen Gesichtspunkten, aufgrund von fehlenden gesetzlichen Vorgaben nicht ausreichend berücksichtigt, was auch Gegenstand der seinerzeit geführten Klageverfahren war. Diese Lücken der früheren Planung werden durch die Planänderung nunmehr beseitigt.

1.4 Forderung nach Einhausung der A 661

Mehrere Beteiligten (siehe C.III.17.3 und C.III.17.12) forderten mit Hinweis auf die angeblich bevorstehende Einhausung der A 661 im Laufe des Verfahrens, dass das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren einzustellen sei. Die Planfeststellung ohne eine solche Einhausung sei abwägungsfehlerhaft.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen, eine Grundlage für die Beendigung des Planfeststellungsverfahrens kann aus dem Vorbringen nicht abgeleitet werden. Die von mehreren Beteiligten angeführte Einhausung ist ein städtebauliches Projekt der Stadt Frankfurt am Main. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt hat am 04.04.2019 beschlossen, dass eine Einhausung der A 661 zwischen der Friedberger Landstraße und dem Galeriebauwerk Seckbacher Landstraße aus Gründen der mittel- und langfristigen Entwicklung der Stadt weiter zu planen ist. In der weiteren Entwurfsplanung soll nach einer aktuellen Entscheidung nun die sogenannte Variante L 1 + mit Verlängerung der Einhausung auf 1315 m (Richtungsfahrbahn Bad Homburg) bzw. 1295 m (Richtungsfahrbahn Offenbach) bis zum westlichen Ende der Galerie Seckbach und dem Ersatzneubau der Bestandsbauwerke einschließlich der Galerie Seckbach verfolgt werden. Die neue Vorzugsvariante L 1 + wurde von den planungspolitischen Sprechern der Stadt Frankfurt im Rahmen einer Besprechung vom 24.04.2023 bestätigt. Darüber hinaus wurden von der Autobahn GmbH neue Forderungen dahingehend vorgetragen, dass eine Verbreiterung des Querschnitts der Einhausung für eine 6+0 Verkehrsführung während Bauarbeiten berücksichtigt werden soll. Die beiden Veränderungen der Planungsvorgaben werden voraussichtlich zu einer nicht unerheblichen Kostensteigerung führen.

Die Planung dieses Projekts und dessen Realisierung ist noch nicht hinreichend konkretisiert und konnte daher von der Vorhabenträgerin nicht in dieses Planänderungsverfahren einbezogen werden. Die Realisierung der geplanten Einhausung hängt noch von vielen Faktoren ab. Eine Prognose, ob die Stadt Frankfurt am Main die Einhausung am Ende realisieren kann und wie die zeitliche Einordnung der dann folgenden Realisierungsschritte aussieht, insbesondere der

zeitliche Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens, ist nicht sicher möglich (vgl. Vermerk des HMWEVW vom 28.09.2023).

Der Bund als Träger der Straßenbaulast beabsichtigt derzeit den im Planfeststellungsverfahren befindlichen 4-streifigen Endausbau im Bereich der von der Stadt angedachten A 661 Einhausung Seckbach mit den hier vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren. Die von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgelegte Lärmschutzplanung entspricht den gesetzlichen Anforderungen (vgl. C. III. 11). Ein weitergehender Anspruch auf eine Einhausung besteht nicht. Eine hier zwingend zu beachtende andere Planung ist nicht gegeben. Zwar befindet sich der 6-streifige Ausbau der A 661 zwischen dem Autobahnkreuz Bad Homburg und der Anschlussstelle Offenbach Kaiserlei im Weiteren Bedarf (WB*) des Bedarfplans zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Dieser wird derzeit vom Bund aber nicht prioritär verfolgt. Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Autobahn GmbH die Planung des sechsstreifigen Ausbaus in absehbarer Zeit beginnen wird, da durch die in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten auszuführenden Brückensanierungen im Autobahnnetz erhebliche Planungskapazitäten gebunden sind. Dies bedeutet, dass die Kosten für eine darüber hinausgehende Einhausung grundsätzlich allein von der Stadt Frankfurt zu tragen sind.

Eine abschließende Entscheidung der Stadt Frankfurt über den Bau der Einhausung ist noch nicht getroffen worden. Es ist davon auszugehen, dass nach Vorlage der Planung durch die für die Stadt planende DEGES, welche aktuell für Ende 2024 angestrebt wird, Gespräche auf kommunaler Ebene und zwischen der Stadt Frankfurt und dem Bund wegen der Finanzierung der Maßnahme stattfinden werden, die nicht kurzfristig abgeschlossen werden. Denn die Kosten der Einhausung werden durch die größere Dimensionierung der Variante L 1+ (Verlängerung und die von der Autobahn GmbH geforderte zusätzliche Breite) gegenüber den bisherigen Kalkulationen voraussichtlich deutlich steigen. Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor (vgl. Vermerk des HMWEVW vom 28.09.2023). Angesichts der von der Stadt zu tragenden hohen

Investitionskosten und der ebenfalls von der Stadt zu tragenden Betriebskosten der Einhausung ist eine alleinige Finanzierung durch die Stadt ohne die Unterstützung des Bundes und des Landes nicht wahrscheinlich.

Mit der Festlegung auf die Variante L 1+ dürften zudem weitere Abstimmungen mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VFG) erforderlich werden. Der aktuelle Stand der Trassierungsplanung für die Verlängerung der U-Bahnlinie U 4 nach Seckbach sowie die Planungsrandbedingungen für die Einhausung im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie (Querschnittsgestaltung der Friedberger Landstraße, zu berücksichtigende Lasten aus der Straßenbahn) sind noch mit der VFG zu besprechen. Die DEGES geht derzeit von einer terminlichen Verschiebung des Abschlusses ihres Planungsauftrages aufgrund der Änderung der Vorzugsvariante auf das dritte Quartal 2024 aus (Abgabe an Autobahn GmbH zum Gesehen-Vermerk). Die Abstimmungen mit der Autobahn GmbH sollen weiterhin parallel zur Vorplanung laufen, so dass die DEGES aktuell von einer Genehmigung des Vorentwurfes durch die Autobahn GmbH bis Ende 2024 ausgeht.

Als nächster Schritt hin zur Realisierung des Projektes wäre die Zustimmung der Stadt durch die Stadtverordnetenversammlung und eine Finanzierungszusage erforderlich. Erst nach einer Klärung der Finanzierung wird die Stadtverordnetenversammlung die abschließende Entscheidung über die Einhausung treffen können. Daran schliesse sich die Ingenieurvergabe für die weitere Planung der Einhausung sowie die Anfertigung der Planfeststellungsunterlagen und das Genehmigungsverfahren an, dessen Dauer ebenfalls nicht abschätzbar ist. Die europaweite Ausschreibung, die Vergabe der Baumaßnahme und schließlich der Bau wären eng mit der Autobahn GmbH abzustimmen

Ob es aufgrund der neuen kostenintensiveren Vorzugsvariante (L1+) der Einhausung zu einer Einigung zwischen der Stadt Frankfurt am Main und dem Bund in finanzieller Hinsicht kommen wird, ist derzeit offen. Eine zeitnahe Realisierung der Einhausung der Stadt Frankfurt war hier daher bei der Abwägung nicht zu berücksichtigen gewesen.

2. Dimensionierung

2.1 Allgemeines

Die bestehende Bundesautobahn A 661 beginnt in Oberursel im Taunus, führt über Bad Homburg Frankfurt am Main, Offenbach, Neu-Isenburg nach Langen und endet in Egelsbach.

Der vorliegende Planänderungsbereich ergänzt die Maßnahme der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a. M. – Ost (Ostumgehung Frankfurt / Main). Die fahrbahnseitigen Baumaßnahmen dieses Planänderungsverfahrens weisen eine Gesamtlänge von nur rd. 1100 m auf.

Die Baumaßnahme beginnt an dem Knotenpunkt B 3/A 661 Friedberger Landstraße (NK 5818 119) mit Fortführung des vorhandenen Beschleunigungsstreifens aus dem nordwestlichen Rampenohr als Verflechtungsstreifen bis zum Übergang in den bereits geplanten 4-spurigen Verflechtungsbereich des AD Erlenbruch (2 durchgehende Fahrstreifen, 2 Ausfahrstreifen, ab ca. Bau-km 9+850 der A 661). Zusätzlich ist für die Anschlussstelle Friedberger Landstraße eine rd. 300 m lange Direktrampe im südwestlichen Quadranten mit einem anschließenden 250 m langen Einfädelsstreifen auf die A 661 in südlicher Richtung - zw. NK 5818 119 und NK 5818 126, Strecken-km 315,370 bis 315,620 geplant.

Der Streckenbereich zwischen Talbrücke Seckbach und Talbrücke Erlenbruch (Bau-km ca. 10+480 - 11+245) inkl. den Lärmschutzmaßnahmen wurde bereits im Planfeststellungsverfahren für den Neubau des Riederwaldtunnel im Zuge der A 66 mit Beschluss vom 18.12.2019 planfestgestellt (Az. VII-1 -61-k-04#2.054g) und ist daher nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens.

2.2 Planung und Entwurfsgrundlagen

Bei der Planung hat die Vorhabenträgerin, die für die Straßenplanung und den Straßenbau geltenden Richtlinien, wie z.B. die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, (vgl. FGSV, RAA, Ausgabe 2008 und auch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (vgl. FGSV, HBS, Teil A Autobahn, Ausgabe 2015,) berücksichtigt.

Die gesamte Strecke der A 661 gehört aufgrund ihrer regionalen Verbindungsfunktion entsprechend der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (vgl. FGSV, RIN, Ausgabe 2008) der Kategorie AS II an und wird – entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und Lage – anhand der RAA der Entwurfskategorie EKA 1 B bis EKA 3 zugeordnet.

Im hier betrachteten Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurt (Main) Ost wird aufgrund der Lage zu den bebauten Gebieten und den daraus resultierenden Restriktionen die Entwurfskategorie EKA 3 angesetzt.

Somit wird mit den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt der A 661, entsprechend seiner zugeordneten Netzfunktion und unter Berücksichtigung der besonderen landschaftlichen und baulichen Rahmenbedingungen, entsprechend der Entwurfskategorie EKA 3 für die Entwurfselemente der durchgehenden Strecke die Geschwindigkeit von 100 km/h angesetzt. Auf dieser Grundlage werden die Streckencharakteristik und damit das Fahrverhalten der Kraftfahrer aufeinander abgestimmt. Diese Vorgehensweise ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Mit dem gewählten Standard können die angestrebten Funktionen der A 661 uneingeschränkt erfüllt werden.

Das geht auch schon aus dem Planfeststellungsbeschluss A 661 aus dem Jahr 1980 hervor (vgl. planfeststellte Unterlage 1 zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, 061-k-04#1.024, S. 9), welcher feststellt, dass bei Berücksichtigung vertretbarer Abstandsverhältnisse und Randbedingungen zu den genannten Zwangspunkten eine Trassierung für die Hauptstrecke der A 661 ohnehin nur noch für Entwurfsgeschwindigkeiten von 80 bzw. 100 km/h planerisch

zugrunde zu legen war. Dies und die Anschlussstellenhäufungen verleihen der Ostumgehung den Charakter einer Stadtautobahn. Befürchtungen wegen eines nennenswerten Anteils von Fernverkehr auf dieser Regionalautobahn sind auch daher unbegründet.

2.2.1 Geschwindigkeitsanordnung

Von mehreren Beteiligten wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens gefordert, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h für Pkw der A 661 zum Gegenstand der Planfeststellung zu machen und damit anzuordnen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach Prüfung der Angaben des Vorhabenträgers und nach Beteiligung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Autobahn GmbH (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 05.06.2023, beantwortet mit Schreiben der Autobahn GmbH vom 31.05.2023) zu dem Ergebnis gelangt, dass hier aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich ist und hat daher unter A.II.3 eine entsprechende Anordnung getroffen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht bei dem vorliegenden Vorhaben aufgrund der besonderen Umstände des Einzelfalls, zur Entschärfung der Gefahrensituation und Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO, die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung als erforderlich und angemessen an.

Die Planfeststellungsbehörde ist grundsätzlich berechtigt, unter bestimmten Umständen Betriebsbeschränkungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet nach § 75 Abs. 1 HVwVfG formelle Konzentrationswirkung. Im Planfeststellungsverfahren werden daher die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden überbrückt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 – 4 B 94/99 –). Im Wege der Planfeststellung kann daher je nach den Umständen des Einzelfalls auch über die Anordnung der zur Ausstattung der Straßen notwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu entscheiden sein, soweit dies zu einer Konfliktlösung erforderlich ist.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen sind dabei ausschließlich zulässig, wenn die Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Bei der Bewertung der Verkehrssicherheitssituation sind dabei für das gesamte Straßennetz, d. h. für das Bestandsnetz wie auch neu- oder auszubauende Straßen, einheitliche Maßstäbe anzulegen.

Vorliegend sieht die Planfeststellungsbehörde die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO als gegeben an. Denn der Autobahnabschnitt der A 661 zwischen AS Frankfurt am Main-Friedberger Landstraße und AS Frankfurt am Main-Ost weist bauliche Besonderheiten auf, die in dieser Ausprägung zu einer gesonderten Einschätzung der Verkehrsbedingungen führen. In Verbindung mit der Streckencharakteristik ist aufgrund dieser besonderen örtlichen Umstände mit einer häufigeren erhöhten Fehleinschätzung der Verkehrsteilnehmer in der Geschwindigkeitswahrnehmung und damit auch mit einem erhöhten geschwindigkeitsbedingten Unfallrisiko zu rechnen. Die besonderen örtlichen Umstände, die zu dieser Gefahrenprognose führen sind:

In der Galerie Seckbach besteht die Gefahrenlage zum einen aufgrund der Bauweise als Tunnel bzw. der Betonpfeiler an der Westseite (im Endausbau zwischen West- und Ostfahrbahn). Eine weitere Besonderheit der Galerie Seckbach ist, dass sich davor und danach bestandsbedingt engere, gegenläufige Kurven anschließen ($R = 600$ m bzw. $R = 725$ m), die in Kombination mit dem Galeriebauwerk eine angepasste Geschwindigkeit der Fahrzeuge erfordern um ein erhöhtes Unfallrisiko zu vermeiden. Weiter ist zu beachten, dass im Galeriebauwerk ein Verflechtungsstreifen durchgehend angeordnet ist und somit auch im Galeriebauwerk durchgehend mit Verflechtungsvorgängen zu rechnen ist. Im Galeriebauwerk findet eine Einengung der lichten Weite statt (ehemalige Abfahrtsrampe zum aufgelösten AD Seckbach), die einen deutliche Reduzierung der Seitenstreifenbreite mit sich führen wird. Diese Querschnittverjüngung

in einem Tunnel ist für den Verkehrsteilnehmer ungewöhnlich und stellt daher eine besondere Situation dar.

In der Verlängerung der Galerie Seckbach, sowohl nach Norden als auch nach Süden, werden Lärmschutzwände am Fahrbahnrand und auch zwischen den Fahrbahnen im Mittelstreifen errichtet bzw. sind teilweise bereits realisiert. Die Lärmschutzwände weisen z. T. eine Höhe von 10 m auf, beeinträchtigen die vorhandene Sichtweite und beeinflussen die Wahrnehmung der Streckenführung durch Verkehrsteilnehmer erheblich. Durch die Abschirmung der Fahrbahnen zu beiden Seiten besteht die Gefahr einer Fehleinschätzung der örtlichen Längsneigung. Insbesondere auf der Gefällestrecke der Westfahrbahn stellt dies eine besondere Gefährdungslage dar. Weiterhin besteht durch die Lärmschutzwände auf beiden Seiten der Fahrbahnen auch das Risiko einer erhöhten Unfallschwere, sofern es zu einer Kollision mit dieser kommen sollte.

Der betrachtete Abschnitt der A 661 ist geprägt von mehreren Zu- und Abfahrten mit den entsprechenden Verflechtungs- sowie Aus- und Einfädungsbereichen in beiden Fahrtrichtungen. Dies erfordert vom Verkehrsteilnehmer erhöhte Aufmerksamkeit bei der Orientierung, insbesondere da es sich um eine kurvige Streckenführung mit dynamischer wegweisender Beschilderung und Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) handelt. Ohne eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist gerade in den Verflechtungsbereichen aufgrund des Zusammenwirkens ortskundiger und sich orientierender Verkehrsteilnehmer mit einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen.

Die A 661 weist im betrachteten Abschnitt eine hohe Verkehrsbelastung auf. Hierdurch besteht eine deutlich erhöhte Gefahr von Folgeunfällen bei Unfällen und Stausituationen. Die Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) arbeitet mit einer Intervallschaltung und ist daher nur geringfügig zeitverzögert in der Lage, auf ein Unfallgeschehen bzw. Rückstau zu reagieren.

In dem betrachteten Abschnitt der A 661 kommt es aufgrund der Trassierung in Verbindung mit den baulichen Besonderheiten (Lärmschutzwände und Kur-

vigkeit) zu erheblichen Einschränkungen bezüglich der vorhandenen Sichtweiten. Diese baulichen Besonderheiten sind zum einen die Galerie Seckbach und zum anderen die sichtbehindernden Einbauten bzw. die zu errichtenden Lärmschutzwänden inklusive Schutzeinrichtungen geschuldet, die hier aus Immissionsschutzgründen erforderlich sind (siehe C.III.11.3.4.1). Insbesondere ist hier die bereits planfestgestellte aber noch nicht errichtete Lärmschutzwand mittig zwischen der noch zu realisierenden Westfahrbahn und der Ostfahrbahn mit einer Länge von über 500 m und einer Höhe von 6,5 m inklusive einer Auskrümmung Ost (im Rahmen des Planänderungsverfahrens ergänzt um eine Auskrümmung West) südlich der Galerie Seckbach im Kurvenbereich ($R = 600\text{m}$) zu nennen. Für eine Geschwindigkeit von 130 km/h liegt die erforderliche Haltesichtweite im kompletten Teilabschnitt der A 661 in beiden Fahrtrichtungen über der in der Planung ermittelten vorhandenen Sichtweite.

Aufgrund dieser soeben dargelegten besonderen örtlichen Gegebenheiten, sind die folgenden Gefährdungen und daraus resultierende höhere Unfallzahlen, die sich bei Freigabe des o.g. Autobahnabschnittes ohne örtliche Geschwindigkeitsbeschränkung voraussichtlich einstellen würden, nicht auszuschließen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigen werden.

Es kommt zu einem Anstieg der Unfallrate gegenüber dem Bestand bei den Fahrunfällen Unfalltyp 1 (vgl. FGSV, M Uko, Ausgabe 2012), wonach ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hat, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannt hat, aufgrund

- des auf der Ostseite vorhandenen Tunnelbauwerks (Galerie Seckbach) mit sich im Verlauf des Tunnels ändernden Querschnitt,
- der gleichbleibenden Trassierung und Kurvigkeit des Abschnittes,
- der Fehleinschätzung der Längsneigung im Streckenverlauf durch Verkehrsteilnehmer infolge der beidseitigen Errichtung von Lärmschutzwänden.

Weiterhin kommt es zu einer Erhöhung der Unfallrate gegenüber dem Bestand bei den Einbiege/Kreuzen- Unfällen (Unfalltyp 3 (vgl. FGSV, M Uko, Ausgabe 2012), wonach der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde) aufgrund der neu errichteten Einfahrtbereiche (Anschlussstelle Frankfurt-Friedberger Landstraße und Erlenbruch-Dreieck) in beiden Fahrtrichtungen, oder teilweise im Tunnel befindlichen Fahrstreifenwechsellvorgänge.

Von den Beteiligten E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088 und E099 wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgebracht, dass eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw auf 80 km/h und von 80 km/h Lkw auf 60 km angezeigt sei. Aus den oben genannten Gründen ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw angemessen. Für Lkw ist dagegen eine Geschwindigkeitsanordnung in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgrund der gesetzlichen Vorgabe aus § 18 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2015, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.07.2023 (BGBl. I Nr. 199) nicht erforderlich. In Bezug auf die Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw ist die Einwendung daher zurückzuweisen.

2.3 Verkehrsprognose 2030

Zur Ermittlung der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (vgl. FGSV, HBS, Teil A Autobahn, Ausgabe 2015) wurde eine Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald einschließlich Mikrosimulationen (VU 2030 vom 26.10.2017 bzw. mit Korrektur vom 12.06.2020*, Prognosehorizont 2030) durchgeführt (vgl. Unterlage 21.2.1).

Die Verkehrsuntersuchung vom Büro PTV GROUP zeigt das derzeitige und zukünftige Verkehrsaufkommen im Bereich der A 66/A 661 auf.

Entsprechend dem Terminplan – Projektablauf- vom 06.02.2023 ist die Fertigstellung der Lärmschutzwände und der 1980 planfestgestellten Westfahrbahn für das 4. Quartal 2028 bzw. 1. Quartal 2029 vorgesehen. Der Abschluss der

straßenbaulichen Maßnahme bildet die Sanierung des Deckenbelags der bereits vorhandenen Ostfahrbahn, welche bis zum das 4. Quartal 2029 zusammen mit dem Bau des Regenrückhaltebeckens RRB 2a abgeschlossen sein wird (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.12.2022; beantwortet mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 06.02.2023). Der der Planung zugrundeliegende Prognosehorizont von 2030 ist folglich realistisch gewählt, um die Auswirkungen des Vorhabens zu ermitteln.

Die Simulationen des Planfalles 1 a mit Direktrampe und Verflechtungsstreifen gemäß hier betrachteter Planung zeigen, dass hierdurch die Leistungsfähigkeit im Autobahnnetz und an der Anschlussstelle Friedberger Landstraße verbessert werden kann. Zwar wird in Teilbereichen der A 661 aufgrund des hohen Belastungsniveaus zeitweise dichter bis zähfließender Verkehr auftreten, jedoch werden keine Rückstaubildungen entstehen. Insgesamt weisen die Ergebnisse der Mikrosimulationen in der Morgen- und Abendspitze frei fließenden Verkehr ohne nennenswerte Störungen auf. An der Anschlussstelle Friedberger Landstraße wird mit Anlage der Direktrampe eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität in Fahrtrichtung Süden erzielt.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendungen zur Erläuterung der Kapazitätsbetrachtung/Verkehrsuntersuchung und dem Nachweis, dass die hinreichende Kapazität der aufnehmenden A 661 u.a. auf der optimistischen Annahme beruhe, dass die Verkehrsteilnehmer PKW und LKW die gleiche Wunsch-, Zielgeschwindigkeit von 80 km/h auf der A 661 anstreben, geprüft und dargelegt, dass es einen Schreibfehler im Erläuterungsbericht zur Verkehrsuntersuchung vom 26.10.2017 gegeben hat. Auf Seite 29 wurde fälschlicherweise dargestellt, dass im Planfall 1 a für die A 661 zwischen dem AD Erlenbruch und der AS Friedberger Landstraße eine Geschwindigkeit von 80 Km/h angenommen wurde. In der makroskopischen Simulation (VISUM) und der mikroskopischen Simulation (VISSIM) wurde eine Zielgeschwindigkeit von 100 km/h berücksichtigt. Die Simulationen bilden das realistische Geschwindigkeitsverhalten ab. Der Fehler im Erläuterungsbericht wurde mit der Fassung vom 12.06.2020 korrigiert.

Soweit in der Einwendung (E124) kritisiert wird, dass das der Verkehrsuntersuchung zur A 661 zugrundeliegende Verkehrsmodell ebenso wie die Prognosedaten auf einem veralteten Planungsstand aus dem Jahre 2015 basieren, ist hierzu zu entgegnen, dass das der Verkehrsuntersuchung zur A 661 zugrundeliegende Verkehrsmodell ebenso wie die Prognosedaten dem Stand der Technik entsprechen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist an der Erstellung der Methodik der Verkehrsuntersuchung nichts auszusetzen. Der Planung liegt eine in fachlicher und zeitlicher Hinsicht nachvollziehbare und ausreichende Verkehrsuntersuchung zugrunde.

Weiterhin sind die Annahmen, die in der Verkehrsuntersuchung (vgl. nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.2) für den ÖPNV-Ausbau bis 2030 getroffen wurden, auch aus heutiger Sicht realistisch. Die Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der A 661 folgt in der Methodik den aktuellen „Empfehlungen für die Anwendungen von Verkehrsnachfragemodellen im Personenverkehr“ der FGSV (Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen). Sie entspricht damit dem aktuellen Stand der Technik. Das verwendete Verkehrsmodell, die VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main) berechnet die Verkehrsverflechtungen modal, auf Grundlage eines 4-Stufen-Algorithmus. Die Methodik der Modellrechnung wurde im Anlagenband 1 zur Verkehrsuntersuchung detailliert beschrieben. Berechnet werden die Verkehrsverflechtungen für den MIV (motorisierter Individualverkehr), Mitfahrer-MIV, ÖV (öffentlicher Verkehr), Rad- und Fußverkehr. Berechnet werden auch die Wechselwirkungen der Nachfragesegmente untereinander. Das Modell wurde für die Analyse an aktuellen Zählwerten kalibriert. Grundlage für die Prognose waren die erwarteten Einwohnerentwicklungen (Hessen Agentur und Stadt Frankfurt) bis zum Prognosejahr 2030. So werden für die Stadt Frankfurt am Main für das Jahr 2030 ca. 810.000 Einwohner erwartet - im Vergleich, 2014 waren es noch 701.350 Einwohner. Weiterhin wurden im Verkehrsmodell in den MIV- und ÖV-Netzen Ausbaumaßnahmen berücksichtigt, die bis 2030 realisiert sein sollen. Auch diese Maßnahmen wurden im Anlagenband 1 (vgl. nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.2, S.67

ff) aufgelistet. Die in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen Belastungszuwächse stellen sich aufgrund der Einwohnerentwicklung im Rhein-Main-Gebiet ein. Sie betreffen den MIV, wie auch den ÖV. Die Belastungen im ÖV wurden nur in der Verkehrsuntersuchung zur A 661 in Abstimmung mit den Trägern des ÖV nicht gesondert ausgewiesen.

Die Vorhabenträgerin ist im Öffentlichen Personennahverkehr nicht selbst Aufgabenträgerin. Daher müssen die Prognosemaßnahmen für den Öffentlichen Verkehr von den Aufgabenträgern übernommen werden. Im Bereich des Verkehrsmodelles zur Verkehrsuntersuchung A 66/A 661 sind dies in erster Linie der RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund) und die Stadt Frankfurt. Alle Öffentlichen Verkehr-Prognosemaßnahmen wurden beim Aufbau des Verkehrsmodells mit den Planungsträgern abgestimmt, bzw. sind sie auch in den derzeit gültigen Nahverkehrsplänen enthalten. Laut Entwurf des regionalen Nahverkehrsplanes des RMV (2.Fortschreibung 2020-2030) soll z.B. die Nordmainische S-Bahn bis 2028 fertiggestellt sein, lediglich die Anbindung Terminal 3 soll erst nach 2030 unter Verkehr gehen - bei dieser Maßnahme sind die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Frankfurter Osten sehr gering. Der Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+ (Entwurfssfassung, Stand 30.06.2020) weist für den Lückenschluss U 4 sowie für die Ringstraßenbahn einen Realisierungshorizont 2030 aus. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsprognose wurden also die Wirkungen eines ausgebauten ÖV-Netzes berücksichtigt. Trotzdem wurden die in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen MIV-Belastungen ermittelt. Sollten sich diese Belastungen aufgrund eines stark geänderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nicht einstellen, wären die Anwohner durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen stärker geschützt, als dies rechtlich erforderlich gewesen wäre, die Belastung durch Luftschadstoffe und die CO₂-Emissionen würden geringer ausfallen und auch die befürchteten Leistungsdefizite würden sich nicht einstellen.

Mehrere Beteiligten (E004.1, E017.2, E021, E022, E027.1, E029, E030, E031, E031.1, E033, E034, E035.1, E037, E038, E038.1, E039, E043, E043.1, E044,

E045, E046, E048, E049, E050, E051, E053, E054, E055, E057, E058, E060, E062, E062.1, E063, E065, E066, E067, E069, E069.1, E070, E071, E072, E073, E075, E076, E077, E079, E080, E081, E081.1, E082, E083, E086, E089, E090, E091, E091.1, E092, E093, E094, E097, E098, E101, E103, E104, E105, E106, E107, E108, E112, E113, E114, E115, E116, E117, E118, E119, E120, E121, E126, E127, E128, E129, E132, E132.1, E134, E134.1, E139, E142, E143, E144, E145, E147, E148, E149, E150, E151, E152, E153, E155, E155.1, E156, E158, E159, E160, E161, E161.1, E163, E164, E165, E166, E167, E168, E168.1, E169.1, E170, E175, E178, E178.1, E185, E186, E187, E188, E189, E190, E191, E192, E193, E194, E195, E196, E197, E198, E201, E202, UE02.1, UE06.2, UE20, UE20.1, UE21, UE21.1, UE22, UE22.1, UE23, UE24, UE25, UE26, UE 27, UE28, UE32) verlangen eine neue realistische Verkehrsprognose, die Fernverkehr, Unfälle und Staus, sowie die Mehrbelastung während der Jahrzehnte langen Ausbauphase von A 3 und A 5 plausibel mitberücksichtigt. Hierzu wird seitens der Vorhabenträgerin schlüssig erwidert, dass die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2017 stammt und die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 realistisch sind. Die Verkehrsstromverfolgungen (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2, Anlage.1, Plandarstellungen 15) zeigen, dass der Tunnel Riederwald in der Hauptachse von Ziel- und Quellverkehren des Ballungsraumes Rhein-Main genutzt werden wird. Von einer planmäßigen Zunahme durch neue Fern- und Transitverkehre ist nicht auszugehen. Bei der Prognose 2030 wurden alle Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfes“ des Bedarfsplanes 2030 berücksichtigt. Da es für diese Maßnahmen durch den Deutschen Bundestag einen gesetzlichen Auftrag zur Planung und Umsetzung gibt (Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes [6.FStrAbÄndG vom 23.12.2016]), besteht derzeit keine Veranlassung daran zu zweifeln, dass der gerade im Jahr 2016 beschlossene Bedarfsplan für 2030 im Hinblick auf die Festlegungen zur A 3 und A 5 nicht umgesetzt werden sollte. Als Ergänzung der vorhandenen Untersuchung und auf Basis der bestehenden Modelle wurde ein weiterer Planfall gerechnet (vgl. Anlage zu o.g. Erwidern), bei dem in der Prognose auf den Ausbau der A 5 und der A3 verzichtet wurde. Diese Berechnungen zeigen, dass es kaum Wechselwirkungen zwischen dem Ausbau

der A 3 und der A 5 und der Belastung der A 661 gibt. Die A 661 wird durch die Ziel- und Quellverkehre hoch belastet, für die die A 3 und die A 5 keine Alternative darstellen. Dagegen werden die A 3 (Ost-West Verkehr) und die A 5 (Nord-Süd-Verkehr) von großräumigen Fernverkehren belastet, für die die A661 keine Alternative ist. Entlang der A 661 sieht der Terminplan -Projekttablauf- vom 06.02.2023 die zeitgerechte Fertigstellung des Streckenbaus West für das 4.Quartal 2027 vor. Die planfestgestellten straßenbaulichen Maßnahmen sollen im 1. Quartal 2029 beendet werden. Im Anschluss ist die Sanierung der bereits im Betrieb befindlichen Ostfahrbahn bis zum 4.Quartal 2029 geplant. Ein methodischer Fehler ist nicht darin zu sehen, dass die Vorhabenträgerin die Verkehrsuntersuchung auf das Jahr 2030 bezogen und nicht auf einen ferneren Prognosehorizont ausgedehnt hat. Da normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunkts fehlen, wäre die Ausrichtung auf das Jahr 2030 nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 10.95, Rn.19). Das ist nicht der Fall. Die zeitliche Anknüpfung fügt sich in das Konzept ein, das dem Fernstraßenausbaugesetz vom 20.01.2005 (BGBl I S. 201, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2016) zugrunde liegt. Der durch dieses Gesetz verabschiedete Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen orientiert sich an der Verkehrsentwicklung, die der Bundesgesetzgeber bis zum Jahr 2030 erwartet (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.09.2010, Az. 9 A 20/08, Rn.74). Vor diesem Hintergrund war es sachgerecht, sich für das ursprünglich der 1. Dringlichkeitsstufe (heute: vorrangiger Bedarf) zugeordnete Vorhaben bei der Verkehrsuntersuchung auf denselben Zeitpunkt zu beziehen. Eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen besteht nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005, Az. 9 B 43.04, Rn.40). Dieser Argumentation kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gefolgt werden.

Einige Beteiligte forderten eine konkrete Aussage über zukünftige Vorhaben an diesem Autobahnabschnitt bzw. das Streichen des Projektes A 661-G30-HE - A 661 AS Bad Homburg - AK Offenbacher Kreuz (6-streifiger Vollausbau) aus dem BVWP. Hierzu wurde von der Vorhabenträgerin zutreffend erwidert, dass

ein Streichen des Projektes nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens ist.

2.4 Festlegung der Entwurfsgrößen

Die gesamte Strecke der A 661 wird – entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und Lage anhand der RAA der Entwurfskategorie EKA 1 B bis EKA 3 zugeordnet. Im hier betrachteten Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurt (Main)-Ost wird aufgrund der Lage zu den bebauten Gebieten und den daraus resultierenden Restriktionen die Entwurfskategorie EKA 3 angesetzt.

Durch die Festlegung der Verbindungsfunktionsstufe (vgl. FGSV, RIN, Ausgabe 2008) und Entwurfsklasse (vgl. FGSV, RAA, Ausgabe 2008) sind die maßgebenden Entwurfs-, Qualitäts- und Betriebsmerkmale für die Planung der Straßenbaumaßnahme bestimmt.

Die wichtigsten Planänderungen im Zuge dieses Verfahrens sind:

- Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden), Bau-km 0+100 (Direktrampe) - 9+320 (A 661);
- Durchgehender Verflechtungsstreifen AS Friedberger Landstraße – AD Erlenbruch, Bau-km 8+750 – 9+850;
- Ausbau der Regenrückhaltebecken RRB 2 a und 3;
- Aufhebung AD Seckbach und Alleespange;
- Anpassung des Lärmschutzkonzeptes.

Die Straßenplanung entspricht, wie die nachfolgenden Ausführungen belegen, den straßenbaulichen und verkehrlichen Anforderungen.

2.5 Trassierung in Grund- und Aufriss

Unter Berücksichtigung der Entwurfskategorie EKA 3, die die Grenz- und Richtwerte der meisten Entwurfselemente, wie z. B. der Kurvenmindestradien, der Längsneigungen und der Ausrundungshalbmesser, und damit die verkehrlichen und straßenbautechnischen Anforderungen der A 661 bestimmt und unter Be-

rücksichtigung der besonderen landschaftlichen und baulichen Rahmenbedingungen hat die Vorhabenträgerin die Grund- und Aufrissplanung erstellt. Entsprechend der Entwurfskategorie EKA 3 wurde für die Entwurfselemente der durchgehenden Strecke die Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h angesetzt.

Die Trassierungsvorgaben der RAA werden weitestgehend eingehalten, müssen sich aber teilweise aufgrund unabänderlichen Randbedingungen (Bauen im Bestand) an die örtlichen Gegebenheiten anpassen.

Die Trassierung im Längsschnitt ist geprägt von mehrheitlich flachen Neigungen und großzügigen Ausrundungen von Kuppen und Wannen mit Ausnahme von kaum wahrnehmbaren Knicken infolge von Bestandsnachtrassierungen. Die räumliche Linienführung erfüllt die Anforderungen an einen harmonischen Verlauf.

Die A 661 unterliegt bestandsseitig einer bewegten Trassierung im Grundriss. In Verbindung mit den vorgegebenen Geländestufen ist eine gestreckte räumliche Linienführung nur schwer zu realisieren. Folglich war eine Haltesichtweitenuntersuchung in Grund- und Aufriss durchzuführen.

Wie schon unter C III 2.2 beschrieben kommt es in dem betrachteten Abschnitt der A 661 aufgrund der Trassierung in Verbindung mit den baulichen Besonderheiten (Lärmschutzwände und Kurvigkeit) zu erheblichen Einschränkungen bezüglich der vorhandenen Sichtweite. Für eine Geschwindigkeit von 130 km/h liegt die erforderliche Haltesichtweite im kompletten Teilabschnitt der A 661 in beiden Fahrtrichtungen über der in der Planung ermittelten vorhandenen Sichtweite.

In Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde wurde die straßenrechtliche Anordnung zur Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h getroffen, so dass die Herstellung der erforderlichen Haltesichtweite in weitesten Teilen eingehalten werden kann.

Im Anhörungsverfahren (vgl. Wortprotokoll zum Erörterungstermin vom 04.05.2022, S.16 ff.) und im Rahmen der Einwendungen (vgl. Einwendungen E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099) wurde um

Prüfung gebeten, ob eine Verlegung der Ausfahrtrampe zur B 521 auf den Seitenstreifen der A 661, am Regenrückhaltebecken vorbei möglich wäre und welche Gründe ggf. gegen eine solche Verlegung sprechen. Hierauf wurde von der Vorhabenträgerin erwidert (vgl. Erwiderng E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099), dass projektbedingt keine Notwendigkeit bestehe die vorhandene Rampe Richtung B 521 Bad Vilbel zu verlegen. Im Rampenohr zwischen dieser Rampe und der A 661 wird das vorhandene provisorische Regenrückhaltebecken ausgebaut, welches zum Großteil die Grünfläche einnehmen wird. Das vorhandene provisorische RRB 2a entspricht nicht mehr den aktuellen technischen und hydraulischen Anforderungen. Ein Ausbau des Regenrückhaltebeckens ist zudem aufgrund der zusätzlichen Verkehrsflächen notwendig, um den Anschluss an das städtische Netz bzw. den Vorfluter zu entlasten. Die vorhandene Verflechtungsstrecke, die zur Friedberger Landstraße abbiegt, ist in der zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung enthalten und wird auch weiterhin in dieser Länge für den Verkehrsabfluss benötigt. Aus diesem Grund besteht kein Anlass, die bestehende Straße zurückzubauen und an andere Stelle eine neue zu errichten.

Nach Überprüfung der Angaben der Vorhabenträgerin kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (vorhandene Bauwerke, Ausbau im Bestand, Trassierungsparameter der Ostfahrbahn) und unter Einhaltung der Mindestmaße der geltenden Regelwerke bei der Anpassung der Trassierung, das geplante Regenrückhaltebecken RRB 2 a durch eine neue Rampe, wie in der Einwendung vorgeschlagen, überbaut werden würde. Bei dem vorgesehenen Ausfahrttyp und der zu Grunde liegenden Hauptfahrbahn ist nach dem gültigen Regelwerk zu beachten, dass eine weitere Verzweigung nicht oder frühestens im Abstand von 250 m erfolgen soll. Aus topographischen Gründen ist auch eine Verlegung des RRB 2a nicht möglich. Nördlich der bestehenden Ausfahrtrampe schließt sich eine Einschnittsböschung an. Beim Versuch, das neu dimensionierte RRB 2a nördlich der bestehenden oder möglicherweise auch neu trassierten Ausfahrt anzuord-

nen, würde diese in die Böschung hinein zum Liegen kommen. Das Grundniveau kann wegen des Freispiegelabflusses nicht angehoben werden. Hebeanlagen sind für den noch ungedrosselten Zufluss nicht vorzusehen. Bei Beibehaltung des Grundniveaus des Regenrückhaltebeckens und Verschiebung nach Norden in die Einschnittsböschung würden entweder Stützmauern aus Beton anstelle der bestehenden begrünten Böschung, eine größere Flächeninanspruchnahme oder sogar ein Betonbecken erforderlich werden. Aufwände in Bau und Unterhaltung, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes oder zusätzliche Betroffenheiten durch Flächeninanspruchnahme stehen aus Sicht der Vorhabenträgerin in keinem Verhältnis zur möglicherweise gefälligeren Trassierung der Ausfahrtrampe (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.09.2023; beantwortet mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 05.10.2023). Diese Darstellung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und plausibel. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

2.6

Querschnitt

Die seinerzeitige Planfeststellung mit dem damaligen RQ 29 nach RAS Q 1974 und die Beibehaltung der vorliegenden Streckencharakteristik führte zur Betrachtung eines gegenüber der Entwurfskategorie erweiterten Querschnittes. Bei Berücksichtigung des hohen Verkehrsaufkommens, der Lage der Verflechtungstreifen und Rampen und zur Ermöglichung einer durchgehenden 4+0-Verkehrsführung – im Falle der Erneuerung des offenporigen Asphalts – ergab sich ein Querschnitt in Anlehnung an den RQ 31 mit mindestens je 12,00 m breiten Richtungsfahrbahnen und einem Mittelstreifen von 4,00 m.

Eine Richtungsfahrbahn dieses Querschnittes umfasst dabei zwei Fahrstreifen von 3,75 m Breite, gemäß der bestehenden Planung und der Fahrstreifenaufteilung in den Bereichen mit Verflechtungstreifen. Auf der Westfahrbahn ist der Überholfahrstreifen auf 3,50 m Breite reduziert. Zur Sicherstellung der 12,00 m Fahrbahnbreite ergeben sich Aufweitungen bei den Stand- und Seitenstreifen. Bei Anordnung von Betonschutzwänden wird zusätzlich im Bereich des Mittelstreifens bzw. der äußeren Bankette ein zusätzlicher innerer/äußerer Randstrei-

fen angelegt. Die Ausbauplanung orientiert sich an den Grundsätzen des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980, in Gestalt der letzten Änderung vom 10.01.1996, behebt aber die Defizite des seinerzeitigen Querschnittes und berücksichtigt die Zwangspunkte an vorhandenen Bauwerken.

Die A 661 erhält im betrachteten Abschnitt – ausgehend von der seinerzeitigen Planfeststellung mit dem damaligen RQ 29 nach RAS Q 1974 – einen Straßenquerschnitt in Anlehnung an den RQ 31 nach RAA. Ziel ist die Sicherstellung des 4+0-Baustellenverkehrs auf einer Richtungsfahrbahn auf mindestens je 12,00 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen nach RPS vor den geplanten Beton-
schutzwänden (BSW). Dieses Ziel wird begründet mit den relativ kleinen Erneuerungsintervallen für den geplanten offenporigen Asphalt. Eine solche Erneuerung kann nur auf der Gesamtbreite einer Richtungsfahrbahn erfolgen, wenn der Verkehr auf der Gegenfahrbahn abgewickelt wird.

Aufgrund der räumlichen Zwänge infolge der Planfeststellung von 1980 und der bereits umgesetzten Ostfahrbahn wurde die Ausbildung der Randstreifen abschnittsweise angepasst und die Schutzstreifen vor den geplanten Beton-
schutzwänden bei 4+0-Regime gegenüber der RPS teilweise auf 0,30 m reduziert. In anderen Bereichen kann ein 4+0-Provisorium aufgrund der zusätzlichen Abbiege- und Verflechtungsstreifen großzügiger ausfallen.

2.7 Knotenpunkte/Anschlussstellen

Neben der im Anschluss beschriebenen und umzugestaltenden AS Friedberger Landstraße und dem neu errichteten Autobahndreieck Erlenbruch erfolgen keine weiteren Anbindungen an die A 661.

2.7.1 Anschlussstelle Friedberger Landstraße

Die Hauptfahrbahn der Friedberger Landstraße mit dem Überführungsbauwerk bleibt in ihrer Form bestehen. Unterhalb dieser Brücke schließt der weiterführende Ausbau des vorh. Standstreifens sowie des Beschleunigungsstreifens, der direkt in den Verflechtungsstreifen übergeht, an.

Die Hauptänderung dieses Kreuzungspunktes erfolgt im Südwestquadranten mit der Anlage der Direktrampe einschließlich Anbindung des Bodenweges und Verlegung des vorh. Rad-/Gehweges.

Durch die geplante Rampe wird der vorhandene Geh-/Radweg zwischen Frankfurt Innenstadt und Festburgsiedlung (Unfallklinik) unterbrochen und muss neugestaltet werden. Auf der westlichen Seite der Friedberger Landstraße ist zwischen den beiden Knotenpunkten der Anschlussstelle kein Geh-/Radweg vorhanden. Aus Richtung Frankfurt Innenstadt kommend ist der Geh-/Radweg als ein getrennt geführter Geh-/Radweg beschildert. Nach der vorhandenen Fußgängerquerung im Bereich des westlichen Knotenpunktes der AS Friedberger Landstraße wird er als gemeinsamer Geh-/Radweg fortgeführt. Die Stadt Frankfurt plant parallel auf der Northwest-Seite des Überführungsbauwerks B 521 über die A 661 einen neuen Radweg Richtung Frankfurt Innenstadt, so dass langfristig der Zweirichtungsradweg in einen Einrichtungsradweg abgeändert werden soll. Dies wird bei diesem Planänderungsverfahren nicht weiter betrachtet und sei als ergänzende Information nachrichtlich erwähnt.

2.7.1.1 Variantenübersicht

Im Bestand weist sowohl der vorh. getrennt geführte, als auch der vorh. gemeinsam geführte Geh-/Radweg eine Breite von 4,00 m auf. Diese wird als Grundlage für den neu zu planenden Geh-/Radweg festgesetzt.

Im Weiteren werden folgende Varianten näher betrachtet:

- Variante 1.1: Überführung Geh-/Radweg
- Variante 1.2: Unterführung Geh-/Radweg
- Variante 2: plangleiche Kreuzung Geh-/Radweg – direkte Führung
- Variante 3: Rückbau Geh-/Radweg – indirekte Führung
- Variante 4: plangleiche Kreuzung Geh-/Radweg mit Anbindung Bodenweg
- Variante 5: plangleiche Kreuzung Geh-/Radweg mit separatem
Ausfahrstreifen Bodenweg

Die Auswertung des Variantenvergleichs erfolgt in Form einer Bewertungsmatrix. Die Kriterien der Direktrampe, Einfädelungstreifen und des Standstreifenausbaues wurden nicht berücksichtigt. Die Kriterien (Verkehrliche Belange, Entwurfstechnische Belange, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit.) wurden alle gleich stark gewichtet.

Daraus ergab sich folgende Rangfolge

- 1 Variante 3
- 2 Variante 2 und 5
- 3 Variante 4
- 4 Variante 1 (1.1 und 1.2)

Nach Abwägung aller Punkte ist somit Variante 3 als Vorzugsvariante zu wählen. Die für die Verbreiterung zum Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Friedberger Landstraße erforderlichen Flächen für Variante 3 sind allerdings nach Einschätzung von Hessen Mobil aufgrund der engen Bebauung nur schwer zu erwerben. Nach Vorgabe der Stadt Frankfurt ist der Fuß- und Radverkehr entlang der Friedberger Landstraße anforderungsgerecht und umwegarm in die Planung zu integrieren, ein ersatzloser Rückbau ist somit aus Sicht des Stadtplanungsamtes der Stadt Frankfurt nicht diskussionswürdig.

Demzufolge ist eine Entscheidung zwischen Variante 2 und 5 zu treffen.

Da die Stadt Frankfurt einer Planungslösung nur mit der Realisierung einer verkehrlichen Anbindung des Bodenweges für das geplante Wohnbaugebiet zustimmen wird (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, Blatt 33), wurde die Variante 5 als Vorzugsvariante gewählt. Die Variante 5 bildet zudem eine Modifizierung der Variante 2, um eine mögliche Anbindung des Bodenweges zu realisieren und die Radwegeführung zu optimieren.

Demzufolge ist auch die Mehrfläche der Versiegelung der Variante 5 zu rechtfertigen. Weiterhin wird durch die Installation der Radfahrerfurt eine direkte Wegeverbindung der schnellen Radfahrer ermöglicht. Gleichzeitig wird dadurch

die Anzahl der Querungen über die Direktrampe reduziert, was sich wiederum günstig auf den Verkehrsfluss auf der Direktrampe auswirkt.

Die Variante 5 beansprucht im Vergleich zu Variante 4 größere Flächen, aber der Verkehrsfluss auf der Rampe wird durch Abbiegevorgänge nicht gestört. Genaue Zahlen der Abbiegevorgänge können derzeit nicht bestimmt werden, diese sind zu gegebener Zeit durch die Stadt Frankfurt zu benennen.

Die Zufahrtsrampe ist bis einschließlich des Abzweiges Bodenweg und der Fußgänger-LSA Bestandteil der Friedberger Landstraße.

2.7.1.2 Entwicklung von Variante 5 zu Variante 6 mit Ausfahrkeil Bodenweg

Nach der Entscheidung für die Vorzugsvariante 5 wurde diese zur Sicherheitsauditierung gegeben. Diese musste im Nachgang hinsichtlich der Anbindung des Bodenweges geändert bzw. angepasst werden. Im Wesentlichen wurde die Radverkehrsführung, der vermeintlich zu lange Verflechtungsbereich von der Friedberger Landstraße in Richtung A 661 und Anbindung Bodenweg, sowie die als ungünstig eingestufte Kombination dieser verkehrlichen Lösungen angemerkt. Im Nachgang des Audits wurde die Konformität zu den geltenden Regelwerken erwidert und die Kombination der Lösungsansätze insbesondere hinsichtlich der beiden Abbiegestreifen nochmals geprüft. Die im Zuge des Sicherheitsaudits aufgeführten Sicherheitsbedenken wurden der Stadt Frankfurt als Baulastträger mitgeteilt.

Die nun vorliegende Vorzugsvariante 6 beinhaltet für die Anbindung des Bodenweges einen Ausfahrkeil, um Irritationen unter den abbiegenden Fahrzeugführern, sowie unter den querenden Fußgängern und Radfahrern zu minimieren. Weiterhin wurde die Fahrstreifenverziehung am Baubeginn geändert und die beiden Fahrstreifen mittels durchgezogener Markierung getrennt, um konflikträchtige Verflechtungsvorgänge zu vermeiden. Zusätzlich werden die Radfahrer in diesem Bereich früher auf die Fahrbahn geleitet, um die Aufmerksamkeit bei den Fahrzeugführern zu verbessern.

2.7.1.3 Entwicklung von Variante 6 zu Variante 7 mit Ausfahrkeil Bodenweg

Aufgrund den im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen/Erweiterungen (E124 zu dem bereits im Sicherheitsaudit angesprochenen Sicherheitsdefizit der Radfahrerfurt, wurde dies nochmals an die Stadt Frankfurt als Baulastträger herangetragen und um eine Stellungnahme gebeten. Daraufhin wurde in einer stadtinternen Abstimmung durch die Beteiligten Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE), Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) und das Straßenverkehrsamt inkl. Radfahrbüro festgelegt, dass eine Führung des Radverkehrs ausschließlich in Außenlage, d.h. ohne Fahrradfurt in Mittel- lage präferiert wird. Bei dieser Ausgestaltung wurde sichergestellt, dass die von der VGF gewünschte Wendeanlage der Straßenbahn grundsätzlich möglich und damit kompatibel zu der Planung ist. Die Abstimmungen zur Wendeanlage wird in einem stadtinternen Verfahren erfolgen. (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, Blatt 35) Die Fußgänger und Radfahrer können auf dem parallel verlaufenden Gehweg die signalisierte Furt über die Direktrampe erreichen. Im Bereich des Abzweigs in den Bodenweg ist eine Fahrbahnanhebung vorzusehen, um die Einfahrt in die T30-Zone (geplantes Neubaugebiet) verträglich zu gestalten und dem Fuß- und Radverkehr eine sichere Querung Richtung Direktrampe zu ermöglichen. Daran wird der vorhandene Geh-/Radweg stadtauswärts bzw. die Querungsstelle der Friedberger Landstraße angeschlossen. Die Lichtsignalanlage sollte nach Bedarf geschaltet werden. Im Bereich der Lichtsignalanlage muss der Bordstein abgesenkt werden. Die weitere Anbindung des Rad-/Gehweges in Richtung Bodenweg muss seitens der Stadt Frankfurt am Main im Rahmen der Planung des Baugebietes erfolgen.

Von mehreren Beteiligten (E111, E123, E130, E131) wurde der Antrag gestellt, für die vorgesehene Direktrampe der Anschlussstelle Friedberger Landstraße – von West in Richtung Süden: Bau-km 0+100 (Direktrampe) bis 9+320 (A 661) – die Planungen dahingehend zu präzisieren, dass die notwendige Querung des bestehenden Fuß-/Radwegs entlang der Südseite der Friedberger Landstraße durch Kraftfahrzeugverkehre unterirdisch erfolgt. Hierzu wurde seitens der Vorhabenträgerin nachvollziehbar erwidert, dass eine Unterführung, so wie

gefordert, im Zuge der Variantenabwägung geprüft wurde. Bei einer solchen Unterführung würden sich Längsneigungen von 8,0 -12,0 % ergeben. Aus Gründen der Barrierefreiheit sind Längsneigungen $\geq 6,0$ % zu vermeiden. Hinzu kommt, dass eine Unterführung mit einer längeren Wegestrecke verbunden ist. Es besteht zudem die Gefahr, dass die Direktrampe am Rampenbeginn ungesichert gequert wird. Dem müsste mit geeigneten baulichen Maßnahmen entgegengewirkt werden. Des Weiteren sind Unterführungen hinsichtlich der möglichen Gefahren durch Kriminalität zu vermeiden und wenn möglich durch andere Querungen zu ersetzen. Eine Unterführung ist aufgrund der genannten Problematik der Längsneigungen, die sich aus dem Verlauf der Rampe im Einschnitt und der geringen Längenentwicklung des Geh-/Radweges ergeben, sowie der genannten Gefahren nicht realisierbar und wird nicht weiter betrachtet. Dieser Argumentation kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gefolgt werden.

Die zur ursprünglich eingereichten Planung vom 09.07.2022 erhobenen Einwendung (E124), dass bei der erwarteten starken Kfz-Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil an Schwerverkehr zu rechnen ist, und die Form der Radwegführung in Mittellage an dem Knotenpunkt Friedberger Landstraße/BAB 661 in stadtauswärtiger Fahrtrichtung mit einem Radfahrstreifen für den Abzweig der neuen Direktrampe ungeeignet ist und nach heutigen Grundsätzen und Empfehlungen der Radverkehrsplanung längst überholt ist, haben sich zwischenzeitlich erledigt. Die Vorhabenträgerin hat die Planung hierzu nach Abstimmung mit der Stadt Frankfurt im Zuge der 1. Planänderung geändert. Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass seitens der Stadtverwaltung Frankfurt aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion zu Planungsstandards im Bereich der Radwegführung entschieden wurde, nicht mehr an der ausgearbeiteten Ausgestaltung des Knotenpunktes festzuhalten. Es wurde festgelegt, dass auf den Radfahrstreifen verzichtet und eine Führung des Radverkehrs ausschließlich in Außenlage installiert wird (vgl. planfestgestellte Unterlage U 05 Bl.1a).

Zu den Einwendungen (E062.1, E069.1, E077.1, E081.1), dass der Verflechtungsstreifen und die Direktrampe auf der Friedberger Landstraße alle nördlich des Bodenwegs wohnenden, von den Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten an der Friedberger Warte und der geraden Zufahrt in Richtung Frankfurter Innenstadt abschneiden, kann erwidert werden, dass die Stadt Frankfurt am Main eine kreisfreie Stadt ist und somit die Stadt- und Kreisstraßen einschließlich der Radwege in der Baulast und Unterhaltungspflicht der Stadt liegen. Sie hat die hoheitliche Entscheidungsbefugnis bzgl. allen, die Verkehrsfläche betreffenden, Vorgaben. Die Direktrampe ist bis einschließlich des Abzweiges Bodenweg und der Fußgänger-LSA Bestandteil der Friedberger Landstraße, und erst danach erfolgt eine Beschilderung der Autobahn, etwa Verkehrszeichen 330.1 Autobahn.

Die Ausarbeitung des Knotenpunktes wurde in engen Abstimmungen mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion zu Planungsstandards im Bereich der Radwegführung wurde seitens der Stadt Frankfurt inkl. des Radfahrbüros festgelegt, dass auf den Radfahrstreifen verzichtet und eine Führung des Radverkehrs ausschließlich in Außenlage installiert wird. (siehe 1. Deckblattverfahren)

Demzufolge ist eine sichere Führung des nicht-motorisierten Verkehrs über die Direktrampe vorhanden.

Soweit von einer Beteiligten des Anhörungsverfahrens, traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (vgl. [Beteiligte T105,], Stellungnahme vom 07.01.2022), vorgebracht wurde, dass eine Rückverschwenkung der beiden Geradeausfahrstreifen Richtung Bad Vilbel schon weiter südwestlich als erforderlich angesehen wird, so dass die Geradeausfahrstreifen ohne Bestandslage am rechten Fahrbahnrand bereits bis zur Furt für den Fuß- und Radverkehr erreicht haben, war keine weitere Regelung seitens der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Das Vorbringen der Beteiligten war in ähnlicher Form bereits Gegenstand der Betrachtung zu den ursprünglichen Varianten 1 bis 4 (Erläuterungsbericht Kapitel 3.2.2 bis 3.2.6 Seite 24 ff). Die Beteiligte hat hierzu

vorgetragen, hierdurch ließen sich zum einen bei Erstellung der Rampe Kosten sparen, da ein neues Bord in geringerer Länge errichtet werden müsste und eine Mastversetzung entfiel, zum anderen gäbe es im Bereich des Mittelstreifens beim Bau der Straßenbahn Richtung Bad Vilbel mehr Raum für eine gestrecktere Trassierung und eine sichere Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr. Darauf wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt, diesen Einwand in der weiteren Planung nochmals zu prüfen.

Nach Rückfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis dieser Überprüfung mitgeteilt, dass die Planungen des Knotenpunktes im Nachgang zwischen dem Amt für Straßenbau und Erschließung, der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) und dem Straßenverkehrsamt, zu dem auch das Radfahrbüro gehört, abgestimmt wurde. Die Planungen der Direktrampe und Neuaufteilung des Querschnittes greifen lediglich auf die Fahrbahn stadtauswärts Richtung Bad Vilbel ein. Es sind keine Änderungen an der Bordsteinführung entlang der Grünfläche zwischen Bahnanlage und Straßenverkehr geplant. (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 31.05.2023; beantwortet mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 21.06.2023). An den westlichen Bordsteinen sind keine Veränderungen vorgesehen. Hier geht es lediglich um eine Ummarkierung auf den vorhandenen befestigten Flächen. Der Mast muss nach Fertigstellung der Maßnahme entsprechend der kommunenspezifischen Anforderungen voraussichtlich in Mittellage des Fußgängerüberweges versetzt werden. Die Direktrampe ist bis einschließlich des Abzweiges Bodenweg und der Fußgänger-LSA Bestandteil der Friedberger Landstraße, und erst danach erfolgt eine Beschilderung der Autobahn, Verkehrszeichen 330.1 Autobahn (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, Blatt 34). Bei dem zu versetzenden Mast handelt es sich um den Mast für den Fußgängerüberweg über die Friedberger Landstraße. Dieser Mast muss nach Fertigstellung der Maßnahme wieder an die „richtige“ Stelle in Mittellage des Fußgängerüberweges versetzt werden. Hier gibt es teilweise kommunenspezifische Anforderungen, wo der Mast zu sitzen hat. Üblicherweise steht er mittig von der Fußgängerquerung entsprechend den barrierefreien Bodenindikatoren.

Die Planfeststellungsbehörde ist hier daher zu dem Ergebnis gelangt, dass die den Knotenpunkt „Friedberger Landstraße“ betreffende Stellungnahme des Beteiligten traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (T105) nicht Bestandteile dieses Planfeststellungsverfahrens betrifft, sondern die angesprochenen Punkte in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Frankfurt fallen. Weitergehende Anordnungen in diesem Planfeststellungsbeschluss waren daher nicht erforderlich.

3. Naturschutz und Landschaftspflege

Das planfestgestellte Vorhaben wahrt unter Berücksichtigung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen und nach Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen die Belange des Schutzes von Natur und Landschaft einschließlich der gesetzlich geschützten Biotop. Für das vorliegende Verfahren findet das HAGBNatSchG, welches zum 08.06.2023 außer Kraft getreten ist, weiterhin Anwendung. Hierfür hat sich die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 18.07.2023 gemäß § 65 Abs. 1 HeNatG fristgerecht entschieden.

3.1 Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG wird nach § 17 FStrG i. V. m. §§ 17, 15 BNatSchG und §§ 7 ff. HAGBNatSchG zugelassen. Die Zulassung des naturschutzrechtlichen Eingriffs nach § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst.

Die Vorhabenträgerin hat gem. § 17 Abs. 4 BNatSchG einen landschaftspflegerischen Begleitplan (planfestgestellte Unterlage 19.1), Bestands- und Konfliktplan (planfestgestellte Unterlage 9.1.1), Übersichten über den Planzustand (planfestgestellte Unterlage 9.1.2) und Fauna (planfestgestellte Unterlage 9.1.3), Maßnahmenblätter (planfestgestellte Unterlage 9.1.4) vorgelegt, in denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet wurden.

Auf der Grundlage der so ermittelten, vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin Vermeidungs-, sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen.

Nach Prüfung des landschaftspflegerischen Begleitplans durch die Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt zutreffend erfasst, plausibel und nachvollziehbar. Die durch das Vorhaben verursachten Veränderungen in der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind in einer zutreffenden Methode ermittelt und bewertet worden. Die Planfeststellungsbehörde hat den landschaftspflegerischen Begleitplan sowie die übrigen naturschutzfachlichen Unterlagen unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Naturschutzbehörden geprüft und die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgestellt.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, führt jedoch nicht zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden.

Gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG werden die unvermeidbaren (erheblichen) vorhabenbedingten Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vollständig ausgeglichen.

Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat das Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 7 Abs. 3 HAGBNatSchG hergestellt (vgl. Nachricht der oberen Naturschutzbehörde vom 21.09.2023).

Aufgrund der Ermittlungen der Projektwirkungen i.S.v. § 19 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG führen nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortli-

chen Person im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens nicht zu einer Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes.

3.1.1 Ermittlung des Eingriffs

Die Vorhabenträgerin hat den mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG ausreichend ermittelt. Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Der Naturhaushalt beinhaltet gem. § 7 BNatSchG Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Unerhebliche Beeinträchtigungen sind vom Begriff des Eingriffs nicht umfasst. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist gegeben, wenn sie nach Art, Umfang und Schwere unter Berücksichtigung der jeweiligen Empfindlichkeit des Ökosystems mehr als unbedeutend ist. Bei der Beurteilung, ob die Beeinträchtigung erheblich ist, hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen und den hierzu erhobenen Einwendungen sowie den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden auf die vorhabenspezifischen Auswirkungen abgestellt, die Bedeutung der beeinträchtigten Flächen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und für das Landschaftsbild sowie die Dauer der Auswirkungen berücksichtigt. Das Vorhaben führt zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, weil es den Bau einer neuen Rampe, den Ausbau des Verflechtungsstreifens, die Errichtung von Regenrückhaltebecken sowie den Bau von Lärmschutzwänden beinhaltet. Für das Änderungsvorhaben wird eine bislang unversiegelte Fläche von ca. 1,5 ha dauerhaft und ca. 2,5 ha baubedingt in Anspruch genommen. Es werden Hecken und Gehölzbestände, Kleingärten, Wiesen, Ruderalflure sowie eine Schilffläche beeinträchtigt. Als besonders geschützte Art wurde die Bienen-Ragwurz nachgewiesen. Der Anteil voll versiegelter Flächen nimmt um rund 0,48 ha zu. Durch die Lärmschutzwände kommt

es zu Veränderungen des Landschaftsbildes. Die neuen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sind aufgrund der Vorbelastung der vorhandenen A 661 jedoch nicht als erheblich einzustufen. Infolge der oben beschriebenen Wirkungen können die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt werden.

Der Vorhabenbereich im nordöstlichen Stadtrand von Frankfurt ist geprägt von seinem städtischen Umfeld mit direktem Anschluss an die Autobahn A 661. Die Autobahn durchschneidet hier eine Grünachse, die in Richtung Südosten durch ausgedehnte Kleingartenanlagen mit einem alten Baumbestand charakterisiert und von unmittelbar angrenzender Wohnbebauung umrahmt ist. Die Bedeutung auch des bereits als Autobahnfläche planfestgestellten Bereiches der Westfahrbahn für Natur und Landschaft liegt aus diesem Grund weniger in seiner naturnahen Ausprägung und damit verbunden in seiner positiven Auswirkung auf die Schutzgüter, sondern in seiner Funktion als Puffer zwischen der Autobahn und dem Wohnumfeld sowie in seiner Erholungsfunktion im städtischen Bereich. Die im Planungsbereich vorhandenen Biotope wie teilweise von Altbäumen charakterisierte Kleingärten, artenreichere Grün- und Ruderalflächen im Böschungsbereich zur Autobahn sind deshalb hinsichtlich ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung geringer zu bewerten, auch wenn gerade auf gestörten Standorten manche Pionierart oder sogar auch seltene bzw. geschützte Arten magerer Standorte aufkommen können, wie z.B., die im Aufnahmejahr festgestellte Bienenragwurz (*Ophrys apifera*). Für die Fauna – hierunter vorwiegend Vögel – kommt hauptsächlich den strukturreichen Kleingärten eine hohe Bedeutung im sonst städtisch geprägten Umfeld zu. Bemerkenswert ist hier insbesondere ein dichtes Vorkommen des Gartenrotschwanzes. Die Trasse der A 661 sowie deren Böschungen werden weitgehend von Vögeln gemieden. Darüber hinaus stellen die Ruderalflächen einen Lebensraum für verschiedene häufige Insekten dar, die wiederum als Nahrung für Vögel und Fledermäuse relevant sind. Die Böden sind insgesamt stark anthropogen überprägt, so dass dem Naturgut Boden keine besondere Bedeutung zukommt (hier: nicht planungsrelevant). Dem Naturgut Wasser ist In Bezug auf das Naturgut Klima/Luft kommt vor allen

den Grünflächen eine hohe Bedeutung für die Lufthygiene und die Frischluftentstehung innerhalb des städtischen Umfeldes zu. Austauschvorgänge von Luftmassen erfolgen zum Teil autobahnparallel, höher reichende Luftströmungen („Wetterauwind“) auch zwischen Stadtmitte und den nordöstlich liegenden Bereichen des Raums Bad Vilbel. Das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion sind im Bereich des Vorhabens durch starke Beeinträchtigungen hinsichtlich Lärmbelastung und Erlebbarkeit von grünem Wohnumfeld stark beeinträchtigt und von daher verbesserungsbedürftig. Im Vorhabenbereich befindet sich ein Landschaftsschutzgebiet („Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“), innerhalb des bestehenden Regenrückhaltebeckens ein Schilfröhricht, das nach den Kriterien der hessischen Kartieranleitung ein gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG darstellt, sowie eine Pflanzenart, die als besonders geschützte Art nach BNatSchG aufgeführt wird. Weitere geschützte Arten betreffen Vögel, Fledermäuse, Schmetterlinge und Heuschrecken. ebenfalls nur eine untergeordnete Bedeutung beizumessen.

Im Rahmen der Konfliktanalyse wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die bereits ermittelten planungsrelevanten Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes bewertet. Die voraussichtlichen Wirkfaktoren können unterschiedliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes verursachen.

Projektbezogene Wirkfaktoren umfassen grundsätzlich die anlage-, betriebs- und baubedingten Auswirkungen eines Vorhabens, die sich auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, seiner Funktionen sowie des Landschaftsbildes auswirken können. Bei dem Vorhaben hier sind die betriebsbedingten Auswirkungen gering, da der Ausbau der A 661 bereits planfestgestellt ist und hier nur die Zusatzmaßnahmen des Verflechtungsstreifens, der Direktrampe und der Lärmschutzwände zu betrachten sind. Zu den Wirkfaktoren des Vorhabens zählen u.a.

- Flächenverlust/zeitweise Inanspruchnahme
- Lärm-/ Schall- Schadstoffemissionen durch Baumaßnahmen
- Veränderungen von Zerschneidungs-/Trennwirkung

Baubedingte Wirkfaktoren beziehen sich auf Auswirkungen, die auf Bautätigkeiten zurückzuführen sind.

Dazu zählen:

- Einrichtung temporärer Arbeits-, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen
- Bodenbeanspruchung, -verdichtung, -abtrag, -umwälzung
- Temporäre Aufschüttungen, Abgrabungen

3.1.1.1 Biotope

Die baubedingte temporäre Inanspruchnahme von Arbeits-, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen führt zu einer Beanspruchung von Biotopen:

Im Bereich der Direktrampe und der neuen Radwegeverbindung werden Gehölzflächen (Biototypen 04.600, 02.400, 02.100*) sowie eine wärmeliebende Ruderalflur (Biototyp 09.220) und Grünflächen im Böschungsbereich (Biototyp 09.130*) entlang der neuen Fahrspur in Anspruch genommen. Eine verminderte Beanspruchung erfolgt durch die Verwendung von Baustelleneinrichtungsflächen, die bereits versiegelt sind und im Bereich der derzeitigen Autobahn liegen. Entlang des neuen Lärmschutzwandzuges westlich der Autobahn sind in erster Linie die Grünflächen der aktuellen Böschung (Biototyp 09.130*) bis zum Galeriebauwerk Seckbach durch den Baubetrieb betroffen. Randlich grenzen in Richtung Süden Kleingärten (Biototyp 11.223*) und durch dichtes Brombeergestrüpp bewachsene Flächen an (Biototyp 02.100*). Westlich des Galeriebauwerks werden im Böschungsbereich mehrere Einzelbäume (Biototyp 04.210) gerodet. Der südlich angrenzende, bereits befestigte Fuß- und Radweg wird auf Höhe der Berger Straße neu angelegt, so dass einige randlich angrenzende Gehölze ebenfalls gerodet werden müssen, um Arbeitsflächen zu schaffen. Die Lärmschutzwände auf den bestehenden Lärmschutzwällen östlich der Autobahn (Bereich Festeburg) erfordern den Abtrag des Lärmschutzwalles mit seinen Gebüschpflanzungen. Anschließend werden diese jedoch wieder ersetzt durch Neupflanzungen, mit Ausnahme eines schmalen Wartungsstreifens. Auf der Fläche des neuen Regenwasserrückhaltebeckens wird

die angrenzende Grünfläche (Biototyp 09.130*) zu einem großen Teil während der Bauphase in Anspruch genommen. Individuen der Bienen-Ragwurz werden durch Versetzen in nicht beanspruchte Flächen erhalten (V4). Eine zusätzliche baubedingte Beeinträchtigung von Gehölzen und Grünflächen durch Baumaschinen und -fahrzeuge wird durch Gehölzschutzmaßnahmen (nach DIN 18920 und RAS-LP 4) ausgeschlossen (V 2). Für die Dauer der Baumaßnahmen entstehen zusätzlich erhöhte Staub-, Lärm- und Lichtemissionen auf die Biotope im Bereich des Vorhabens. Allerdings besteht eine hohe Vorbelastung vor allem durch den Autoverkehr der A 661. Die zusätzliche Belastung, die baubedingt erwartet wird, ist dagegen gering. Im Einzelnen werden baubedingt die folgenden Biotopkomplexe in Anspruch genommen

- Gehölze/Gebüsche (Biototypen 02.100*, 02.200, 02.300, 02.400, 02.600, 04.600): ca. 10.100 m²
- Grün- und Ruderalflächen (Biototypen 09.130*, 09.210*, 09.220, 10.610): ca. 12.800 m²
- Versiegelte Flächen (Biototypen 10.510, 10.530): ca. 4.500 m²
- Kleingärten (Biototyp 11.223*): ca. 2.000 m²
- Einzelbäume (Biototyp 04.210): 10 Stück

Eine Neupflanzung von Gehölzen im Anschluss an die neu entstehenden Verkehrsflächen bzw. im Umfeld der Lärmschutzwand ist nicht vorgesehen. Stattdessen erfolgt auf allen baubedingt in Anspruch genommenen Flächen eine Wiesenansaat (Biototypen 06.920 und 06.930) (A 1). Lediglich entlang LA 11 und 12 werden die Gehölze wieder angepflanzt und nur ein schmaler Wirtschaftsweg entlang der Wände eingesät.

Die folgenden Biototypen werden überbaut oder dauerhaft durch die geplanten Maßnahmen (Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Regenwasserrückhaltebecken, neue Wegeverbindung am Galeriebauwerk, Neuanlage Radwegeverbindung am Bodenweg) umgewandelt.

Bereich Direktrampe und Verflechtungsstreifen (einschließlich der Neuführung der Radwegeverbindung):

- Gehölzbestand südöstlich der Friedberger Landstraße (04.600) mit angrenzenden Gebüschflächen bestehend aus heimischen Gehölzen und Brombeeren (02.400, 02.100*): ca. 2.100 m²
- Ausdauernde Ruderalflur mit hohem Anteil an Brennnesseln (09.210*): 1.140 m²
- Ruderale, extensiv genutzte Wiesenfläche im Böschungsbereich der Autobahn (09.130*): ca. 5.220 m²
- Brachfläche mit ruderaler, wärmeliebender Vegetation (09.220): ca. 70 m²
- Schmäler Streifen eines Feldweges (10.610): ca. 35 m²
- Kleingartenanlage (11.223*): ca. 60 m²

Bereich Regenwasserrückhaltebecken:

- Ruderale Wiesenfläche in extensiver Nutzung (09.130*): ca. 4.500 m²
- Schilfröhricht im Bereich des aktuellen Regenrückhaltebeckens (05.410*), das nach den Kriterien der hessischen Kartieranleitung einen gesetzlich geschützten Biotop nach § 30 BNatSchG darstellt, ca. 910 m²
- jüngere Gehölze, an die Schilffläche angrenzend (02.300, 02.200): ca. 210 m²

Bereich Lärmschutzwand einschließlich neuer Wegeverbindung an der Berger Straße:

- Böschungflächen mit Brombeergestrüpp (02.100*): 170 m²
- Gehölzflächen (02.600, 04.600): ca. 640 m²
- Randbereiche der Kleingartenanlagen (11.223*): ca. 80 m²
- Ruderale, extensiv genutzte Wiesenfläche im Böschungsbereich der Autobahn (09.130*): ca. 70 m²
- Ruderalfluren, Feldweg (09.210*, 09.220): ca. 30 m²

Übersicht gesamter Vorhabenbereich:

Im gesamten Vorhabenbereich werden anlagebedingt die folgenden Biotopkomplexe in Anspruch genommen:

- Gehölze/Gebüsche (Biototypen 02.100*, 02.200, 02.300, 02.400, 02.600, 04.600): 3.130 m²
- Wiesen-, Ruderalflächen (Biototypen 09.130*, 09.210*, 09.220, 10.610): ca. 11.050 m²
- Schilfröhricht (Biototyp 05.410): ca. 910 m²
- Kleingärten (Biototyp 11.223*): ca. 140 m²

3.1.1.2 Fauna

Durch die geplante Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungen kommt es zu einem Lebensraumverlust für Vögel, Schmetterlinge und Heuschrecken. Besonders betroffen sind hierbei Gehölze und Ruderalfluren, die eine Funktion als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aber auch als Nahrungshabitat haben. Betroffen sind hierbei jedoch vorwiegend Arten in einem hessenweit günstigen Erhaltungszustand bzw. generell häufige und weit verbreitete Arten. Bei einer Rodung während der Brutzeiten von Vögeln könnte es zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. dem Verlust von Gelegen kommen. Dies wird durch die Maßnahme V 1 vermieden. Aufgrund von Platzmangel entfallen Ersatzpflanzungen im Vorhabenbereich nach Beendigung der Baumaßnahmen. Der Verlust von Gehölzen im Vorhabenbereich ist somit dauerhaft, wird allerdings an anderer Stelle innerhalb der Ökokontomaßnahmen (Maßnahme 23.1 a: Stilllegung von naturnahen Laubwaldgesellschaften und 24 a: Schaffung eines Mosaiks aus Kultur- und Naturlandbiotopen) vollständig kompensiert.

Relevante Störungen in Form von Lärm, Erschütterungen und Licht, die einen erheblichen Einfluss auf die Fauna des Wirkraums haben können, sind im Rahmen des Baus nicht zu erwarten.

Durch den Neubau der Auffahrtrampe, des Verflechtungsstreifens, des Regenrückhaltebeckens und in geringen Umfang durch den Neubau der Lärmschutzwand, kommt es zu einem vollständigen und dauerhaften Verlust von Habitaten. Dies betrifft insbesondere gehölzgebundene Vogelarten aber auch Schmetter-

linge und Heuschrecken sowie sonstige Insekten, die die Ruderalfluren als Lebensraum nutzen. Hinsichtlich der in Anspruch genommenen Qualitäten ist jedoch die eingeschränkte Eignung im Hinblick auf die hohe Vorbelastung zu berücksichtigen.

Da Ersatzpflanzungen im Vorhabenbereich nach Beendigung der Baumaßnahmen mangels geeigneter Flächen entfallen, ist der Verlust von Gehölzen im Planungsbereich dauerhaft. Eine Kompensation erfolgt im Rahmen der Ökoko-Maßnahme (Maßnahme 23.1 a: Stilllegung von naturnahen Laubwaldgesellschaften). Die Ruderalfluren werden ebenfalls über die Ökoko-Maßnahmen kompensiert.

Eine weitere Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen durch eine Barrierewirkung der Trasse oder des Verkehrs ist im vorliegenden Fall wegen der bestehenden A 661 nicht zu erwarten.

3.1.1.3 Klima/ Luft

Während der Bauzeit ist zwar von einer geringfügigen Zunahme von Luftschadstoffen in Form von Staub und Abgasen durch den Baustellenverkehr auszugehen. Im Vergleich zu den bestehenden Belastungen durch den Verkehr auf der Autobahn und den viel befahrenen Ausfallstraßen ist die Mehrbelastung nicht als erheblich anzusehen.

Die hier zu beurteilenden Vorhaben sind Maßnahmen, die im Vergleich zum planfestgestellten Endausbau der A 661 von untergeordneter Bedeutung sind. Zwei Faktoren sind vor allem zu betrachten: ob Luftaustauschprozesse zusätzlich behindert werden und ob nennenswerte Kaltluft- oder Frischluftentstehungsgebiete überbaut werden. Da die Autobahn im Bereich der anzuschließenden Direktrampe und im Bereich des neuen Verflechtungsstreifens im Einschnitt verläuft, werden die neuzubauenden Straßenflächen ebenfalls im Einschnitt geführt, so dass es dadurch zu keinerlei Behinderung oberflächennaher Luftaustauschvorgänge kommt. 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 A 661

von so geringer Größenordnung, dass sie bei der hier erfolgenden isolierten Betrachtung nicht relevant sind. Die Flächenverluste der Neuversiegelung betreffen teilweise Autobahnrandstreifen (Verflechtungsstreifen) sowie Ruderalflächen und ein Gehölz an der Friedberger Landstraße. Während der Autobahnrandstreifen aus Klimasicht unbedeutend ist, sind die Gehölze an der Friedberger Landstraße zwischen Siedlungsfläche und A 661 in der Klimaplankarte als Misch- und Übergangsklima (vom „Vorstadtklima“ zum „Frischluftentstehungsgebiet“) mit überwiegender ausgleichender Klimafunktion im städtischen Raum dargestellt. Der Eingriff ist daher im unmittelbaren Nahbereich zu den angrenzenden Wohnflächen als Minderung der ausgleichenden mikroklimatischen Funktion von Gehölzbeständen möglicherweise spürbar. Die Errichtung der Lärmschutzwände LA 09 und LA 10 südwestlich der A 661 erfolgt mehr oder weniger im Bereich der Oberkante des Geländeeinschnittes. Damit ist grundsätzlich ein Einfluss auf Luftaustauschvorgänge denkbar. Kältere Luft fließt parallel zur Autobahn in einer Kaltluftbahn nach Süden Richtung Riedgraben-Talzug ab. Damit stehen die Lärmschutzwände nicht quer zu dieser Luftaustauschbahn, sondern in Richtung der Luftströmung und behindern damit diese Luftbewegung nicht. Der in Nordost-Südwest streichende sogenannte Wetterau-Wind, der quer zu den Lärmschutzwänden verläuft, ist eine bis 300 m hoch reichende Regionalströmung (Klimaplanatlas Frankfurt), die zwar bis in bodennahe Bereiche durchgreift, aber ebenfalls aufgrund ihrer Mächtigkeit durch die Lärmschutzwände nicht beeinflusst wird. Die Lärmschutzwand LA 11 im Bereich der Auffahrrampe Festeburg und die Lärmschutzwand LA 12 entlang der Friedberger Landstraße im Bereich Festeburg ersetzt den bestehenden Wall und stellt keine neue Barriere für Luftaustauschbeziehungen dar. Die Neuanlage des Regenrückhaltebeckens RRB 2 a zwischen der Ausfahrt zur Friedberger Landstraße auf der Ostseite der A 661 und den Fahrspuren Richtung Norden ist aus klimatischer Sicht ohne Belang. Es handelt sich nur um eine periodisch wassergefüllte Fläche, von der keine wesentlichen mikroklimatischen Einflüsse zu erwarten sind.

3.1.1.4 Landschaftsbild/ Erholungswert

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion entstehen generell im Verlauf der Bauzeit durch die Anlage der Baustelleneinrichtungsflächen in Verbindung mit dem Baustellenbetrieb, der zu einer Zunahme von Lärm, Schadstoffen, Erschütterungen und optischen Störungen führt. Durch die bereits vorhandene Vorbelastung und die Lage der Baustelle im unmittelbaren Anschluss an die Autobahn sind diese Belastungen jedoch als gering einzustufen, zudem werden die beanspruchten Grünflächen wiederhergestellt.

Anlagebedingte Wirkfaktoren beziehen sich auf Auswirkungen, die durch den Bestand der (neu errichteten) Anlagen entstehen. Sie wirken solange diese Anlagen Bestand haben.

Der Neubau der Direktrampe sowie der Ausbau des Verflechtungsstreifens bedeutet für das Landschaftsbild grundsätzlich keine größere Veränderung, da die neue Verkehrsfläche parallel zur bestehenden Autobahn anschließt. Allerdings wird ein Gehölz zwischen den dortigen Siedlungsflächen an der Friedberger Landstraße und der A 661-Unterführung zum großen Teil dem Neubau der Direktrampe zum Opfer fallen, so dass die abschirmende Wirkung des Gehölzes gegenüber der Autobahn von diesen Siedlungsflächen aus beeinträchtigt wird. Die Lärmschutzwände LA 09 und LA 10 westlich der A 661 mit einer Höhe von 10 m bzw. 8 m stellen eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. Die Wahrnehmung wird allerdings durch bestehenden Gehölzbewuchs und die baumbestandenen Kleingartenanlagen abgeschwächt. Ab dem Galeriebauwerk grenzt in der Fortsetzung die Lärmschutzwand LA 01 mit einer Höhe von 8 m dann unmittelbar an den vorhandenen Fuß- und Radweg an und wird optisch wahrnehmbarer. In der Gesamtschau überwiegen jedoch die positiven Aspekte hinsichtlich der optischen sowie olfaktorischen Schutzwirkung gegenüber dem Verkehr. Die Lärmschutzwand ist somit insgesamt als positiv für den Erholungswert und die Wahrnehmung der Landschaft einzuschätzen.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren beziehen sich auf Auswirkungen, die durch den Betrieb und die Nutzung der (neu errichteten) Anlagen entstehen. Durch die hier

zu betrachtenden Zusatzmaßnahmen zum Fertigbau und zur Modifikation des Endausbaus der A 661 entstehen keinen wesentlichen neuen betriebsbedingten Auswirkungen. Der auf der Friedberger Landstraße stadtauswärts verlaufende Verkehr, der bisher über das Ohr auf der Nordseite der Ausfallstraße auf die A 661 Richtung Offenbach geführt wurde, wird jetzt direkt auf die nach Süden führende Fahrbahn geleitet. Dass durch die neue Führung nennenswerter zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, ist nicht anzunehmen. Dasselbe gilt für den Verflechtungstreifen. Für die Unterhaltung und den Betrieb von Lärmschutzwänden und Regenrückhaltebecken sind ebenfalls keine besonderen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Hinsichtlich des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG sind betriebsbedingte Wirkungen, die mit dem Endausbau verbunden sind, anders als die Betrachtung der Schutzgüter im LBP unabhängig von bereits bestehenden Planfeststellungsbeschlüssen zu bewerten. Daher werden Auswirkungen des Endausbaus der A 661 im Kapitel 3.4 gesondert behandelt. Stör- bzw. Lärmauswirkungen des Verkehrs hinsichtlich geschützter Arten werden durch die geplanten Lärmschutzwände sowie die weitgehend tiefe Lage der Fahrbahnen im Gelände stark abgemildert bzw. aufgehoben. Neben den bereits vorhandenen Barrierewirkungen des Verkehrs, sind keine zusätzlichen Zerschneidungseffekte oder Kollisionsverluste zu erwarten.

3.1.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen/ Vermeidungsgebot

Das festgestellte Änderungsvorhaben entspricht den Anforderungen des Vermeidungs- und Minimierungsgebots gem. § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Gemäß §§ 13, 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Dabei sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen. Ziel des Vermeidungsgebotes ist dabei nicht die Vermeidung des Eingriffs, also des Vorhabens selbst, sondern die Vermeidung der von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen. Die Schutzgüter der Eingriffsregelung werden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben weder anlage-, bau- oder betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist.

Bereits im Rahmen der technischen Planung konnten Beeinträchtigungen minimiert bzw. verhindert werden. Baustraßen werden flächenschonend und unter Vermeidung von Eingriffen in wertvolle Biotopstrukturen angelegt. Die Herstellung von Arbeitsstreifen sowie Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen erfolgt lediglich auf unsensiblen Flächen.

Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan darüber hinaus folgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. hierzu auch die Darstellungen der festgestellten Unterlagen Nr. 9.1 und 9.1.4):

- Vermeidungsmaßnahme V 1 (Rodungszeitraum/ Baufeldfreimachung)
Die Rodung von Gehölzen bzw. das Freimachen der Baufelder erfolgt zum Schutz der vorhandenen Avifauna nur außerhalb der Ausschlussfristen des BNatSchG im Zeitraum von 01. 10. bis 28. 02.
- Vermeidungsmaßnahme V 2 (Gehölzschutz)

Entlang der Friedberger Landstraße auf Höhe der neuen Radwegeverbindung in den Bodenweg bis zur A 661 sowie im Bereich der neuen Wegeverbindung an der Berger Straße finden die Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe von Gehölzen statt, die außerhalb der temporär beanspruchten Flächen erhalten werden sollen. Dazu ist das Baufeld hier möglichst eng abzugrenzen. Die sensiblen Bereiche der Traufflächen werden nicht als Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen genutzt. Zudem sind gegebenenfalls Baumschutzmaßnahmen nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 während der Bauzeit durchzuführen. Dazu zählt u.a. der Schutz gegen mechanische Schäden (z.B. Aufreißen der Rinde, des Holzes oder der Wurzeln) durch Baufahrzeuge oder sonstige Bauvorgänge. Der Baumschutz in Form eines feststehenden Zaunes sollte den Wurzelbereich des Baumes (Kronentraufe plus 1,5 m) umschließen. Die Einhaltung der Maßnahmen wird im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung überwacht.

- Vermeidungsmaßnahme V 3 (Erhaltung von Höhlenbäumen)
Ein Höhlenbaum im Bereich des nördlichen Bodenweges soll erhalten werden. Baumschutzmaßnahmen nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 während der Bauzeit sind durchzuführen (siehe auch V 2).
- Vermeidungsmaßnahme V 4 (Versetzung von Exemplaren der Bienen-Ragwurz [*Ophrys apifera*])
Hinsichtlich des Vorkommens der geschützten Orchideenart Bienen-Ragwurz (*Ophrys apifera*) ist eine spezielle Maßnahme vorgesehen, um die geschützten Pflanzenindividuen zu erhalten. Die Bienen-Ragwurz ist an dieser Stelle kein Indikator naturschutzfachlich besonders wertvoller Verhältnisse. Es ist auch keine längerfristige Bestandskontinuität zu erwarten. Orchideen haben sehr kleine und sehr weit flugfähige Samen, die über große Strecken mit dem Wind verbreitet werden können. Kommen die feinen Samen irgendwo auf den Boden und finden hier geeignete Bedingungen zum Keimen vor, das heißt vor allem Rohboden, so können sie hier zu ausgewachsenen Pflanzen heranwachsen. Daher findet man Orchideen immer wieder mal auf Flächen, auf denen man sie

nicht erwarten würde, fernab von naturnahen Grünlandflächen und Magerassen, wo sie ihre angestammten Wuchsorte besitzen, sondern auch auf Ruderalflächen, im Intensivgrünland oder mitten in der Stadt. So dürfte auch dieses kleine Vorkommen entstanden sein. Um die Exemplare zu erhalten und eine Weiterverbreitung von hier auch noch für eine gewisse Zeit zu ermöglichen, sollen die wenigen Pflanzen der gesetzlich geschützten Art vor Beginn der Bauarbeiten in Bereiche versetzt werden, die nicht von Baumaßnahmen beeinträchtigt werden. Eine solche Maßnahme kann nur gelingen, wenn die Pflanzen großflächig mit dem durchwurzelten Bodenbereich entnommen und wieder eingepflanzt werden. Eine solche Maßnahme ist nur für solche Fälle geeignet, wenn, wie hier, keine typischen Lebensräume der Art vorhanden gewesen sind und solche nicht zerstört werden. Hier geht es nur um die Erhaltung der zufällig hier gekeimten Individuen. Methoden mit Entnahme der Früchte kurz vor der Samenreife, um dann die Orchideensamen auf geeigneten und vorbereiteten Standorten auszubringen, sind nicht nötig, da solche Standorte im Bereich der schmalen Autobahnränder und des Regenrückhaltebeckens nicht vorhanden sind.

- Minimierungsmaßnahmen:

Aufgrund der Beachtung landschaftspflegerischer umweltrelevanter Anforderungen konnte die technische Planung so ausgerichtet werden, dass Eingriffswirkungen minimiert werden. Daher bedarf es keiner besonderen Minimierungsmaßnahmen. Zu diesen bereits durch die vorliegende Planung vorgenommenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen zählen über die genannten Vermeidungsmaßnahmen hinaus, dass alle Baustelleneinrichtungs-, Zufahrts- und Lagerflächen nur im Bereich versiegelter und befestigter Flächen und Wege angelegt werden. Darüber hinaus gelten grundsätzlich im Bereich der geplanten Baumaßnahmen, Baueinrichtungsflächen sowie den Zufahrtswegen die einschlägigen gesetzlichen oder durch Normen geregelten allgemeinen Schutzvorgaben, von denen einige wesentliche hier aufgelistet werden:

Im Bereich von Baugruben ist der Oberboden nach DIN 18915 gesondert von anderen Bodenarten zu lagern, Verdichtungen und Verunreinigungen sind zu vermeiden. Wenn keine abweichenden Vorgaben aus speziellen landschaftspflegerischen Gründen bei bestimmten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen gemacht werden, ist der abgetragene Oberboden zur späteren Wiederandeckung zu verwerten.

Arbeits- und Lagerflächen außerhalb versiegelter Flächen sind stets auf die notwendigen Mindestflächen zu beschränken und so anzulegen, dass dauerhafte Schädigungen der Vegetationsdecke vermieden werden.

Gewässer und Böden sind grundsätzlich vor Verunreinigungen mit wassergefährdenden Stoffen zu schützen. Für Bodenarbeiten ist die DIN 18915 zu beachten (vgl. A III 4.4).

Vegetationsbestände sind vor jeglichen vermeidbaren baubedingten Beeinträchtigungen nach DIN 18920 zu schützen (vgl. A III.1.9).

3.1.3 Kompensations- und Ökokontomaßnahmen

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfüllen die gesetzlichen Voraussetzungen, die gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG an Kompensationsmaßnahmen zu stellen sind. Sie sind mit der Landschaftsplanung vereinbar. Die Maßnahmen sind geeignet, die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen. Sie stehen in einem räumlichen Zusammenhang zu den durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen und werden auch in dem jeweils gebotenen zeitlichen Zusammenhang wirksam. Die Prüfung des Kompensationskonzepts des Vorhabenträgers durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass der durch das Vorhaben hervorgerufene Eingriff in Natur und Landschaft durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden kann.

Das Vorhabengebiet befindet sich im städtischen Siedlungsbereich im unmittelbaren Anschluss an bereits vorhandene Verkehrsflächen (Friedberger Landstraße, Autobahn A 661), die durch den Bau der Direktrampe und den Verflech-

tungstreifen entlastet werden sollen. Das Gebiet unterliegt zum jetzigen Zeitpunkt bereits einer engen räumlichen Begrenzung durch die sich anschließenden großflächigen Kleingartenanlagen, gefolgt von Siedlungsbebauung. Zudem plant die Stadt Frankfurt vor Ort in erheblichem Umfang die zusätzliche Entwicklung von Wohnbebauung, so dass für eine sinnvolle funktionale Ausgleichsplanung kein Raum in unmittelbarer Nähe zur Verfügung steht. Auch im Landschaftsplan des Umlandverbandes (2000) wird diese räumliche Situation deutlich, da der Ausbau der A 661 dort bereits festgelegt ist und die Flächen entlang der Verkehrswege als Verkehrsgrün (einschließlich Lärmschutzanlagen) beschrieben werden.

Als einzige Maßnahme mit gewissem Ausgleichspotential, die sich aber erst langfristig voll entwickeln wird, bietet sich daher eine naturschutzfachlich aufgewertete Wiederbegrünung und Gestaltung der Straßenböschungen an, die als Maßnahme A 1 planfestgestellt ist. Die im Rahmen der Baumaßnahmen beanspruchten Böschungsflächen werden dabei nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht mit dem abgeschobenen Oberboden wieder aufgetragen, damit ein nährstoffarmer Rohbodenstandort als Grundlage für eine arten- und blütenreiche magere Wiesenfläche entstehen kann. Für die Ansaat soll dabei – abweichend von der Angabe im Maßnahmenblatt - zertifiziertes gebietseigenes Saatgut aus der Herkunftsregion 9 „Oberrheingraben“ verwendet werden (vgl. Nebenbestimmung A V 1.6).

Eine Kompensation des Eingriffs darüber hinaus erfolgt über die Ökokontomaßnahmen M 19 a (Entwicklung des Offenlandes zu arten- und strukturreichem Grünland), M 23.1 a (Stilllegung von naturnahen Laubwaldgesellschaften), und M 24 a (Schaffung eines Mosaiks aus Kultur- und Naturlandbiotopen) im Ökokontogebiet Thiergarten Büdingen.

3.1.4 Nebenbestimmungen zu Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Zur Konkretisierung und Sicherstellung, dass weitere vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft während der Baumaßnahmen unterlassen werden, wurden folgende Nebenbestimmungen zur den vorgesehenen Maßnahmen angeordnet:

- Nebenbestimmung A III 1.1.
Die Ausführungsplanung zu den im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) enthaltenen Maßnahmen ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt vor Beginn der Umsetzung zur Kenntnisnahme vorzulegen.
- Nebenbestimmung A III 1.2.
Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Vegetationsbestände sind vor jeglichen vermeidbaren baubedingten Beeinträchtigungen nach DIN 18920 zu schützen. Diese Nebenbestimmung dient der Klarstellung.
- Nebenbestimmung A III 1.3
Die Umsetzung der naturschutzrechtlichen Auflagen ist durch eine qualifizierte ökologische Baubegleitung aus dem Fachbereich der Landespflege oder vergleichbarer Fachrichtungen zu begleiten und sicherzustellen. Vor Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt die damit beauftragte Person zu benennen.
- Durch diese Anordnung soll die Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen bei der Bauabwicklung sichergestellt werden. Die ökologische Baubegleitung ermöglicht es, aufgrund ihres Fachwissens auftretende Probleme schnell zu erkennen und durch kurzfristige Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zeitnah zu lösen. Nebenbestimmung A III 1.4
Über den Sachstand der jeweiligen Zwischenschritte wie beispielsweise dem Erfordernis von Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 sind durch die ökologische Baubegleitung zeitnah

Ergebnisprotokolle zu erstellen und der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt vorzulegen.

- Nebenbestimmung III V 1.5

Für die Einsaaten bei der Maßnahme A 1 ist, anders als im Maßnahmenblatt vorgesehen, zertifiziertes gebietseigenes Saatgut aus der Herkunftsregion 9 „Oberrheingraben“ zu verwenden. Die Einsaat der Flächen ist spätestens in der der Fertigstellung der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode durchzuführen.

Diese Nebenbestimmung resultiert aus dem Hinweis der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt in ihrer Stellungnahme vom 02.11.2021, dass die Flächen der Maßnahme A 1 innerhalb der naturräumlichen Hauptgruppeneinheit des Rhein-Main-Tieflandes, und somit im Produktionsraum Oberrheingraben mit Saarpfälzer Bergland liegen. Vom Vorhabenträger wurde in der Erwiderung vom 07.01.2022 zugesagt, dass der Hinweis zum Saatgut im Zuge der Ausführungsplanung beachtet wird.

- Nebenbestimmung A V 1.6

Für die Maßnahmen „Büdingen Thiergarten“, A M 19 a, A M 23 a und A M 24 a, die auf einem Ökokonto gebucht sind, ist spätestens 3 Monate nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt ein Abbuchungsbeleg von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises vorzulegen. Mit der Abbuchung ist durch die unteren Naturschutzbehörden die Zuordnung der Maßnahmen im Natureg zu dem Verfahren mit der ID 37218 vorzunehmen.

Die Nebenbestimmung wurde aufgenommen, da die Ökokontomaßnahme notwendig ist, die Eingriffe vollständig auszugleichen bzw. zu ersetzen. Für die Maßnahmen A M 19a, A M 23a und A M 24a wird mit der Nebenbestimmung der Abbuchungsbeleg nach § 10 Abs. 5 HAGBNatSchG verlangt.

3.1.5 Bilanzierung

Die Bilanzierung des Eingriffs nach dem Biotopwertverfahren auf der Grundlage der Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, das Führen von Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ersatzzahlungen (Kompensationsverordnung – KV) vom 26.10.2018, zuletzt geändert am 01.02.2019 (GVBl. S. 19) ergibt ein Defizit von 613.691 Ökopunkten. Dieses Defizit wird über die Ökokontomaßnahmen 19. a, 23.1 a und 24 a im Ökokontogebiet Büdingen ausgeglichen. In der Gesamtbilanz gem. Kompensationsverordnung des Landes Hessen ergibt sich für die zum Ausgleich herangezogene Maßnahmenfläche M 23.1 a ein Überschuss von 354.771 BWP. Der Eingriff wird allein mit dieser Maßnahme nicht vollständig kompensiert. Daher werden die Maßnahmen M 19 a mit einem Überschuss von 198.381 BWP und M 24 a mit einem Überschuss von 60.550 BWP ergänzend hinzugezogen und bewirken den Ausgleich für diese Baumaßnahme.

Die im Zuge der Trassenfernen Kompensation zugewiesene Maßnahmenfläche befindet sich in der Gemarkung Büdingen (Gem. 6), in der Flur 100, Flurstück 8/1 teilweise. Die vorlaufende Maßnahmenrealisierung durch den Bundesforstbetrieb Schwarzenborn erfolgte auf der Grundlage des „Ökokontomaßnahmenkonzeptes für den ehemaligen US-Standortübungsplatz Büdingen-Thiergarten“ (PLANWERK 2010) sowie dessen Nachträge aus den Jahren 2013 und 2019 (PlanWerk 2013 und 2019). Für das Vorhaben „A 661 Umbau AD Erlenbruch (Hessen-ID 23021) wurden aus dem Pool des Ökokontos Teile der Maßnahmen M 19 (Entwicklung von Offenland), M 23 (Stilllegung naturnaher Laubwaldgesellschaften) und M 24 (Strukturverbesserung von Feuchtbiotopen) im Hinblick auf eine gleichwertige, dabei möglichst funktionsgleiche Kompensation für verbleibende nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen ausgewählt. Bei den ausgewählten Maßnahmenflächen handelt es sich u.a. um eine nasse Fläche, da bei dem oben genannten Vorhaben solch ein Biotoptyp auszugleichen ist, sowie weitere Offenland- und Waldflächen deren Maßnahmen entsprechend des Ökokontokonzeptes vom Bundesforst bereits umgesetzt wurden.

Aus Unterlage 9.2 a ergeben sich die Bilanzen für die Teilmaßnahmenflächen wie folgt:

- M 23.1 a „Stilllegung von naturnahen Laubwaldgesellschaften“ auf dem Flurstück 8/1, Flur 100

KV-Typ	Beschreibung	BWP /m ²	Fläche m ²		Biotop- + Zusatzbewertung	
			vorher	nachher	vorher	nachher
01.112 (B)	Mesophiler Buchenwald	64	39.192	0	2.508.288	0
10.530	Schotter-, Kies- und Sandwege, -plätze	6	814	0	4.884	0
01.112 (B)	Mesophiler Buchenwald	72 ^{*1}		5.283		380.376
01.112 (B)	Mesophiler Buchenwald	73 ^{*2}	0	33.909	0	2.475.357
10.530	Schotter-, Kies- und Sandwege, -plätze	15 ^{*2}	0	814	0	12.210
Bilanz:			40.006	40.006	+ 354.771 BWP	

- M 19 a „Entwicklung des Offenlandes zu arten- und struktureichem Grünland“, Flurstücke: 22-27, 54/4, 60/4, Flur: 8

KV-Typ	Beschreibung	BWP/m ²			Fläche m ²		Biotopwert	
		KV	Korr . +/-	End.	vorher	nachher	vorher	nachher
01.180	Naturferne Laubholzforste nach Kronenschluss	33	/	33	407	0	13.431	0
02.100	Trockene bis frische, saure voll entwickelte Gebüsche	36	/	36	5.252	0	189.072	0
02.300	Nasse, voll entwickelte Gebüsche, Hecken, Säume heimischer Arten	39	/	39	331	331	12.909	12.909
05.332	Temporäre Kleingewässer verlandet	47	-5	42	187	0	7.854	0
05.410	Schilfröhrichte	53	/	53	646	646	34.238	34238
05.440	Großseggenriede	56	/	56	80	80	4.480	4.480
05.460	Nassstaudenfluren	44	/	44	262	0	11.528	0
09.130	Wiesenbrachen (Diff. siehe Text)	39	-3	36	10.023	0	360.828	0
10.610	Bewachsene Feldwege	21	/	21	1.051	0	22.071	0
05.332	Temporäre Kleingewässer als Gelbbauchunkenbiotop	47	/	47	0	187	0	8.789
06.310	Extensiv genutztes Grünland, mit 10 % Gehölzanteil u Solitäre; struktureich	44	+4	48	0	16.203	0	777.744
10.610	Bewachsene Feldwege	21	/	21		792	0	16.632
Summe:					18.239	18.239	656.411	854.792
Bilanz:							+ 198.381 BWP	

- Teilmaßnahmenfläche M 24a „Schaffung eines vielfältigen Mosaiks aus Kultur- und Naturlandschaftsbiotopen“, Flurstück: 54/4, 55/7 und 73, Flur: 8

KV-Typ	Beschreibung	BWP/ m ²	Fläche m ²		Biotopwert	
			vorher	nachher	vorher	nachher
05.410	Schilfröhricht	48	12.110		581.280	
05.410	Schilfröhricht	53		12.110		641.830
Bilanz:			12.110	12.110	+ 60.550 BWP	

3.1.6 Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Von dem Endausbau der BAB 661 wird durch die Überbauung von ca. 910 m² Schilfröhricht im Bereich des vorhandenen Regenrückhaltebeckens 2 a ein nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop erheblich beeinträchtigt. Gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wird die nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderliche Ausnahme durch die Planfeststellungsbehörde erteilt. Das hierfür erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde im vorliegenden Fall hergestellt (vgl. E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 20.09.2023, Antwort der oberen Naturschutzbehörde vom 21.09.2023). Die Voraussetzungen für eine biotopschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG sind aufgrund der im Landschaftspflegerischen Begleitplan nachgewiesenen Ökokontomaßnahme M24 a (siehe Punkt 3.1.5) gegeben.

Die Kompensation des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops im Bereich des bestehenden Regenrückhaltebeckens erfolgt durch die Maßnahme des Ökokontos (M24 a). Die Maßnahme beinhaltet die Herstellung und Optimierung von Feuchtgebietslebensräumen mit dem Zielbiotopen 05.410 Schilfröhricht.

3.1.7 Prüfpflicht der Zulassungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde fordert vom Vorhabenträger zum Vollzug ihrer Pflicht zur Prüfung der frist- und sachgerechten Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nach § 17 Abs. 7 Satz 7 BNatSchG einen Bericht über die zuständige Naturschutzbehörde, um sich von der ordnungsgemäßen Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen zu überzeugen. Über die erforderliche Unterhaltung der im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berichtet der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde und setzt die zuständige Naturschutzbehörde hierüber in Kenntnis. Hierfür wurde die Nebenbestimmung A.V. 2 festgesetzt.

3.1.8 Umweltschadensrecht

Aufgrund der Ermittlungen der nachteiligen Projektwirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person durch die Planfeststellungsbehörde liegt nach § 19 Abs. 1 S. 2 BNatSchG kein Umweltschaden i. S. d. § 19 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG für das nach § 15 BNatSchG zulässige Vorhaben vor.

3.2 Befreiung/Ausnahme von Verboten der Landschaftsschutzgebiets-/Naturschutzgebietsverordnung

Der Endausbau der BAB 661 ist im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ geplant und gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung über o. g. Landschaftsschutzgebiet vom 12.05.2010 (St.Anz. S. 1508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18.10.2017 (St.Anz. 46/2017, S. 1100), nur mit Genehmigung zulässig.

Gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 2 LSG-VO „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ wird die erforderliche landschaftsschutzrechtliche Genehmigung im Rahmen der Konzentrationswirkung erteilt.

Die Genehmigungsvoraussetzungen liegen hier vor, da überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Zur Notwendigkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (C. III. 1.) verwiesen. Das für die Ausnahme erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wurde hergestellt (Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.09.2023, Antwort der oberen Naturschutzbehörde vom 21.09.2023).

3.3 Artenschutz

Der gesetzliche Artenschutz (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) steht der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Für das planfestgestellte Vorhaben (A 661 Planänderung Ostumgehung Frankfurt a.M. – Ost mit Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Aufhebung Alleenspange und erweiterter Lärmschutz) können die planfestgestellten vorgezogenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen den vorhabenbedingten Eintritt artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote ausschließen. Hin-

sichtlich der Einzelheiten wird – sofern in diesem Beschluss keine abweichenden Ausführungen enthalten sind – auf die planfestgestellten Unterlage Nummer 19.2 verwiesen. Der Endausbau der A 661 wurde bereits in den Jahren 1980 und 1986 in einem Planfeststellungsverfahren festgelegt. Da zum damaligen Zeitpunkt das aktuelle Artenschutzrecht keine Berücksichtigung finden konnte, werden die Zugriffsverbote im Rahmen dieses Änderungsverfahrens geprüft.

3.3.1 Bestandsermittlung

Zur Ermittlung der Vorkommen artenschutzrechtlich prüfungsrelevanter Arten im Planungsraum wurden alle verfügbaren faunistischen und floristischen Gutachten, Kartierungen und weitere Datenquellen ausgewertet, die Rückschlüsse auf aktuelle Artvorkommen zulassen. Als Untersuchungsraum des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist dabei die Gesamtheit aller artspezifischen Wirkräume des Vorhabens anzusehen. Da bisher keine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG zu weiteren Verantwortungsarten erlassen wurde, sind die prüfungsrelevanten geschützten Arten die wildlebenden europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 der VS-RL und die Arten des Anhangs IV der FFH-RL. In Hessen kommen Arten des Anhangs IV der FFH-RL in folgenden Artengruppen vor: Farn- und Blütenpflanzen, Säugetiere inkl. Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Käfer, Libellen, Schmetterlinge und Weichtiere (Hessen-Forst FENA 2014). Das zu betrachtende Artenspektrum der in Hessen wildlebenden europäischen Vogelarten wurde aktuell (zuletzt 2014) von der Vogelschutzwarte zusammengestellt (Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen Rheinland Pfalz und Saarland 2014). Nachdem die Gesamtheit der nach § 44 BNatSchG zu betrachtenden geschützten Arten mit nachgewiesenen oder als sehr wahrscheinlich anzunehmenden Vorkommen im Untersuchungsraum des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ermittelt wurde, werden im nächsten Schritt der Relevanzprüfung Arten nach drei Kriterien ausgeschieden: Arten, deren natürliches Verbreitungsgebiet nicht im Bereich des geplanten Vorhabens und seiner Umgebung liegt (Zufallsfunde, Irrgäste), Arten, die zwar Vorkommen im Gesamtun-

tersuchungsgebiet haben, jedoch nicht im artspezifischen Wirkraum vorkommen und Arten, die zwar im generellen artspezifischen Wirkraum vorkommen, die jedoch gegenüber den Wirkungen des konkreten Vorhabens unempfindlich sind. Die verbleibenden Arten wurden der artspezifischen Konfliktanalyse unterzogen.

Um das Spektrum zu berücksichtigender Arten bzw. Artengruppen sowie den betrachteten Raum genauer abgrenzen bzw. absichten zu können, hat der Vorhabenträger eine faunistisch-floristische Planungsraumanalyse vorgenommen (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, S. 14 ff.). Hierdurch wurden erhebungsrelevante Arten identifiziert. Als Grundlagen standen hierfür Luftbilder, eine Übersichtsbegehung, die anzunehmenden Projektwirkungen, Daten der Frankfurter Stadtbiotopkartierung, eine Anfrage bei der unteren Naturschutzbehörde Frankfurt sowie naturschutzfachliche Gutachten zu geplanten Bauvorhaben der Stadt Frankfurt im Umfeld der hier betrachteten Maßnahme sowie zum Bau des neuen Autobahndreiecks „Erlenbruch“ mit begleitenden Maßnahmen südlich angrenzend, zur Verfügung. Aufgrund der Analyse der Habitataignung im Vorhabenbereich und einer möglichen Betroffenheit von Arten durch das Projekt, konnte die artenschutzrechtliche Prüfung auf Vögel, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien und Nachtkerzenschwärmer begrenzt werden. Im Bereich der Flora kommt die Bienen-Ragwurz als besonders geschützte Orchideenart vor.

3.3.2 Betrachtung von Arten

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, S. 23 ff.) gibt einen vollständigen Überblick der geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und der wildlebenden europäischen Vogelarten mit nachgewiesenen oder als sehr wahrscheinlich anzunehmenden Vorkommen im Untersuchungsgebiet. Arten bzw. Artengruppen, die als nicht planungsrelevant eingestuft wurden, werden hierbei nicht berücksichtigt. Dies sind: Haselmaus, Feldhamster, Wildkatze, Wolf, Biber, Fischotter, Fische, Rundmäuler, (altholz-bewohnende) Käfer, Breitrandkäfer, Libellen, Weichtiere sowie Farn- und Blütenpflanzen. Des Weiteren werden Reptilien, Amphibien und Schmetterlinge

nicht berücksichtigt, da im Rahmen der Erfassungen keine Nachweise von Arten dieser Gruppen erbracht werden konnten. Der jeweilige mögliche Wirkraum stellt folglich keine Lebensstätten von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie dieser Gruppen dar. Da keine Höhlenbäume und somit keine potentiellen Fledermausquartiere innerhalb der Eingriffsbereiche vorgefunden wurden, ist kein Wirkpfad für diese Artengruppe vorhanden (andere Wirkungen konnten bereits in der faunistischen Planungsraumanalyse ausgeschlossen werden). Insbesondere wird auch das bereits bestehende Kollisionsrisiko für Fledermäuse vorhabenbedingt nicht erhöht. Durch die zusätzlichen und höheren Lärmschutzwände ist eine Querung erschwert oder nur in größerer Höhe möglich, wodurch ein Tötungsrisiko verringert wird. Daher ist für Fledermäuse keine art-bezogene Prüfung erforderlich (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, S. 22ff.). Für die im Vorhabenbereich artenschutzrechtlich relevanten Vogelarten in einem ungenügend-ungzureichenden oder ungenügend-schlechten Erhaltungszustand in Hessen wurde eine vertiefte Prüfung vorgenommen. Hierbei handelt es sich um die sieben Arten Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*), Girlitz (*Serinus serinus*), Graureiher (*Ardea cinerea*), Haussperling (*Passer domesticus*), Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*), Mauersegler (*Apus apus*) und Stieglitz (*Carduelis carduelis*). Für die übrigen 34 relevanten Vogelarten in einem günstigen Erhaltungszustand wurde eine vereinfachte tabellarische Prüfung vorgenommen. Hierbei handelt es sich um die Arten Amsel (*Turdus merula*), Bachstelze (*Motacilla alba*), Blaumeise (*Parus caeruleus*), Buchfink (*Fringilla coelebs*), Buntspecht (*Dendrocopos major*), Dorngrasmücke (*Sylvia communis*), Eichelhäher (*Garrulus glandarius*), Elster (*Pica pica*), Fitis (*Phylloscopus trochilus*), Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*), Gartengrasmücke (*Sylvia borin*), Grauschnäpper (*Muscicapa striata*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Grünspecht (*Picus viridis*), Heckenbraunelle (*Prunella modularis*), Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*), Kleiber (*Sitta europaea*), Kohlmeise (*Parus major*), Mäusebusard (*Buteo buteo*), Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*), Rabenkrähe (*Corvus corone*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*), Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*), Singdrossel (*Turdus philomelos*), Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapilla*), Star (*Sturnus vulgaris*), Sumpfmeise

(*Parus palustris*), Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*), Tannenmeise (*Parus ater*), Waldkauz (*Strix aluco*), Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*) und Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*) (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, S. 23 ff.).

3.3.2.1 Vögel im ungünstigen Erhaltungszustand

3.3.2.1.1 Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*)

Innerhalb des Untersuchungsraumes konnten bei den Erfassungen im Jahr 2017 eine auffallend hohe Zahl von acht Revieren des Gartenrotschwanzes festgestellt werden. Diese liegen ausschließlich innerhalb der Kleingartensiedlungen sowohl nördlich als auch südlich der Trasse der A 661 (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 2ff.).

Der Eintritt des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, Fang, Verletzung oder Tötung wildlebender Tiere kann für den Gartenrotschwanz ausgeschlossen werden. Die A 661 weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf, die ein entsprechendes Kollisionsrisiko erwarten lässt. Laut Verkehrsprognose ist zukünftig – auch durch den Ausbau der A 661 und den Anschluss an die A 66 – mit einer weiter erhöhten Verkehrsmenge zu rechnen. In Relation zum bereits bestehenden Kollisionsrisiko ist jedoch mit keinem signifikant steigendem Risiko zu rechnen, da sich ab einer Verkehrsmenge von >50.000 Kfz/24h kein erhöhtes Kollisionsrisiko durch zusätzlichen Verkehr ableiten lässt (siehe Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010). Durch die im Gelände tiefe Lage der Autobahntrasse sowie die geplanten Lärmschutzwände verringert sich das Kollisionsrisiko. Auch die neu geplante Auffahrtrampe soll durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt werden. Zudem weist der Gartenrotschwanz laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBS 2010) keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Eine außergewöhnlich hohe Frequentierung der Trasse ist somit nicht anzunehmen. Niststandorte innerhalb der Eingriffsbereiche sind nicht bekannt.

Eine erhebliche Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Der Abstand der Reviermittelpunkte zur Trasse der A 661

liegt für einzelne Reviere nördlich sowie südlich der Trasse unterhalb der art-spezifischen Effektdistanz. Dies ist vermutlich auf die tiefe Lage der Autobahn sowie die vorhandene Lärmschutzwand nördlich zurückzuführen, die die optischen und auch akustischen Störungen stark minimieren. Durch den Ausbau der südlichen Fahrbahn verbreitert sich zwar die Trasse der Autobahn, die tiefe Lage im Gelände bleibt jedoch erhalten. Zudem entsteht durch die geplante Lärmschutzwand eine zusätzliche optische Barriere. Es ist daher nicht anzunehmen, dass sich die Verbreiterung der Trasse auf das Abstandsverhalten des Gartenrotschwanzes auswirkt. Die Fluchtdistanz wird von FLADE (1994) mit 10-20 m angegeben. Die Revierzentren liegen – auch während der Bauphase – in größerer Entfernung zu den Eingriffsflächen und den späteren baulichen Anlagen. Der Bau der Lärmschutzwand kann jedoch teilweise in die Reviere hineinragen. Die Auswirkungen auf einzelne Brutpaare werden jedoch keine Auswirkung auf den Zustand der lokalen Population haben. Da der Gartenrotschwanz keine relevante Lärmempfindlichkeit aufweist (Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010), sind durch die Erhöhung des Straßenlärms im Norden der Trasse keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Negative Effekte auf den Fortpflanzungserfolg, der für den Erhalt der lokalen Population maßgeblich ist, sind nicht zu erwarten. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population, die in den Frankfurter Kleingärten generell eine hohe Siedlungsdichte aufweist, ist auszuschließen (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 4).

Eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Die Reviere und zugehörige anzunehmende Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Gartenrotschwanzes liegen vorwiegend außerhalb der Eingriffsbereiche des Vorhabens, lediglich in Einzelfällen reichen die Reviere in den Eingriffsbereich des Baus der Lärmschutzwände hinein. Generell sind die Bereiche (Bau der Direktrampe, Bau Lärmschutzwand, Bau Regenrückhaltebecken, Ausbau A 661) nur gering als Habitat für den Gartenrotschwanz geeignet. Es konnten

auf den untersuchten Flächen keine geeigneten Bruthöhlen oder -nischen festgestellt werden. Lediglich ein Birnenbaum mit Höhlen am Bodenweg liegt in unmittelbarer Nähe des Eingriffsbereichs. Dieser kann jedoch erhalten werden.

3.3.2.1.2 Girlitz (*Serinus serinus*)

Es konnte im Rahmen der Erfassungen 2017 ein Revier des Girlitzes in den Kleingärten nördlich der Autobahntrasse identifiziert werden. Dieses liegt im Bereich hinter der vorhandenen Lärmschutzwand. Zudem wurden einzelne Sänger am Rand der Ruderalfläche im Bereich der geplanten Direktrampe am Bodenweg sowie im Norden der Kleingartensiedlung nördlich der Autobahntrasse festgestellt. Im Jahr 2015 konnten darüber hinaus vier Reviere innerhalb der Kleingartensiedlungen an anderen Orten nachgewiesen werden. Diese lagen jedoch außerhalb der Eingriffsbereiche (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 8).

Der Eintritt des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, Fang, Verletzung oder Tötung wildlebender Tiere kann ausgeschlossen werden. Die A 661 weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf (ca. 90.000 Kfz/24h), die ein entsprechendes Kollisionsrisiko erwarten lässt. Laut Verkehrsprognose ist zukünftig – auch durch den Ausbau der A 661 und den Anschluss an die A 66 – mit einer weiter erhöhten Verkehrsmenge zu rechnen (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2). In Relation zum bereits bestehenden Kollisionsrisiko ist jedoch mit keinem signifikant steigendem Risiko zu rechnen, da sich ab einer Verkehrsmenge von >50.000 Kfz/24h kein erhöhtes Kollisionsrisiko durch zusätzlichen Verkehr ableiten lässt (siehe Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010). Durch die im Gelände tiefe Lage der Autobahntrasse sowie die geplanten Lärmschutzwände verringert sich das Kollisionsrisiko. Auch die neu geplante Auffahrtrampe soll durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt werden. Zudem weist der Girlitz laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010 keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Eine außergewöhnlich hohe Frequentierung der Trasse ist somit nicht anzunehmen. Niststandorte innerhalb der Eingriffsbereiche sind nicht bekannt.

Der Störungstatbestand, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, tritt für den Girlitz vorhabenbedingt nicht ein. Die festgestellten Reviermittelpunkte liegen außerhalb der artspezifischen Effektdistanz zur Trasse der A 661. Es konnten jedoch einzelne Beobachtungen von Tieren in näher gelegenen Gehölzen gemacht werden. Dies ist vermutlich auf die tiefe Lage der Autobahn zurückzuführen, die die optischen und auch akustischen Störungen stark minimieren. Durch den Ausbau der südlichen Fahrbahn verbreitert sich zwar die Trasse der Autobahn, die tiefe Lage im Gelände bleibt jedoch erhalten. Zudem entsteht durch die geplante Lärmschutzwand eine zusätzliche optische Barriere. Es ist daher nicht anzunehmen, dass sich die Verbreiterung der Trasse auf das Abstandsverhalten des Girlitzes auswirkt. Auch während der Bauphase ist daher nicht mit relevanten Störungen zu rechnen. Negative Effekte auf den Fortpflanzungserfolg, der maßgebend für den Erhalt der lokalen Population ist, sind daher nicht zu erwarten. Eine Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfolgt für den Girlitz nicht, da sich diese nicht innerhalb der Eingriffsbereiche befinden.

3.3.2.1.3 Graureiher (*Ardea cinerea*)

Der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Graureiher wurden bei den Erfassungen im Jahr 2017 vereinzelt innerhalb des Untersuchungsgebietes beobachtet. Hierbei hat es sich durchweg um einzelne Individuen auf Nahrungssuche bzw. beim Überflug über das Gebiet gehandelt. Die Beobachtungen stammen weitgehend aus den Kleingärten nördlich der Trasse der A 661. Brutvorkommen liegen nicht im Gebiet. Innerhalb des Eingriffsbereiches sowie innerhalb des gesamten untersuchten Gebietes konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Graureihers festgestellt werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 12). Die Art nutzt lediglich die Kleingärten des Gebietes als sporadisches Nahrungshabitat. In Relation zum bereits bestehenden Kollisionsrisiko ist mit keinem signifikant steigendem Risiko zu rechnen, da sich ab einer Verkehrsmenge von >50.000 Kfz/24h kein

erhöhtes Kollisionsrisiko durch zusätzlichen Verkehr ableiten lässt. Zudem weist der Graureiher laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010 keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Bruten sind – auch aufgrund des Meideverhaltens der Art - nicht in unmittelbar an die Autobahntrasse angrenzenden Bereichen bekannt oder zu erwarten. Der Graureiher kommt innerhalb des Untersuchungsgebietes nur sporadisch vor. Es findet hier keine für den Zustand der lokalen Population relevante Nutzung statt. Eine erhebliche Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist somit auszuschließen.

3.3.2.1.4 Haussperling (*Passer domesticus*)

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG treten für den Haussperling vorhabenbedingt nicht ein.

Eine Brutkolonie des Haussperlings wurde bei den Erfassungen im Jahr 2017 am nördlichen Rand des Galeriebauwerks an der Heinz-Herbert-Karry-Straße festgestellt. Als Brutplatz dient das Wohngebäude der Hausnummer 17. Zur Nahrungssuche nutzen die Individuen dieser Kolonie vorwiegend umgebende Gebüsche. Im 2019 nachkartierten Bereich innerhalb der Wohnsiedlung an der Friedberger Landstraße/A 661 wurden zahlreiche Reviere des Haussperlings festgestellt (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 15ff.). An einer Vielzahl der Wohngebäude an den Straßen Friedberger-Landstraße, Hartmannweg und An der Festeburg liegen dabei Niststandorte. Der südliche Gehölzabschnitt, der für die Errichtung der Lärmschutzwand gerodet werden soll, diente als regelmäßiges Aufenthaltsgehölz mehrerer Individuen. Die Fortpflanzungsstätten liegen an den Gebäuden im Umfeld der geplanten Maßnahmen. Eine Zerstörung dieser ist somit nicht gegeben. Innerhalb des Gehölzes, das zur Rodung vorgesehen ist, fanden keine Bruten statt. Für den Haussperling ist durch das Ausbauvorhaben in Relation zum gegenwärtigen Zustand auch nicht von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen. Laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010 weist der Haussperling keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Generell ist der Haussperling jedoch eine Art, die zu den häufigsten Verkehrsopferten in Europa

zählt, da sie ein geringes Meideverhalten aufweist. Die Brutkolonien innerhalb des Untersuchungsgebietes sind jedoch gut gegenüber der Autobahntrasse abgeschirmt (durch das Galeriebauwerk bzw. durch weitere Bebauung und nach Umsetzung der Planung durch eine Lärmschutzwand). Eine Tötung oder Verletzung von Individuen im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten und insbesondere darin befindlichen Jungtieren ist hier auszuschließen, da keine derartigen Stätten innerhalb des Eingriffsbereichs liegen.

Die Brutkolonie des Haussperlings oberhalb des Galeriebauwerkes ist aufgrund seiner Lage gut gegen optische und auch akustische Auswirkungen der A 661 abgeschirmt. Dasselbe gilt für die Brutkolonien in der Wohnsiedlung an der Friedberger Landstraße/A 661, die durch weitere Bebauung gegenüber der A 661 abgeschirmt ist. Die neu geplante Lärmschutzwand sorgt hier zudem für eine Verringerung der Lärmbelastung und als Barriere gegenüber der Friedberger Landstraße. Zudem weist die Art kaum Empfindlichkeit gegenüber derartige Störwirkungen auf. Der ungünstige Erhaltungszustand in Hessen beruht insbesondere auf dem Verlust von Fortpflanzungsstätten und geeigneten Nahrungshabitaten. Diese werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, so dass eine erhebliche Störung des Haussperlings gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden kann.

3.3.2.1.5 Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*)

Für die Klappergrasmücke tritt unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen vorhabenbedingt kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG ein.

Bei den Erfassungen 2017 konnten zwei Reviere der Klappergrasmücken in den Kleingärten nördlich der Autobahntrasse abgegrenzt werden. Zudem wurden einzelne Sänger während der Zugzeit im mit Brombeerdickicht bewachsenen Böschungsbereich der Autobahn knapp südlich der Friedberger Landstraße kartiert. Im Jahr 2016 konnten zwei Reviere südlich der Autobahntrasse in Brombeergebüschen oberhalb der Autobahnböschung festgestellt werden, welche in 2017 nicht mehr bestätigt wurden. Der Vergleich der Untersuchungen

zeigt, dass hier jährlich verschiedene Reviere und damit auch Brutstandorte besetzt werden und dass generell im Böschungsbereich südlich der Trasse mit Brutvorkommen gerechnet werden muss (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 20ff.).

Die A 661 weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf, die ein entsprechendes Kollisionsrisiko erwarten lässt. Laut Verkehrsprognose ist zukünftig – auch durch den Ausbau der A 661 und den Anschluss an die A 66 – mit einer weiter erhöhten Verkehrsmenge zu rechnen. In Relation zum bereits bestehenden Kollisionsrisiko ist jedoch mit keinem signifikant steigendem Risiko zu rechnen, da sich ab einer Verkehrsmenge von >50.000 Kfz/24h kein erhöhtes Kollisionsrisiko durch zusätzlichen Verkehr ableiten lässt (siehe Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010). Durch die im Gelände tiefe Lage der Autobahntrasse sowie die geplanten Lärmschutzwände verringert sich das Kollisionsrisiko. Auch die neu geplante Auffahrtrampe soll durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt werden. Zudem weist die Klappergrasmücke laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010 keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Bruten sind generell in an die Autobahntrasse angrenzenden Gebüsch zu erwarten. Diese liegen jedoch zukünftig hinter der geplanten Lärmschutzwand. Eine außergewöhnlich hohe Frequentierung der Trasse ist somit nicht anzunehmen. Demnach ist eine Tötung oder Verletzung von Individuen nur im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten und insbesondere darin befindlichen Jungtieren denkbar. Diese sind in den Gebüsch in den Eingriffsbereichen der Direktrampe sowie der Lärmschutzwände LA 09 und LA 10 zu erwarten. Hier lagen Reviere der Klappergrasmücke und im Jahr 2017 wurden einzelne singende Individuen angetroffen. Bei einer Rodung bzw. einem Rückschnitt von Gehölzen im Zuge der Baufeldfreimachung kann es daher zu einer Tötung bzw. Verletzung von Jungtieren kommen, sofern diese Arbeiten während der Brutzeit ausgeführt werden. Die Rodung bzw. der Rückschnitt von Gehölzen muss im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen (siehe Maßnahme V 1). Dieser Zeit-

raum liegt außerhalb der Brutperiode und in der Regel außerhalb der Anwesenheit der Klappergrasmücke. Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko kann hierdurch ausgeschlossen werden, so dass der Verbotstatbestand in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht eintritt.

Der Abstand der Reviermittelpunkte zur Trasse der A 661 liegt teilweise unterhalb der artspezifischen Effektdistanz (auch bezogen auf Reviermittelpunkte). Dies ist vermutlich auf die tiefere Lage der Autobahn zurückzuführen, die die optischen und auch akustischen Störungen stark minimieren. Teilweise besteht im Norden auch schon eine Lärmschutzwand, die ebenfalls eine Abschirmwirkung hervorruft. Durch den Ausbau der südlichen Fahrbahn verbreitert sich zwar die Trasse der Autobahn, die Lage im Einschnitt bleibt jedoch erhalten. Zudem entsteht durch die geplante Lärmschutzwand eine zusätzliche optische Barriere. Es ist daher nicht anzunehmen, dass sich die Verbreiterung der Trasse auf das Abstandsverhalten der Klappergrasmücke auswirkt. Eine erhebliche Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass auch die Gebüsche südlich der Autobahntrasse als Revierstandort genutzt werden. Somit ist auch mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten innerhalb der Eingriffsbereiche der Direktrampe sowie der Lärmschutzwände LA 09 und LA 10 zu rechnen. Bei einer Rodung bzw. einem Rückschnitt von Gehölzen im Zuge der Baufeldfreimachung kann es daher zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommen, sofern diese Arbeiten während der Brutzeit ausgeführt werden. Die Rodung bzw. der Rückschnitt von Gehölzen muss daher außerhalb der Brutzeiten und somit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen (Vermeidungsmaßnahme V 1). Dieser Zeitraum liegt in der Regel außerhalb der Anwesenheit der Klappergrasmücke. Da die Klappergrasmücke regelmäßig neue Nester zur Brut anlegt, sind Altnester außerhalb der Brutperiode nicht als Fortpflanzungsstätte geschützt. Die Klappergrasmücke kommt im Gebiet nur vereinzelt vor. Auch nach der Rodung von einzelnen Gehölzen verbleiben ausreichend potentielle Brutstandorte – insbesondere innerhalb der gehölzreichen Kleingärten, so dass die

ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 5 Satz. 2 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang gewahrt ist.

3.3.2.1.6 Mauersegler (*Apus apus*)

Mauersegler wurden bei den Erfassungen im Jahr 2017 im Luftraum des Untersuchungsgebietes jagend beobachtet. Häufig hielten sich die Tiere nur kurze Zeit im Bereich des Untersuchungsgebiets auf und flogen nach kurzer Jagd in benachbarte Bereiche weiter. Eine starke Bindung an das Gebiet konnte somit nicht festgestellt werden. Brutplätze liegen ebenfalls nicht innerhalb des Untersuchungsgebietes (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2, Anhang 1, S. 25ff.).

Die A 661 weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf, die ein entsprechendes Kollisionsrisiko erwarten lässt. Laut Verkehrsprognose ist zukünftig – auch durch den Ausbau der A 661 und den Anschluss an die A 66 – mit einer weiter erhöhten Verkehrsmenge zu rechnen. In Relation zum bereits bestehenden Kollisionsrisiko ist jedoch mit keinem signifikant steigendem Risiko zu rechnen. Durch die Lage der Autobahntrasse im Einschnitt sowie die geplanten Lärmschutzwände verringert sich das Kollisionsrisiko. Auch die neu geplante Auffahrtrampe soll durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt werden. Zudem weist der Mauersegler laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, BMVBS 2010 keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Mauersegler nutzen vorwiegend den höheren Luftraum und jagen nicht bodennah. Eine Tötung oder Verletzung von Individuen im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten und insbesondere darin befindlichen Jungtieren ist hier auszuschließen. Daher kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Mauersegler nutzen lediglich den Luftraum des Untersuchungsgebietes als sporadisches Nahrungshabitat. Die zu erwartenden Störwirkungen haben auf diese Funktion keinen Einfluss. Eine Störung mit Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Innerhalb der Eingriffsbereiche sowie innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes liegen keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Mauerseglers. Es ist kein geeigneter Gebäudebestand vorhanden. Eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist somit auszuschließen. Der Verbotstatbestand § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor.

3.3.2.1.7 Stieglitz (*Carduelis carduelis*)

Stieglitze wurden bei den Erfassungen in den Jahren 2017 und 2019 jeweils lediglich einmalig beobachtet. Bruthinweise innerhalb des Gebietes liegen hier nicht vor. Im Jahr 2015 konnte jedoch ein Revier des Stieglitzes im Bereich der geplanten Direktrampe unmittelbar südlich der Friedberger Landstraße festgestellt werden. Vereinzelt Brutvorkommen in geeigneten Gehölzbeständen des Untersuchungsgebietes sind daher zu erwarten (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.2 Anhang 1, S. 29.).

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist in Relation zum bereits bestehenden Kollisionsrisiko für das Ausbauvorhaben nicht zu befürchten. Durch die Einschnittslage der Trasse sowie die geplanten Lärmschutzwände verringert sich das Kollisionsrisiko. Auch die neu geplante Auffahrtrampe soll durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt werden. Zudem weist der Stieglitz laut Garniel/Mierwald Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBS 2010) keine besondere Kollisionsgefährdung auf. Eine außergewöhnlich hohe Frequentierung der Trasse ist somit nicht anzunehmen. Demnach ist eine Tötung oder Verletzung von Individuen nur im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten und insbesondere darin befindlichen Jungtieren denkbar. Dies ist insbesondere im Bereich der Direktrampe denkbar. Bei einer Rodung bzw. einem Rückschnitt von Gehölzen im Zuge der Baufeldfreimachung kann es daher zu einer Tötung bzw. Verletzung von Jungtieren kommen, sofern diese Arbeiten während der Brutzeit ausgeführt werden. Die Rodung bzw. der Rückschnitt von Gehölzen muss daher außerhalb der Brutzeiten und somit im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen (siehe Maßnahme V 1). Dieser Zeitraum liegt außerhalb der Brutperiode des Stieglitzes.

Im Bereich der Auffahrtrampe, die eine neue Störung bedeutet, wurde im Jahr 2015 ein Revier abgegrenzt, das unterhalb der artspezifischen Effektdistanz liegt. Hier ist jedoch als Abgrenzung zur geplanten Direktrampe eine Lärmschutzwand vorgesehen, die eine optische und akustische Barriere darstellt. Es ist daher nicht anzunehmen, dass sich die Verbreiterung der Trasse auf das Abstandsverhalten des Stieglitzes auswirkt. Negative Effekte auf den Fortpflanzungserfolg als entscheidender Parameter für den Erhalt der lokalen Population sind daher nicht zu erwarten. Ein vereinzelt betroffener revierhaltender Stieglitz kann auf benachbarte weiterhin geeignete Bereiche ausweichen. Eine erhebliche Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann somit ausgeschlossen werden.

Innerhalb der Eingriffsbereiche sind einzelne Fortpflanzungsstätten des Stieglitzes zu erwarten. Generell stellen insbesondere die Gehölze im Bereich der Ruderalfläche, die durch die Direktrampe überplant ist, einen geeigneten Niststandort für den Gehölzfreibrüter dar. Hier liegt mit der Ruderalfläche direkt benachbart ein geeignetes Nahrungshabitat vor. Bei einer Rodung bzw. einem Rückschnitt von Gehölzen im Zuge der Baufeldfreimachung kann es daher vereinzelt zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommen, sofern diese Arbeiten während der Brutzeit ausgeführt werden. Die Rodung bzw. der Rückschnitt von Gehölzen muss außerhalb der Brutzeit des Stieglitzes erfolgen (siehe Maßnahme V 1). Da der Stieglitz regelmäßig neue Nester zur Brut anlegt, sind Altnester außerhalb der Brutperiode nicht als Fortpflanzungsstätte geschützt. Der Stieglitz kommt im Gebiet nur vereinzelt vor. Auch nach der Rodung von einzelnen Gehölzen verbleiben ausreichend potentielle Brutstandorte – insbesondere innerhalb der gehölzreichen Kleingärten. Somit wird die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt, § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG. Der Verbotstatbestand § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt für den Stieglitz nicht ein.

3.3.2.2 Vögel in günstigem Erhaltungszustand

Für die Vogelarten Amsel (*Turdus merula*), Bachstelze (*Motacilla alba*), Blau-
meise (*Parus caeruleus*), Buchfink (*Fringilla coelebs*), Buntspecht (*Dendrocopos*

major), Dorngrasmücke (*Sylvia communis*), Eichelhäher (*Garrulus glandarius*), Elster (*Pica pica*), Fitis (*Phylloscopus trochilus*), Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*), Gartengrasmücke (*Sylvia borin*), Grauschnäpper (*Muscicapa striata*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Grünspecht (*Picus viridis*), Heckenbraunelle (*Prunella modularis*), Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*), Kleiber (*Sitta europaea*), Kohlmeise (*Parus major*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*), Rabenkrähe (*Corvus corone*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*), Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*), Singdrossel (*Turdus philomelos*), Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapilla*), Star (*Sturnus vulgaris*), Sumpfmeise (*Parus palustris*), Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*), Tannenmeise (*Parus ater*), Waldkauz (*Strix aluco*), Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*) und Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*) treten im Ergebnis keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ein. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko kann für die genannten Arten unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung, der Lage der Trasse im Einschnitt und der vorgesehenen Lärmschutzwände ausgeschlossen werden. Für die Arten, für welche es im Zuge der Baufeldfreimachung zu einer Tötung kommen könnte, wird eine Tötung von Individuen durch die Bauzeitenregelung (Maßnahme V1) vermieden. Eine erhebliche Störung ist für keine der genannten Vogelarten durch das geplante Vorhaben zu befürchten. Für alle der genannten Arten besteht die Möglichkeit, im räumlichen Zusammenhang auszuweichen. Daher kann auch in Verbindung mit der Bauzeitenregelung der Eintritt des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.

3.3.2.3 Pflanzen

Das Vorhaben verstößt nicht gegen die Verbote zum Schutz von Pflanzen gem. § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG. Als besonders geschützte Art wurde die Bienenragwurz, eine attraktive Orchideen-Art, die ausweislich der Roten Liste Hessen in der Region „Südwest“ bestandsgefährdet ist, nachgewiesen. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Regenrückhaltebeckens 2 wird das Vorkommen der

Bienen-Ragwurz In Anspruch genommen. Der Eintritt des Verbotes, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören, wird jedoch durch die planfestgestellte Vermeidungsmaßnahme 4 (Versetzung von Exemplaren der Bienen-Ragwurz) vermieden. Die Maßnahme dient der Erhaltung der Pflanzenindividuen. Es erfolgt eine Umsetzung von Exemplaren des Bienen-Ragwurz vor Baubeginn. Als Umsiedlungsfläche dient vorzugsweise die dem Baufeld des Regenrückhaltebeckens unmittelbar anschließende Fläche. Art und Umfang der Maßnahme sind im LAP festzusetzen. Sinn der Maßnahme ist es, ein örtliches Vorkommen durch die Ermöglichung einer späteren Ausbreitung in die wiederhergestellte Baustellenfläche weiterhin zu gewährleisten. Um die Exemplare zu erhalten und eine Weiterverbreitung von hier auch noch für eine gewisse Zeit zu ermöglichen, sollen die wenigen Pflanzen der gesetzlich geschützten Art vor Beginn der Bauarbeiten in Bereiche versetzt werden, die nicht von Baumaßnahmen beeinträchtigt werden. Die Pflanzen werden großflächig mit dem durchwurzelten Bodenbereich entnommen und wieder eingepflanzt. Eine solche Maßnahme ist geeignet, wenn, wie hier, keine typischen Lebensräume der Art vorhanden gewesen sind und solche nicht zerstört werden. Es geht um die Erhaltung der zufällig hier gekeimten Individuen. Methoden mit Entnahme der Früchte kurz vor der Samenreife, um dann die Orchideensamen auf geeigneten und vorbereiteten Standorten auszubringen, sind nicht nötig, da solche Standorte im Bereich der schmalen Autobahnränder und des Regenrückhaltebeckens nicht vorhanden sind. Die Einzelheiten der praktischen Umsetzung dieser Maßnahme werden im Zuge der Ausführungsplanung mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

3.3.3 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung

Durch die Ergänzung der zweiten Richtungsfahrbahn, die nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens ist, aber in Bezug auf den Artenschutz betrachtet wurde, und der begleitenden Maßnahmen werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst. Im Hinblick auf die Fauna im Untersuchungs-

raum, waren lediglich Vogelarten näher zu betrachten. Um Tötungen von Individuen zu verhindern, wurde eine Bauzeitenregelung (Maßnahme V 1) vorgesehen. Durch diese kann auch eine Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden werden. Alle betrachteten Vogelarten können auf Grund der Ausstattung des Naturraumes im räumlichen Zusammenhang ausweichen, ohne dass hierfür CEF-Maßnahmen erforderlich sind. Im Bereich der Fauna kann der Eintritt des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG für die Bienen-Ragwurz durch die planfestgestellte Vermeidungsmaßnahme 4 zur Umsetzung der Orchideenart vermieden werden.

4. Klimaschutz

Belange des Klimaschutzes stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Gemäß § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung auch Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20 a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 ((BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) zu berücksichtigen. Im Rahmen des Berücksichtigungsgebotes in § 13 Abs. 1 Satz. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dabei begründet § 13 KSG keinen eigenständigen Prüfauftrag, sondern kommt im Rahmen vorhandener Entscheidungsspielräume als abwägungsrelevanter Belang zur Anwendung. Hierfür ist es erforderlich, dass die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind. Danach geht es um die dem Bundes-Klimaschutzgesetz zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, und die Treibhausgasemissionen entsprechend den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Da es

im Rahmen der Planfeststellung nicht um eine Investitions- oder Beschaffungsmaßnahme, sondern nur um die Baurechtschaffung geht, finden die Anforderungen nach § 13 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 KSG für die Zulassungsentscheidung über das Vorhaben keine Anwendung (vgl. BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, Rn. 79). Der Belang des Klimaschutzes hat gegenüber anderen abwägungsrelevanten Belangen keinen unbedingten Vorrang, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach diesem Maßstab betrachtet, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (siehe bereits oben C.II.3.6). Wie bereits dargestellt, hat das Vorhaben mit einer geringfügigen Erhöhung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr um ca. 0,5 % nur geringe negative Auswirkungen auf das globale Klima. Die aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Fahrbahnoberfläche und Lärmschutzwände und deren Unterhaltung ermittelten Lebenszyklusemissionen von ca. 110,3 t/Jahr an CO₂-Emissionen sind gemessen an den betrieblichen CO₂-Emissionen mit 15.142,00 t/Jahr als unbedeutend zu bewerten. Durch die Landnutzungsänderungen werden – wie bereits ausgeführt – keine negativen Auswirkungen auf das globale Klima ausgelöst. Durch die geringfügige Erhöhung der CO₂-Emissionen steht das geplante Vorhaben den Treibhausgasminderungszielen des KSG entgegen. Bei Abwägung aller betroffenen Belange überwiegen jedoch die Gründe, die für das planfestgestellte Vorhaben sprechen. Mit der Projektverwirklichung sind die Engpassbeseitigung im Bereich Seckbach und des Anschlusses Friedberger Landstraße sowie umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen als gewichtige für das Projekt sprechende Gründe verbunden. Spätestens mit dem Anschluss der A 66 an die Ostumgehung (AD Erlenbruch) wird auch die Realisierung der westlichen Fahrbahn der A 661 einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können und somit für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs erforderlich ist.

5. Wasserrechtliche Entscheidungen

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt. Das planfestgestellte Vorhaben in der Gestalt der beantragten Änderungen erfüllt nach Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen die Verpflichtung, nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaft und die Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden sowie die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes zu erhalten (vgl. § 5 Abs. 1, § 12 Abs.1 WHG).

5.1 Wasserwirtschaftliche Situation im Planungsgebiet

Der Anwendungsbereich des WHG und des HWG umfasst gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 WHG oberirdische Gewässer und das Grundwasser. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 WHG i. V. m. § 1 Abs. 2 HWG sind Straßenseitengräben als Bestandteil von Straßen sowie Be- und Entwässerungsgräben vom Anwendungsbereich des WHG und HWG ausgenommen, soweit diese von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung sind.

Im Vorhabenbereich sind folgende Gewässer vorhanden und Schutzgebiete ausgewiesen (vgl. <https://wrrl.hessen.de/>):

Im Bereich der Trasse sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind folgende als Gewässer 1. und 3. Ordnung eingestufte Oberflächengewässer (klassifizierte Gewässer) gelegen, die dem Anwendungsbereich des WHG und des HWG unterliegen:

Im Bereich der Trasse der A 661:

- der Main, ein Gewässer 1. Ordnung (Gewässerkennzahl 24),
- der Riedgraben, ein Gewässer 3. Ordnung (Gewässerkennzahl 247974).

Im Bereich der landschaftspflegerischen Maßnahmen bei Büdingen,

- ein namenloses Gewässer 3. Ordnung (Gewässerkennzahl 2486651216),
- der Salzbach, ein Gewässer 3. Ordnung (Gewässerkennzahl 24866512).

Im Wirkungsbereich des Vorhabens sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind keine Wasserschutzgebiete im Sinne des § 51 und keine Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG ausgewiesen.

Der Main (DE_24.1) und der Riedgraben (DE_247974.1) sind jeweils Bestandteile gleichnamiger Oberflächenwasserkörper, die den Bewirtschaftungszielen nach § 27 WHG bzw. nach den Vorgaben der EU- Wasserrahmenrichtlinie vom 23.10.2000 (Richtlinie 2000/60/EG – WRRL) unterliegen.

Der Oberflächenwasserkörper Riedgraben ist ein vollständig veränderter Wasserkörper vom Typ 19. Der OKW beginnt unterhalb Bergen-Enkheimer Lache und hat eine Länge von ca. 11 km. Der Riedgraben wird künstlich in den Ostparkweiher abgeleitet, wo das Wasser des Grabens versickert. Der Überlauf des Grabens wird dagegen zur Kläranlage Frankfurt-Niederrad geleitet. Das ökologische Potenzial des OKW ist nach den Ergebnissen des neuen Bewirtschaftungsplans Hessen 2021-2027 aufgrund des geänderten Zustands der Qualitätskomponenten Makrozoobenthos (Änderung von unbefriedigend zu mäßig) und Diatomeen (mäßig) nunmehr insgesamt als „mäßig“ eingestuft (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 21; Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in Hessen, Bewirtschaftungsplan 2021-2027, Anhang 1-12, unter: <https://flussgebiete.hessen.de/information/bewirtschaftungsplan-2021-2027>). Der chemische Zustand gilt aufgrund von Überschreitungen der Grenzwerte der OGW in Bezug auf den ubiquitären Schadstoff Benzo[a]pyren (der stellvertretend für alle PAK herangezogen wird) als nicht gut.

Der Oberflächenwasserkörper Main in Hessen ist ein vollständig veränderter Oberflächenwasserkörper vom Typ 10 (kiesgeprägte Ströme im Mittelgebirge). Er beginnt bei Klein-Krotzenburg an der Grenze zu Baden-Württemberg und endet an der Mündung in den Rhein an der Mainspitze bei Bischofsheim mit einer Länge von 66,7 km. Das Einzugsgebiet beläuft sich auf 230,6 km², der mittlere Abfluss beträgt an der Messstelle Frankfurt-Osthafen 190 m³/s. Das ökologische Potenzial ist insgesamt als „unbefriedigend“ eingestuft. Gemäß dem Bewirtschaftungsplan Hessen 2021-2027 ist die Bewertung des Makrozoobenthos und für Fische „mäßig“, die Bewertung der Diatomeen hingegen

„unbefriedigend“ (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 24; Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in Hessen, Bewirtschaftungsplan 2021-2027, Anhang 1-12, unter: <https://flussgebiete.hessen.de/information/bewirtschaftungsplan-2021-2027>). Der chemische Zustand gilt als nicht gut, verursacht durch die Überschreitungen der Grenzwerte der OGewV in Bezug auf den ubiquitären Schadstoff Benzo[a]pyren (stellvertretend für alle PAK).

Das Änderungsvorhaben liegt im Bereich des Grundwasserkörpers DE_GB_DEHE_2470_3202 der den Bewirtschaftungszielen nach § 47 WHG bzw. nach den Vorgaben der EU- Wasserrahmenrichtlinie vom 23.10.2000 (Richtlinie 2000/60/EG – WRRL) unterliegt. Der Grundwasserkörper (GWK) erstreckt sich mit einer Flächengröße von 222,2 km beiderseits des Mains zwischen Höchst und Hanau und umfasst weite Teile des Stadtgebietes von Frankfurt und Offenbach. Der GWK ist ein Porenwasserleiter mit einer mittleren bis mäßigen Durchlässigkeit im südlichen Teil der Trasse, einer mittleren Durchlässigkeit im mittleren Trassenbereich und einer mittleren bis mäßigen Durchlässigkeit im Nordwesten der Trasse. Während im nördlichen Teil der Trasse ein Grundwassergeringleiter vorliegt (Friedberger Landstraße bis Enkheimer Straße), findet sich im südlichen Teil ein Grundwasserleiter (Enkheimer Straße bis Trassenende). Der mengenmäßige Zustand ist als gut einzustufen. Der chemische Zustand ist als schlecht eingestuft. Dies resultiert aus einer Überschreitung des Nitratschwellenwertes von 50 mg/l, deren Quelle die Belastung mit Nährstoffen aus der Landwirtschaft ist. In Bezug auf Pflanzenschutzmittel ist der chemische Zustand mit „gut“ bewertet (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 29).

5.2 Konzeption des Vorhabens/Entwässerungsplanung

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980 sah hinsichtlich der Entwässerungseinrichtungen vor, dass das im Bereich der Fahrbahn der A 661 anfallende Niederschlagswasser grundsätzlich gefasst und nach dem Rückhalt in Regenrückhaltebecken dem städtischen Kanalnetz zugeführt wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, Az. 061-k-04#1.024, planfestgestellte Unterlage Nr. 15, Erläuterungsbericht Wasserbaulicher Entwurf,

S. 6 ff.). Eine „direkte“ Einleitung von Straßenabwässern in den Vorfluter Riedgraben – ohne Zwischenschaltung des städtischen Kanalnetzes – ist bisher in Bezug auf die Hochwasserentlastungsleitung aus dem aktuell vorhandenen Regenrückhaltebecken RRB 3 vorgesehen. Eine entsprechende Einleiteerlaubnis wurde durch die Planfeststellungsbehörde mit Bescheid vom 10.01.1996 erteilt (vgl. Ergänzungsbeschluss vom 10.01.1996, Az. 061-k-04#1.024g). Im Zuge des Sofortvollzugs wurden die Entwässerungseinrichtungen der A 661, einschließlich des provisorischen Regenrückhaltebeckens RRB 2 a und des Regenrückhaltebeckens 3 zusammen mit der östlichen Fahrbahn der A 661 bereits realisiert.

Die ursprüngliche Konzeption der Entwässerung der A 661 wurde auch für den Planänderungsabschnitt beibehalten. Das Straßenoberflächenwasser aus den Fahrbahnbereichen wird von dem auf den angrenzenden Flächen anfallenden Regenwasser weitüberwiegend getrennt gefasst, um eine Vermischung von sauberem, unbelastetem Wasser in den Regenrückhaltebecken zu vermeiden. Das auf den Fahrbahnen ablaufende Niederschlagswasser wird im offenporigen Asphalt und den angeschlossenen Rinnen sowie Rohrleitungen gesammelt, teilweise in dem Regenrückhaltebecken RRB 2 a zwischengepuffert und von dort gedrosselt dem Regenrückhaltebecken RRB 3 zugeführt oder direkt in das Regenrückhaltebecken RRB 3 geleitet, wo eine weitere Zwischenspeicherung stattfindet. Lediglich in dem Bereich zwischen Bau-Km 9+835 und 10+050, in dem ein Wechsel der Querneigung der Fahrbahn nach außen erfolgt, fließt auch Fahrbahnwasser von einer Fläche von ca. 2.000 m² in die parallel geführte Mulde und wird von dort dem Regenrückhaltebecken RRB 3 zugeleitet (vgl. planfestgestellte Unterlage 05 und 08, jeweils Blatt 2 a).

Das auf den Böschungsflächen auf der Westseite der A 661 Bau-km 8+750 bis 10+220 sowie das auf der neu entstandenen Dreiecksfläche zwischen der Direktrampe, Friedberger Landstraße und der A 661 anfallende Niederschlagswasser des Entwässerungsabschnitts 3 entwässert breitflächig über die Böschungen in die geplanten Mulden soweit hier nicht bereits vorher auf den Böschungsflächen eine natürliche Versickerung oder Verdunstung stattfindet (vgl.

E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 27.06.2023; beantwortet mit E-Mail der Vorhabenträgerin vom 04.07.2023). Die seitlich der neuen Westfahrbahn vorgesehene Entwässerungsmulde mündet im Bereich Talbrücke Seckbach im Schacht LE0 1 b. Das hier in der Mulde zwischen Bau-km 9+940 bis 10+120 anfallende Niederschlagswasser wird von dort über Leitungen ebenfalls zum Regenrückhaltebecken 3 geführt (vgl. planfestgestellte Unterlage 08, Blatt 2 a). Eine Versickerung des auf den Böschungen oder den Straßenoberflächen anfallenden, in die Mulde ablaufenden Niederschlagswasser ist aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse und der Querneigung im Bereich der Mulde nicht vorgesehen und nicht möglich. Es sind keine Stauschwellen in der Mulde vorgesehen, die eine Versickerung begünstigen würden, vielmehr erfolgt eine zielgerichtete Ableitung des anfallenden Straßenoberflächenwassers über den Schacht LE01 in die Haltung 8740 und von dort zum Regenrückhaltebecken 3 (vgl. E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 27.07.2023; beantwortet mit E-Mail der Vorhabenträgerin vom 21.08.2023).

Eine Überprüfung hinsichtlich der neuen Richtlinie für die Entwässerung von Straßen (REwS 2021) hat keine Besonderheiten zu der hier verwendeten Richtlinie RAS-Ew 05 ergeben.

Im Zuge der geplanten Vervollständigung der A 661 hat der Vorhabenträger die bisher umgesetzten Entwässerungseinrichtungen mit Hilfe einer hydrodynamischen Nachweisberechnung (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.0) überprüft. Aufgrund dieser Überprüfung sieht die vorliegende Planänderung die Vergrößerung bzw. den Austausch von verschiedenen Kanalhaltungen im Bereich der Direktrampe, der Regenrückhaltebecken und der Mittelstreifenentwässerung vor. Des Weiteren sind vorhandene Leitungen und Schächte im Mittelstreifen im Rahmen der Ausführungsplanung zum Teil aufgrund der sich ändernden Platzverhältnisse nach Herstellung der Westfahrbahn geringfügig in ihrer Lage anzupassen und im Rahmen der Baumaßnahme zu erneuern. Diese wurden bereits in der Vergangenheit planfestgestellt und baulich umgesetzt. In den Antragsunterlagen wurde daher mitgeteilt, dass deren Darstellung teilweise nur

nachrichtlich erfolge. Die Vorhabenträgerin hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass insbesondere bei den bereits baulich umgesetzten Schächten das Problem auftrete, dass deren Lage heute nicht mehr hundertprozentig bekannt sei, da diese z. B. unter Fahrbahnbelag liegen. Eine präzise Festlegung, welche Schächte tatsächlich an Ort und Stelle verbleiben können, nur an Ort und Stelle in der Höhe geändert oder gedreht werden müssen oder in welchem Umfang es im Einzelfall zu einer räumlichen Verlegung des Bestandsschachtes nach Maßgabe der planfestgestellten Pläne kommt, ist nicht möglich (vgl. Telefonvermerk, Gespräch Planfeststellungsbehörde Vorhabenträger vom 11.08.2023). Die Planfeststellungsbehörde hat daher entschieden, dass es hier nicht bei einer nachrichtlichen Darstellung dieser potenziell zu verlegenden Schächte und Leitungen verbleiben kann, sondern deren neue Position – unabhängig von der aktuellen, teilweise unbekannt Position – in den planfestgestellten Unterlagen als verbindliche Festlegung dargestellt werden soll. Die Planfeststellungsbehörde hat daher in den planfestgestellten Unterlagen die Hinweise auf die lediglich nachrichtliche Darstellung durch Violetteintrag gestrichen und die in den planfestgestellten Plänen Darstellung der Lage der Entwässerungseinrichtungen damit festgelegt (vgl. planfestgestellte Unterlage 8 Blatt 1 a, 2 a und 3).

Im Bereich zwischen Bau-km 11+245 bis Bau-km 11+369,8 wird die bereits vorhandene Entwässerung an die planfestgestellte Entwässerung der A 66 im Bereich des Tunnels Riederwald angeschlossen (vgl. nachrichtliche Unterlage 01 a, Erläuterungsbericht mit integriertem Umweltbericht, S. 51).

Durch die Planänderung werden die Regenrückhaltebecken RRB 2 a und RRB 3 neugestaltet. Beide Regenrückhaltebecken wurden bereits in Folge des bezüglich eines Teils der Strecke angeordneten Sofortvollzuges errichtet, bedürfen jedoch im Zuge der nunmehr vorgesehenen Vervollständigung einer Anpassung an neu technische Vorgaben und Gegebenheiten.

Das Regenrückhaltebecken RRB 3 unter der Talbrücke Seckbach wird nach dem letzten Stand der Planung als Betonbecken ausgebaut und erweitert, so-

dass zukünftig zwei Becken mit einem Volumen von 1.160 m³ und 1026m³ nebeneinander unterhalb der Brücke angeordnet sind. Die Becken sind über ein Verbindungsrohr DN 800 miteinander verbunden. Vom Regenrückhaltebecken RRB 3 wird das Fahrbahn- und Böschungswasser mit einem Drosselabfluss von max. 167 l/s gedrosselt dem städtischen Kanalnetz (Seckbachsammler) zugeführt, von wo es in die Kläranlage gelangt und dort gereinigt wird (vgl. planfestgestellte Unterlage 8 Blatt 2 a; nachrichtliche Unterlage 18.5). Anschließend wird das gereinigte Fahrbahnwasser mit den anderen gereinigten Abwässern über das Leitungssystem des Kanalnetzbetreibers in den Main eingeleitet. Im Falle der Überschreitung eines 10-jährigen Regenereignisses erfolgt zusätzlich über die Notüberläufe des Beckens RRB 3 eine direkte Einleitung des überschüssigen Niederschlagswassers in den Riedgraben. Für diese Einleitung liegt bereits eine Erlaubnis vor (vgl. Bescheid vom 10.01.1996, Az. 061-k-04#1.024g).

Das ebenfalls bereits vorhandene Regenrückhaltebecken RRB 2a dient zukünftig als Zwischenpuffer zur hydraulischen Entlastung des nachfolgenden Kanalsystems, um die mit den Fachbehörden abgestimmte Abschlagsmenge des Regenrückhaltebeckens RRB 3 von 167 l/s in das nachgeordnete städtische Kanalsystem der Stadt Frankfurt einhalten zu können. Das Regenrückhaltebecken RRB 2 a wird als Trockenbecken mit einer mechanischen Drosselvorrichtung in Form eines Drosselschachts mit Schieber und mit einem Nutzvolumen von 4.972 m³ errichtet. Die Zuleitungen zu dem neuen Becken werden ausgewechselt und hinsichtlich der Nennweite vergrößert (vgl. planfestgestellte Unterlage 8 Blatt 1 a, nachrichtliche Unterlage 18.1, S. 5).

5.3 Bewertung und festgesetzte Nebenbestimmungen

Die Planfeststellungsbehörde kommt unter Berücksichtigung der vorgelegten Planunterlagen und der fachlichen Stellungnahmen der zuständigen Fachbehörden zu dem Ergebnis, dass die Planung dem Stand der Technik und den rechtlichen Vorgaben entsprechen.

5.3.1 **Bewertung der technischen Planung**

Die planfestgestellten Entwässerungsmaßnahmen entsprechen dem Stand der Technik. Die Vorhabenträgerin hat bei der Planung des Entwässerungssystems und der Regenrückhaltebecken die Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (Ras-Ew) beachtet. Zwar wurde seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zwischenzeitlich mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 06/2022 vom 04.03.2022 die Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21) eingeführt. Jedoch entspricht die nach der Ras-Ew erstellte Planung im Ergebnis auch den Anforderungen des neuen Regelwerkes. Insbesondere wurden die Regenrückhaltebecken ausreichend dimensioniert, da hier ein >10-jähriges Regenereignis als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt wurde (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.5, S. 5 ff.), was über den Vorgaben der REwS 21 (zweijähriges Regenereignis) liegt. Hierdurch wird gewährleistet, dass der Notüberlauf des Beckens RRB 3 nur bei dem zugrunde gelegten Bemessungsregen zum Tragen kommt und der Riedgraben hydraulisch nicht überlastet wird. Hierdurch wurde den Stellungnahmen der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt und der Stadtentwässerung Frankfurt am Main (SEF), als Betreiberin des städtischen Kanalnetzes im Anhörungsverfahren Rechnung getragen (vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt im Anhörungsverfahren vom 10.02.2021, S. 2 und 08.11.2021, S. 2; Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main im Anhörungsverfahren vom 15.02.2021, S. 2 und vom 29.11.2021, S. 1).

Die Lage und Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens RRB 3 ist in den planfestgestellten Lageplänen (vgl. planfestgestellte Unterlage 8, Blatt 2 a) hinreichend festgesetzt. Eine weitergehende Präzisierung der technischen Planung, z. B. Positionierung des Leichtflüssigkeitsabscheider (vgl. Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main im Anhörungsverfahren vom 29.11.2021, S. 2) ist im Rahmen der Planfeststellung nicht erforderlich, sondern kann der in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungsprä-

sidium Darmstadt und der Stadtentwässerung Frankfurt vorzunehmenden Ausführungsplanung vorbehalten bleiben. Dabei sind planfestgestellten Abmessungen, das planfestgestellte Volumen und der planfestgestellte Drosselabfluss sowie die Vorgaben der geltenden Regelwerke zu beachten. Durch die unter A III. 3. Ziff. 1., 2. und 7. getroffenen Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass die Vorgaben der geltenden Regelwerke auch bei der Ausführungsplanung beachtet werden und die Fachkenntnisse der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt der Stadtentwässerung Frankfurt auch in die Ausführungsplanung einfließen und die Einhaltung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses von fachlicher Seite überwacht wird.

Für das Regenrückhaltebecken RRB 3 ist eine gedrosselte Abgabe in die städtische Kanalisation und – über den Notüberlauf – in den Riedgraben vorgesehen. Die Erforderlichkeit der Regenrückhaltung und Drosselung ergibt sich daraus, dass die im Ist-Zustand anfallenden Wassermengen im Seckbachsammeler und dem Riedgraben nicht erhöht werden sollen. Die Vorhabenträgerin hat nachgewiesen, dass die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken sowie die Kapazitäten des Seckbachsammlers und des Riedgrabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Drosselmengen im Planfall sind (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.5). Die Berechnungen weisen nach, dass die planfestgestellten Regenrückhaltebecken und übrigen Entwässerungsanlagen ausreichend dimensioniert sind, so dass durch die Einleitung von Niederschlagswasser keine schädlichen Veränderungen der vorhandenen Gewässer und Gräben zu erwarten sind. Den von der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt und der Stadtentwässerung Frankfurt am Main (SEF) im Anhörungsverfahren zu der ursprünglich vorgetragenen Bedenken (vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt im Anhörungsverfahren vom 10.02.2021, S. 2; Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main vom 15.02.2021, S. 2) wurde durch die von der Vorhabenträgerin im Zuge der 1. Planänderung vorgenommen Änderungen ausreichend Rechnung getragen (vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt im Anhörungsverfahren vom 08.11.2021, S. 2;

Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main vom 29.11.2021, S. 1 f.).

5.3.2 Einhaltung des Verschlechterungsverbots

Das Vorhaben berücksichtigt die Vorgaben des WHG und der WRRL zum Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot. Die Vorhabenträgerin hat den Ausgangszustand der im Vorhabenbereich liegenden Oberflächenwasserkörper (OWK) und Grundwasserkörper (GWK) sowie die Auswirkungen des Vorhabens ausreichend ermittelt und in dem vorgelegten „Fachbeitrag nach WRRL“ (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 14 ff.) erläutert.

5.3.2.1 Oberflächenwasserkörper

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass bau- und anlagebedingte Wirkungen des geänderten Vorhabens auf die Oberflächenwasserkörper auszuschließen sind. Hierzu hat die Vorhabenträgerin zunächst mögliche Wirkfaktoren ermittelt und hinsichtlich derer die projektbezogene Relevanz ermittelt. Die Oberflächenwasserkörper Riedgraben und Main werden durch den Straßenkörper selbst nicht betroffen. Baubedingt kann es allenfalls zu geringfügigen zeitlich und räumlich eng begrenzten Sedimenteinträgen kommen, die in Bezug auf den Gewässerzustand nicht von Relevanz sind (nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 31 f.). Diese Bewertung deckt sich mit den Vorgaben des „Merkblatts zur Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie in der Straßenplanung (M WRRL)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (vgl. M WRRL, Ausgabe 2021, S. 34).

Betriebsbedingt sind Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper nur durch die Einleitung von Straßenabwässern möglich. Hier kommen als potentielle Wirkpfade die direkte Einleitung in den Riedgraben über den Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens RRB 3 sowie die indirekte Einleitung der Straßenabwässer vom Regenrückhaltebecken RRB 3 über den Seckbachsammler und die weitere städtische Kanalisation und die Kläranlage in den Main in Betracht. Die

Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass über diese betriebsbedingten Wirkpfade eine Verschlechterung der Oberflächenwasserkörper ausgeschlossen werden kann.

In Bezug auf den OWK Main hat die Vorhabenträgerin durch fachgutachterliche Berechnungen den Nachweis geführt, dass die relevanten Werte der Jahres-Durchschnitt-Umweltqualitätsnorm (JD-UQN) und der zulässigen Höchstkonzentration (ZHK-UQN) für die nach der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung - OGewV) vom 20.06.2016 (BGBl. I S. 1373), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes vom 09.12.2020 (BGBl. I S. 2873), maßgeblichen Parameter zur Beurteilung des chemischen und des ökologischen Zustands des OWK Main – mit Ausnahme der JD-UQN für die Stoffe Blei, Fluoranthen und Benzo[a]pyren – eingehalten werden. Dennoch ist auch im Hinblick auf diese Stoffe nicht von einer Verschlechterung auszugehen, da die maßgeblichen Werte der OGewV hier allein auf Grund der Vorbelastung überschritten werden und die Zusatzbelastung durch das Vorhaben in Bezug auf die JD-UQN gemäß den Bewertungen des M WRRL in einem nicht messbaren und somit nicht relevanten Bereich liegt (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 43/44; M WRRL, Ausgabe 2021, S. 19, 33). Die Vorhabenträgerin hat bei diesen Berechnungen einen konservativen Ansatz in Bezug auf den Wirkungsgrad der Reinigung durch die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Niederrad/Griesheim angesetzt, so dass davon auszugehen ist, dass die Reinigungsleistung noch deutlich höher sein wird, als berechnet (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 34). Aufgrund der hier lediglich indirekten Einleitung in den Main nach einer abschließenden Behandlung Abwasserreinigungsanlage Griesheim/Niederrad werden die Schadstofffrachten weitestgehend zurückgehalten.

Eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen der chemischen Qualitätskomponenten des ökologischen Zustands (flussgebietsspezifischen Schadstoffe) ist in Bezug auf den Main nicht zu erwarten. Auswirkungen auf die hydromorphologischen Qualitätskomponenten sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials ist ebenfalls auszuschließen. Die Morphologie Main wird durch die erhöhte Abflussmenge nicht beeinträchtigt, die eingeleitete Menge stellt nur einen Bruchteil des mittleren Abflusses des Mains dar. Das geänderte Vorhaben steht auch der Erreichung des guten ökologischen Potenzials und des guten chemischen Zustandes der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 48).

In Bezug auf den vollständig veränderten OWK Riedgraben hat die Vorhabenträgerin ebenfalls nachvollziehbar dargelegt, dass hier keine Verschlechterung eintritt und das Verbesserungsgebot nicht nachteilig beeinflusst wird. Auswirkungen auf den ökologischen und chemischen Zustand des OWK Riedgraben sind durch den Notüberlauf des RRB 3 auszuschließen. Die Vorhabenträgerin hat keine Berechnungen hinsichtlich der Einleitung in den Riedgraben über den Notüberlauf durchgeführt. Die Einleitung in den Riedgraben über den Notüberlauf erfolgt lediglich bei einem > 10-jährigen Regenereignis. Bei diesen sehr selten, in der Regel nur kurzzeitig auftretenden Regenereignissen sind die Schadstoffgehalte durch die große Niederschlagsmenge stark verdünnt, so dass keine Auswirkungen der Straßenentwässerung auf den chemischen Zustand der Wasserkörper zu erwarten sind. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass das aus zwei Becken bestehende Regenrückhaltebecken RRB 3 eine gute Sedimentationsleistung aufweist, so dass ein Teil der Schadstoffe bereits in diesen gehalten wird und nicht über den Notüberlauf abfließt (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3, S. 35). Mit der Dimensionierung der Becken wird auch die Überflutungssicherheit des Riedgrabens gewährleistet (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.5, S. 20; vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt im Anhörungsverfahren vom 08.11.2021, S. 2; Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main [SEF] im Anhörungsverfahren vom 29.11.2021, S. 1)). Auswirkungen auf die hydromorphologische Qualitätskomponente Wasserhaushalt sind demnach auszuschließen. Soweit eine Einwenderin [E 182] vorträgt, dass hier davon auszugehen sei, dass eine Einleitung über den Notüberlauf häufiger als im Falle

eines 10-jährigen Regenereignisses eintritt, ist dieser Einwand als unsubstantiiert zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat die Regenrückhaltebecken ausreichend dimensioniert.

5.3.2.2 Grundwasserkörper

Es tritt auch keine Verschlechterung des quantitativen und qualitativen Zustandes des Grundwasserkörpers ein, weder durch die Versickerungen des Niederschlagswassers noch durch zusätzliche Versiegelung.

Die zusätzliche Versiegelung und Bodenverdichtung durch das geänderte Vorhaben, die grundsätzlich dazu führen kann, dass die Grundwasserneubildung sinkt und stattdessen mehr Oberflächenwasser in den Vorfluter abfließt, ist hier im Vergleich zur Größe des Grundwasserkörpers zu gering, um Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers zu haben (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 46).

Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwassers sind ebenfalls ausgeschlossen. Bei der teilweisen Versickerung von Niederschlagswasser auf den Straßenböschungen wird das Wasser durch den Oberboden gefiltert, bevor es in das Grundwasser gelangt. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers, insbesondere auch durch Chlorid, kann durch diese natürliche Reinigung vermieden werden (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.3 a, S. 46). Der Chloridgehalt liegt im Mittel an allen Messstellen im GWK bei 60,31 und unterschreitet den Schwellenwert somit deutlich. Selbst der an einer Messstelle gemessene höchste Mittelwert von 170 mg/l liegt unterhalb des Schwellenwertes. Durch die Optimierung der Entwässerungseinrichtungen, insbesondere der Regenrückhaltebecken RRB 2 a und RRB 3 wird gegenüber dem Ist-Zustand im Bereich der Trasse die Versickerungsrate in den Banketten reduziert, so dass von einem geringeren potentiellen Eintrag von Chlorid über die Böschungen in den GWK auszugehen. Daher ist eine Überschreitung des Schwellenwertes von 250 mg/l auszuschließen. Im Ist-Zustand kommt es zwar im gesamten Grundwasserkörper zu Überschreitungen des Nitrat-Grenzwertes. Durch das geänderte

Vorhaben wird die Konzentration jedoch nicht erhöht, da Nitrat kein straßenbürtiger Schadstoff ist (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 46).

5.3.3 Kein Erfordernis wasserrechtlicher Erlaubnisse

Die Erteilung neuer oder die Anpassung bestehender wasserrechtlicher Erlaubnisse gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 19 Abs. 1, 3, §§ 8 Abs. 1, 9 WHG war nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgelegten Unterlagen zur Entwässerungsplanung geprüft und soweit erforderlich die Vorhabenträgerin zur Überprüfung näheren Erläuterung aufgefordert. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass durch die Planänderung keine zusätzlichen Einleitungen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser stattfinden.

Das Einbringen und die Einleitung von Stoffen in Gewässer stellt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine erlaubnispflichtige Benutzung dar. Der Gewässerbegriff umfasst sowohl Oberflächengewässer, als auch das Grundwasser, so dass auch die Einleitung in das Grundwasser eine Benutzung im Sinne den § 9 WHG darstellt. Der Stoffbegriff des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG umfasst alle Stoffe, die sich im Wasser auflösen oder zerteilen können oder fortgeschwemmt werden können. Das von der Straßenoberfläche abfließende Niederschlagswasser kann durch Öl, Kraftstoff, Bremsen-, Reifen- und Straßenabrieb sowie Ruß, Staub und im Winter durch Streusalz verunreinigt sein. Hinzu kommen Verunreinigungsrisiken durch Straßenverkehrsunfälle. Daher ist für die direkte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer eine Erlaubnis auszusprechen. Da auch Sedimente unter den Begriff des Stoffes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG fallen können, hat die Planfeststellungsbehörde auch eine Erlaubnis auszusprechen, wenn von Hang- und Böschungsbereichen Niederschlagswasser ohne direkten Kontakt mit der Fahrbahnoberfläche über neu geschaffene Entwässerungseinrichtungen wie Seitenmulden, Gräben, Durchlässe oder Versickerungsmulden gezielt in Oberflächengewässer oder das Grundwasser eingeleitet oder eingebracht werden.

Das von den befestigten Straßenflächen gesammelt ablaufende Niederschlagswasser ist gemäß § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG als Abwasser zu klassifizieren. Die Erlaubnis für die Einleitung in ein Gewässer (Direkteinleitung) darf daher gemäß § 57 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Gewässers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaft vereinbar ist und entsprechende Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, um die vorgenannten Anforderungen einzuhalten.

Durch das geänderte Vorhaben findet keine zusätzliche Einleitung in ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser statt. Eine direkte Einleitung in ein Oberflächengewässer erfolgt hier lediglich über den Notüberlauf in den Riedgraben im Falle eines 10-jährigen Regenereignisses. Für diese Einleitung wurde bereits eine Erlaubnis erteilt (vgl. vgl. Ergänzungsbeschluss vom 10.01.1996, Az. 061-k-04#1.024g). Eine Änderung dieser Erlaubnis war hier nicht erforderlich, da hier aufgrund der in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt und der Stadtentwässerung Frankfurt am Main optimierten Planung (vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt im Anhörungsverfahren vom 15.02.2021, S. 2 und 08.11.2021, S. 2; Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main im Anhörungsverfahren vom 15.02.2021, S. 2 und vom 29.11.2021, S. 1) keine geänderten tatsächlichen Bedingungen vorliegen und eine Verschlechterung nicht zu erwarten ist (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.3 a, S. 14 ff., 48).

5.3.4 Sonstige konzentrierte Entscheidungen

Die Abführung des im Regenrückhaltebecken RRB 3 behandelten Niederschlagswassers in den Seckbachsammler und die damit über die städtische Kanalisation stellt eine Indirekteinleitung gemäß § 58 WHG i. V. m. § 38 HWG dar. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Planänderung liegen insoweit vor, die zuständige Wasserbehörde und die Betreiberin des Kanalnetzes haben gegen die Einleitung in den Kanal keine Einwände erhoben (vgl. Stellungnahme

der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt im Anhörungsverfahren 08.11.2021, S. 1 ff.; Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main im Anhörungsverfahren vom 29.11.2021, S. 1 ff.).

Soweit durch die Neugestaltung des Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens RRB 3 im Uferrandstreifen und im Oberflächengewässer Riedgraben selbst eine Umgestaltung der bisher vorhandenen Anlage erfolgt, stehen dieser Maßnahme die Regelungen der §§ 22 HWG i. V. m. § 36 WHG (Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen im und am Gewässer) und des § 23 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 HWG i. V. m. § 38 Abs. 4 und 5 WHG (Errichtung und die Erweiterung baulicher Anlagen in Gewässerrandstreifen nicht entgegen. Die Belange der Wasserwirtschaft wurden nach Maßgabe der vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen und unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen durch die Planung ausreichend gewahrt.

Gemäß §§ 22 und 23 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 HWG bedürfen die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im oder am Gewässer einschließlich des Bereichs bis zur Böschungsoberkante sowie im Gewässerrandstreifen der Genehmigung. Für Maßnahmen im Gewässerrandstreifen gelten weiterhin die Verbotstatbestände des § 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 bis 4 WHG. Diese sind im Rahmen der Planfeststellung zu beachten. Soweit überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Maßnahme erfordern oder das Verbot im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führen würde, kann von dem Verbot eine Befreiung erteilt werden, § 38 Abs. 5 Satz 1 WHG. Die Breite des Gewässerrandstreifens ist durch § 23 Abs. 1 Satz 1 HWG abweichend von § 38 Abs. 3 Satz 1 WHG im Außenbereich auf 10 m festgesetzt. Das Land Hessen hat dabei von der Befugnis zur Regelung der Breite des Gewässerrandstreifens gemäß § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG Gebrauch gemacht. Eine andere Festsetzung im Einzelfall gemäß § 23 Abs. 1 Satz 2 HWG erfolgte für den Riedgraben nicht (vgl. Telefonvermerk, Gespräch Planfeststellungsbehörde mit Obere Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt vom 10.08.2023).

Die Genehmigung nach §§ 22 Abs. 1 Satz 2 darf nur erteilt werden, wenn das Vorhaben im Einzelfall die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich

beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert, den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt, hochwasserangepasst ausgeführt wird und die Gewässereigenschaft nicht nachteilig beeinflusst oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen oder Bedingungen ausgeglichen werden können.

Gemäß den vorliegenden Planunterlagen wird im Bereich der Einleitestelle des Notüberlaufes des Regenrückhaltebeckens RRB 3 das Gewässer Riedgraben im Auslaufbereich und am Prallufer mit Wasserbausteinen befestigt (vgl. planfestgestellte Unterlage 11 a). Der Gewässerrandstreifen wird durch die Verlegung des Auslaufs tangiert. Die Neugestaltung des Notüberlaufs erfolgt dabei unter Beibehaltung der gegenwärtigen Verhältnisse einschließlich der ökologischen Durchgängigkeit. Es ist daher keine Veränderung in Bezug auf den Gewässerhaushalt und die Ökologie des vollständig veränderten Wasserkörpers des Riedgrabens zu erwarten. Die Baumaßnahmen erfolgen hier zudem lediglich kleinräumig, sodass lediglich von einer unwesentlichen Veränderung des hier stark veränderten Riedgrabens in dem betroffenen Gewässerabschnitt auszugehen ist. Damit ist ein Gewässerausbau und das Erfordernis einer Planfeststellung gemäß §§ 67 ff. WHG nicht gegeben ist. Durch die festgesetzte Nebenbestimmung A. III. 3 Ziff. 1. und 2. wird sichergestellt, dass bei der Gestaltung des neuen Notüberlaufs die aktuellen Regelwerke eingehalten werden.

6. Raumordnung

Gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) in der Fassung vom 22.12.2008, (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I S. 88), sind bei raumbedeutsamen Planungen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 ROG. Es steht mit den landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 (LEP 2000) vom 13.12.2000, (GVBl. 2001, S. 2), in der Fassung der Verordnung vom

03.09.2021 (GVBl. 2021, S. 394) und des Regionalplanes Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RPN 2010), den die Regionalversammlung Südhessen am 17.12.2010 beschlossen und die Hessische Landesregierung am 17.06.2011 genehmigt hat (vgl. StAnz. 42/2011, S. 1311 ff.), im Einklang. Die A 661 ist in den Kartendarstellungen dieser raumordnerischen Planungen jeweils als „(vorhandene) Fernstraße, mindestens vierstreifig, bestandskräftig plan-festgestellt, im Bau“ (LEP 2000) bzw. „Bundesfernstraße, mindestens vierstreifig, Bestand/geplant“ (RPN 2010) ausgewiesen, das vorliegende Planänderungsverfahren bewegt sich innerhalb dieser Festsetzungen.

7. Kommunale Belange

Das planfestgestellte Vorhaben verletzt nicht die Gebiets- und Planungshoheit der Stadt Frankfurt am Main auf deren Gebiet das Vorhaben liegt. Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt die Belange der Kommunen im Untersuchungsraum angemessen. Eine Verletzung der städtebaulichen Planvorstellungen beziehungsweise städtebaulichen Entwicklungsziele ist nicht erkennbar. Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben.

Die gemeindliche Gebiets- und Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde nachhaltig stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt.

Demgegenüber vermitteln die gesetzlichen Regelungen zum Immissionsschutz oder zum Schutz von Natur und Umwelt keine dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden zugeordnete Rechtspositionen, da die Regelungen insbesondere dem allgemeinen öffentlichen Interesse dienen. Die Gemeinden können ebenso wenig die privaten Belange ihrer Einwohner geltend machen. Der von einem Vorhaben betroffenen Gemeinde kommen also nicht deshalb wehrfähige Rechte bzw. Belange zu, weil der Allgemeinheit oder einzelnen Personen ein

Schaden droht. Aus solchen Gründen können Gemeinden demzufolge keine Abwehransprüche gegen das planfestgestellte Vorhaben herleiten.

Die städtebaulichen Belange der Stadt Frankfurt am Main sind von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden, § 38 Satz 1, 2. Hs. des Baugesetzbuches (BauGB), in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28.07.2023 (BGBl. I. S. 221).

Beeinträchtigungen der Gebiets- und Planungshoheit wurden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht festgestellt. Die Stadt Frankfurt am Main ist in dem Planänderungsverfahren beteiligt worden und hat zu der Planänderung keine grundlegenden Einwende, die ihre schützenswerten Rechtspositionen betreffen, vorgetragen. Durch die Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980– Az. IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Planänderungsbeschlusses vom 10.01.1996 – V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) – werden in den früher geplanten Teilbereichen der A 66 „Alleespange“ (ab Dortelweiler Straße) und des Anschlusses der A 66 an die A 661 (Autobahndreieck Seckbach) ursprünglich für das Vorhaben vorgesehene Flächen von Planungs- und Baubeschränkungen frei, so dass diese wieder der kommunalen Planung zur Verfügung stehen.

Soweit von einer Beteiligten traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH [Beteiligte T105,], Einwende hinsichtlich einer Rückverschwenkung der beiden Geradeausfahrstreifen der Friedberger Landstraße Richtung Bad Vilbel vorgetragen hat, hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass hierzu Abstimmungen mit den zuständigen Stellen der Stadt Frankfurt stattgefunden haben und dass die dargestellten Maßnahmen in die Verantwortung des Stadt Frankfurt selbst fallen (vgl. C. III. 2.7.1.1.2).

8. Straßenrechtliche Entscheidung

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt der A 661 zwischen der Anschlussstelle Frankfurt-Friedberger Landstraße und der Anschlussstelle Frankfurt-Ost eine Geschwindigkeitsbegren-

zung von 100 km/h für Pkw angeordnet (vgl. A.II.3). Diese Geschwindigkeitsbegrenzung wird mit Freigabe der westlichen Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung Offenbach) für den Verkehr wirksam, da im aktuellen Zustand, in dem der Verkehr lediglich auf der Fahrbahn Fahrtrichtung Bad Homburg läuft, aufgrund der verringerten Fahrstreifenbreite nicht die Situation einer Unterschätzung der Geschwindigkeit durch die Fahrerinnen und Fahrer eintreten wird. Wie unter C.III.2.2.1. dargestellt, ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsanordnung von 100 km/h für Pkw erforderlich und angemessen. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO liegen vor.

9. Bodenschutz

Belange des Bodenschutzes stehen dem Vorhaben bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.V.5 nicht entgegen. Es ist vor Baubeginn zu prüfen, ob durch die erforderlichen Bauarbeiten schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten tangiert werden. Für die gesamte Baumaßnahme ist ein Boden- und Abfallmanagement bezüglich des anfallenden Bodenaushubes zu erstellen. Hierin soll auch dargestellt werden, wie der Bodenaushub wiederverwendet werden soll. Das Boden- und Abfallmanagement ist der oberen Bodenschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zur Genehmigung vorzulegen und während der Baumaßnahme fortzuschreiben. Da die Baumaßnahme nicht in einem Wasserschutzgebiet liegt, darf in Bereichen, die nicht von versickerndem Niederschlagswasser erreicht werden können (unterhalb von wasserdichten Befestigungen/Versiegelungen in Straßenbauweise), auch Material bis zu der Kategorie BM 2 nach Mantelverordnung verwendet werden. Hierbei sind die möglichen Versickerungsfronten maßgebend für maximalen Einbaubereiche. Soweit Boden oder Material vor Ort wiederverwendet werden, die nicht den Vorsorgewerten der Bundes-Bodenschutzverordnung oder hilfsweise Kategorie BM 0 nach Mantelverordnung entsprechen, sind Lage und Ausdehnung des Einbauortes je unterschiedlicher Einbauklasse nach Mantelverordnung zu dokumentieren. Bei Reparaturen oder späteren Bodeneingriffen in diesen Bereichen ist das Einbaukataster zu berücksichtigen und fortzuschreiben. Auch bei Verwendung von ex-

ternem Bodenmaterial, dass nicht den Vorsorgewerten der Bundes-Bodenschutzverordnung oder hilfsweise Kategorie BM 0 nach Mantelverordnung entspricht, so ist dies beim Boden- und Abfallmanagement (Einbaukataster) zu berücksichtigen. Bei der Bauausführung ist die DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ zu beachten und einzuhalten.

Ausweislich der Stellungnahmen der oberen Bodenschutzbehörde beim RP Darmstadt vom 10.02. und 08.11.2021 bestehen aus Sicht der Altlastenproblematik und des Bodenschutzes bei Aufnahme der nachfolgenden Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Die das RRB 3 betreffenden Nebenbestimmungen sind erforderlich, weil das in unmittelbarer Nähe gelegene Grundstück des Kleingartenvereins „Nord-Ost e.V.“ in der Vergangenheit gemäß alten Plänen als Trümmerschuttablagerungsfläche genutzt wurde, wobei die genauen Grenzen dieser Ablagerung nicht bekannt sind. Im Bereich des Kleingartengrundstücks zeigen Bodenuntersuchungen geringe, nicht sanierungsbedürftige Belastungen mit Schwermetallen und PAK. Die im weiteren Abstrom von dieser Fläche liegende Grundwassermessstelle weist Belastungen an Schwermetallen und PAK auf, deren Ursache bislang nicht bekannt ist (vgl. Stellungnahme der oberen Bodenschutzbehörde vom 08.11.2022).

Eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) ist aufgrund der umfangreichen Nebenbestimmungen (vgl. unter A.V.5) nicht erforderlich. Dort wird bereits auf die Einhaltung der entsprechenden DIN-Normen und auf die Abstimmung der Ausführungsplanung mit der oberen Bodenschutzbehörde bei dem Regierungspräsidium Darmstadt hingewiesen.

10. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung

Belange der Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung stehen dem Vorhaben bei Berücksichtigung der Nebenbestimmungen A. V, 6. nicht entgegen. Die Nebenbestimmungen dienen der Sicherstellung der gesetzlichen Zielsetzung der Abfallvermeidung und Abfallverwertung. Sie ergehen auf Grund von §§ 7, 9 und 15 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) vom 24.12.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) und

§ 15 Abs. 1 und 2 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (HAKrWG) vom 06.03.2013 (GVBl. 2013, S.80), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.05.2018 (GVBl. S. 82) sowie § 8 der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) vom 18.04.2017 (BGBl. I S. 896), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.04.2022 (BGBl. I S. 700).

Belange der Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung stehen dem Vorhaben bei Berücksichtigung der Nebenbestimmungen A. V, 6. nicht entgegen. Die Nebenbestimmungen dienen der Sicherstellung der gesetzlichen Zielsetzung der Abfallvermeidung und Abfallverwertung. Sie ergehen auf Grund von §§ 7, 9 und 15 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und § 15 Abs. 1 und 2 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (HAKrWG) sowie § 8 der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV).

11. Immissionsschutz

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen bei Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Nebenbestimmungen A.IV.6 keine Belange des Immissionsschutzes entgegen.

Die schalltechnische Berechnung erfolgte gemäß der 16. BImSchV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Die Anwendung der RLS-90 war ordnungsgemäß und bedurfte keiner Kontrollberechnung mittels der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 2019 (RLS-19), was von mehreren Beteiligten (E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099) im Rahmen des Anhörungsverfahrens gefordert wurde. Grundsätzlich gilt zwar ab dem 01.03.2021 das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV. Jedoch gilt dies nach § 6 der 16. BImSchV nicht für den Fall, dass vor dem 01.03.2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Streckenabschnitt eingeleitet worden ist. Vorliegend wurde der Antrag auf Planfeststellung durch Hessen Mobil am 09.07.2020 gestellt, Somit besteht keine Verpflichtung für die Vorhabenträgerin, den Lärmschutz nach den Vorgaben der RLS-19 auszurichten. Die Planfeststellungsbehörde konnte vom Vor-

habenträger auch keine entsprechende Planung oder eine weitere Kontrollberechnung mittels der RLS 19 verlangen. Die Einwendungen werden daher insoweit zurückgewiesen.

11.1 Trennungsgebot nach § 50 BImSchG

Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG wurde beachtet. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass die Vorhabenträgerin bei der Planung der Maßnahmen durch bei der Trassenwahl die Belange des Immissionsschutzes bestmöglich berücksichtigt hat.

Nach § 50 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2023 (BGBl. I Nr. 202), ist bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Zuordnung der für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle und besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Dem in § 50 BImSchG normierten Trennungsgrundsatz kommt die Funktion einer Abwägungsdirektive zu, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, Az.: 9 A 72/07, Rn. 59).

Bei dem planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um eine allenfalls in geringem Umfang raumbedeutsame Maßnahme. Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst im Wesentlichen lediglich bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Form der Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen Richtung Süden) und des durchgehenden Verflechtungsstreifens AS Friedberger Landstraße – AD Erlenbruch (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2)

und die Aktualisierung der Regenrückhaltebecken 3 und 2a auf den Stand der Technik. Die A 661 zwischen der AS Friedberger Landstraße im Norden und der Talbrücke Erlenbruch im Süden ist mit Planfeststellungsbeschluss vom 04.01.1980, zuletzt geändert mit Beschluss vom 10.01.1996, zugelassen worden. Die bereits gebaute Richtungsfahrbahn Bad Homburg wird interimswise als 4-streifige Autobahn betrieben, die planfestgestellte zweite Richtungsfahrbahn soll nunmehr ebenfalls realisiert werden. Die Planänderung umfasst Maßnahmen an einer als vierstreifig planfestgestellten und teilweise bereits existierenden Autobahn. Aufgrund der hieraus resultierenden räumlichen Zwangspunkte wird die bestehende Trassierung unverändert übernommen und lediglich im Querschnitt bereichsweise um einen Verflechtungsstreifen ergänzt. Konkret sind folgende Zwangspunkte gegeben: Bestandsanschlüsse am Beginn und Ende der Baustrecke, bestehende Bauwerke der 1. Richtungsfahrbahn, bereits fertiggestellte Bauwerke der 2. Richtungsfahrbahn, bereits vorliegendes Konzept zum erweiterten Lärmschutz einschl. Einbau von offenporigen Asphalt, Gesehen-Vermerk des damaligen BMVBS vom 07.09.2010, Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen durch Direktrampe und Verflechtungsstreifen, in der Lage unverändert bleibende kreuzende Straßen und Wege, Anschluss der Direktrampe an die Friedberger Landstraße, Geh- und Radwegführung im Anschlussbereich der Direktrampe an die Friedberger Landstraße und der Anschluss der Direktrampe an den Bodenweg (nur Ausfahrt).

11.2 Lufts Schadstoffe

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lufts Schadstoffen vereinbar.

11.2.1 Anforderungen der 39. BImSchV

Bei Verbrennungsprozessen in Kraftfahrzeugmotoren entsteht Abgas, das zu Luftverunreinigungen führt. Folgende gas- und partikelförmige Substanzen sind hieran im Wesentlichen beteiligt:

- Stickstoffdioxid (NO²),
- Partikel (PM₁₀),

- und Partikel (PM2.5)

Die Auswirkungen der genannten Luftschadstoffe auf die menschliche Gesundheit werden auf Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG durch die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 02.08.2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328), beurteilt. Die 39. BImSchV dient der Umsetzung europäischer Richtlinien über die Luftqualität und legt für verschiedene Luftschadstoffe Immissionsgrenzwerte fest.

Auch wenn keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde besteht, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen, dürfen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität im Planfeststellungsverfahren nicht unberücksichtigt bleiben. Das planfestgestellte Vorhaben darf keine vollendeten Tatsachen schaffen, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen wären. Aus dem Abwägungsgebot folgt, dass die Vorhabenträgerin grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen hat und sie einer Lösung zuführen muss. Die Planfeststellungsbehörde trägt hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dem Gebot der Konfliktbewältigung in der Regel dadurch hinreichend Rechnung, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt, da für die Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist aber verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obwohl absehbar ist, dass mit seiner Verwirklichung die Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise eingehalten werden können. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen, geht das Immissionsschutzrecht davon aus, dass die Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung eingehalten werden

können (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 – 9 A 6.03, Rn. 28; Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04, Rn. 27 f.).

11.2.2 Beurteilung der straßenverkehrsbedingten Immissionen

Die Immissionsbelastung im Umfeld der A 661 liegt unterhalb der gültigen Grenzwerte. Die mit den planfestgestellten Vorhaben verbundenen Schadstoffimmissionen führen nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf Menschen und Tiere.

Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben basieren die lufthygienischen Immissionsbelastungen auf dem Rechenmodell der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RlUS) von 2012.

Da die RlUS 2012 auf den Basiswerten des „Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA)“ 3.1 basieren, wurde hinsichtlich der neuen Emissionsfaktoren der HBEFA 4.1 (November 2019) eine Anpassung durchgeführt (vgl. nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.1 Blatt 2), zuletzt erfolgte eine Aktualisierung unter Verwendung des HBEFA Version 4.2 aus dem Jahr 2022 (vgl. Antwort der Vorhabenträgerin vom 17.05.2023 auf Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 05.04.2023).

Die Anpassung an die HBEFA 4.1. zeigt, dass die mittlere Belastung für NO_2 wie auch für PM_{10} voraussichtlich 25 % unterhalb der Jahrmittel-Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen, d.h. der Maximalwert über die repräsentativen Immissionssorte bei ca. $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf die Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.1. Blatt 2). Für $\text{PM}_{2.5}$ liegt der Maximalwert bei $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf den Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.1. Blatt 2). Auch der ab dem Jahr 2020 geltende, reduzierte Grenzwert von $\text{PM}_{2.5}$ von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird eingehalten. Die Bewertung für repräsentative Querschnitte an der A 661 veranschaulicht, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$) auch für die höchsten Immissionseinträge in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand gut eingehalten bzw. nicht ausgeschöpft werden (vgl. nachrichtlich festgestellte Unterlage 21.1. Blatt 2).

Die Bewertungsfaktoren der HBEFA 4.2 zeigen im Vergleich zu den Werten der HBEFA 4.1, dass sich bedingt durch Aktualisierungen und Fortschreibungen die Werte für Stickstoffdioxide (NO₂) wie auch für Partikel (PM) reduzieren (vgl. Antwort der Vorhabenträgerin vom 17.05.2023 auf Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 05.04.2023). Die neuen Werte liegen für NO₂ bei ca. 30 % der bisherigen Werte. Die Reduktionen für Partikel bei ca. 90 % der alten Werte mit der Ausnahme, dass bei schweren Lkws je nach Steigung diese sogar nur bei 70 %/80 % liegen.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit dem Belang der Luftreinhaltung und dem Schutz der menschlichen Gesundheit vor Schadstoffbelastungen vereinbar. Es ist keine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch das Vorhaben zu erwarten; die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten.

11.3 Verkehrsgeräusche

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Verkehrsgeräuschen vereinbar.

Soweit durch die baulichen Änderungen der A 661 schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, wird durch die planfestgestellten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes und die Verpflichtung zur Leistung von Entschädigung für Maßnahmen des passiven Schallschutzes sichergestellt, dass die Betroffenen keinen vorhabenbedingten schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ausgesetzt werden.

Darüber hinaus werden die durch den bestehenden Verkehr im Bereich der hier zu Grunde liegenden baulichen Maßnahme hervorgerufenen Beeinträchtigungen durch Verkehrsgeräusche (Lärmvorbelastung) durch die planfestgestellten Lärmsanierungsmaßnahmen erheblich reduziert.

11.3.1 Anforderungen nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass

durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (sog. „Lärmvorsorge“). Diese gesetzlichen Anforderungen werden aufgrund der Ermächtigung in § 43 Abs. 1 BImSchG durch die 16. BImSchV konkretisiert. § 41 Abs. 1 BImSchG gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Zu den öffentlichen und privaten Belangen, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, gehören auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der Verkehrslärmschutzverordnung normativ geregelt ist - liegen; insbesondere im Hinblick auf die Trassierung stellen sie einen abwägungserheblichen Belang dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.09.1987, UPR 88,71, und Urteil vom 04.05.1988, BVerwG 4 C 2/85, NVwZ 1989, 151).

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist eine Änderung unter anderem dann wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen baulich erweitert wird. Weiterhin liegt gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 eine wesentliche Änderung vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Durch die vorgesehene Errichtung der Lärmschutzwände werden die Beurteilungspegel an den betroffenen Gebäuden deutlich abgesenkt, allerdings können die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht überall eingehalten werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.0a). Bei den Gebäuden, bei denen weiterhin Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen, besteht für die betroffenen Eigentümer bestehender baulicher Anlagen ein Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen (Aufwendungsersatz). Der Umfang des Aufwendungsersatzes wird nicht im Planungsverfahren geregelt. Hier wird nur der Anspruch dem Grunde nach,

d.h. vorbehaltlich der Ergebnisse einer Prüfung der Nutzung der betroffenen Räume und der Eigenschaften der Außenbauteile, festgestellt.

Bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Tag besteht auch ein Anspruch für die Entschädigung von Außenwohnbereichen, wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie von unbebauten Außenwohnbereichen.

11.3.1.1 Immissionsgrenzwerte

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV

Art der Anlage oder des Gebietes	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Art der in der vorstehenden Tabelle bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzten Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

Die Vorhabenträgerin hat die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz unter Berücksichtigung der oben dargestellten Tabelle genannten Grenzwerte auf Lärmvorsorge untersucht.

11.3.1.2 Wesentliche Änderung

Der Verflechtungsstreifen ist gegenüber dem ursprünglich geplanten Verflechtungsstreifen des AD Erlenbruch durchgehend ab der AS Friedberger Landstraße, so dass er als wesentliche Änderung dem Anwendungsbereich des § 41 BImSchG unterliegt.

§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV bestimmt, unter welchen Voraussetzungen es sich bei einer Änderung einer öffentlichen Straße um eine wesentliche Änderung handelt. Dies ist nach Satz 1 Nr. 1 der zitierten Vorschrift zum einen der Fall, wenn die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird. Zum anderen ist eine Änderung wesentlich, wenn es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, der zu einer in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV beschriebenen Erhöhung des Beurteilungspegels führt.

Der durchgehende Verflechtungsstreifen zwischen AS Friedberger Landstraße – AD Erlenbruch ist gegenüber den ursprünglich geplanten Verflechtungsstreifen des AD Erlenbruch durchgehend ab der AS Friedberger Landstraße, so dass er gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der BImSchV im Sinne der Lärmberechnung als durchgehender Fahrstreifen zu werten ist. Bislang werden die Linksabbieger von der B 3 Friedberger Landstraße mittels Linksabbiegestreifen auf die A 661 geführt. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald durchgeführten Mikrosimulationen (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2) zeigen, dass bereits im Prognosenullfall, vor allem in der Abendspitze, eine deutliche Rückstaubildung auf der A 661 ausgehend von der Zweistreifigkeit der westlichen Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Süden südlich der AS Friedberger Landstraße festzustellen ist. Hier kommt hinzu, dass am Anschlussknoten an die Friedberger Landstraße der Linksabbiegestrom aus Richtung Frankfurt auf die A 661 nach Süden aufgrund nicht ausreichender Grünphase nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2).

Auch die neu entwickelte Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden) ist im Sinne des Immissionsschutzes als durchgehender Fahrstreifen zu werten, so dass sie als wesentliche Änderung dem Anwendungsbereich des § 41 BImSchG unterliegt. Durch die über die Direktrampe frei

auf die A 661 abfließenden Verkehre entsteht an der Lichtsignalanlage (LSA) für die Geradeausfahrer keine dauerhafte Rückstaubildung mehr. Die sich in einer Rotphase aufstauenden Fahrzeuge können in der darauffolgenden Grünphase abfließen (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2). An der AS Friedberger Landstraße werden mit dem Verflechtungsstreifen und mit der Direktrampe auf die A 661 nach Süden deutliche Verbesserungen der Verkehrsabläufe und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit erreicht. Die ohne diesen Umbau insbesondere in der Abendspitze auftretende Rückstaubildung kann vermieden werden (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2).

Hingegen fällt die Friedberger Landstraße selbst nicht in den Anwendungsbereich des § 41 BImSchG. Denn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur auf die Immissionen an Gebäuden anzuwenden, die von der "neuen" oder "baulich wesentlich zu ändernden" Straße ausgehen. Eine Änderung setzt dabei eine bauliche Maßnahme an einem bestehenden Verkehrsweg voraus. Bei der Friedberger Landstraße handelt es sich um eine andere, vorhandene Straße, auf der sich infolge eines anderen Vorhabens das Verkehrsaufkommen erhöht. Solche Straßen lassen sich regelmäßig nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Strecke zählen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, 4 A 18/04; Rn. 15). Auch wenn es auf einem bestehenden Verkehrsweg zu einer Steigerung der Lärmwerte um 3 dB/A kommt, liegt keine Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung vor, da diese Lärmauswirkungen nicht von dem neuen oder (baulich) geänderten Verkehrsweg ausgehen (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.0a).

11.3.2 Grundlagen der schalltechnischen Berechnung

Die mit Hilfe eines elektronischen Berechnungsprogramms durchgeführten schalltechnischen Berechnungen sind unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Richtlinien vorgenommen worden und bilden eine geeignete Entscheidungsgrundlage.

Die Einwirkungen durch Verkehrsgeräusche werden durch die Berechnung des Beurteilungspegels am jeweils betrachteten Einwirkungsort (Immissionsort) ermittelt. Die Berechnungsmethode ist in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben. Danach ist der Beurteilungspegel nach Anlage 1 der 16. BImSchV i. V. m. Kapitel 4.0 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) zu berechnen. Die Berechnung erfolgt u. a. unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke, des Lkw-Anteils, der Geschwindigkeit und der Straßenoberfläche.

Grundlage für die schalltechnische Untersuchung bildeten die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der Bundesautobahn A 66, Frankfurt am Main - Hanau, Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreiecks (AD) Frankfurt-Erlenbruch (BAB 66/BAB 661) und der Anschlussstelle (AS) Frankfurt Borsigallee (BAB 66/K 870) (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2). Die schalltechnischen Untersuchungen wurden auf Grundlage der aktualisierten Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2030 (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.0 a) überarbeitet. Darüber hinaus wurde auf Basis der geänderten Verkehrszahlen für das Jahr 2030 eine neue Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahmen (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1 Blatt 1 und 2) vorgenommen, welche die Kosten und die Wirksamkeit der entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen einander gegenüberstellt.

Die Höchstgeschwindigkeit für die A 66 am Westportal und an den Rampen des AD Erlenbruch wurden mit 80 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt. Die Geschwindigkeit für die A 661 wurde mit 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt. Auf der Strecke der A 661, zwischen der AS Friedberger Landstraße und der AS Frankfurt Ost, wird der Lärmberechnung eine offenporige Asphaltdeckschicht mit einem DStrO (Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen) von - 5 dB(A) zugrundegelegt. Auf Brückenbauwerken (Seckbachtalbrücke und Talbrücke Erlenbruch) und den Rampen des AD Erlenbruch wurde die bisher geplante Deckschicht mit einem DStrO von - 2 dB(A) in der Berechnung angesetzt. Die Planfeststellungsbehörde hat daher unter A.V.6.1 Nr. 1 und 2 angeordnet, dass die Fahrbahndecken entsprechend auszuführen sind. Gemäß

A.III.6.1.1 sind die Fahrbahndecken der BAB 661 zwischen der AS Friedberger Landstraße und der Talbrücke Erlenbruch im gesamten Abschnitt mindestens mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ auszuführen. Nach A.III.6.1.2 sind auf Brückenbauwerken und den Rampen des AD Erlenbruch die Fahrbahndecken mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von D_{StrO} von -2 dB(A) auszuführen. Dies entspricht z.B. Asphaltbeton $\leq 0/11$ und Splittmastixasphalt 0/8 sowie 0/11 ohne Absplittung. Die Zuschläge für Steigungen an den Rampen wurden berücksichtigt.

11.3.3 Ermittlung und Beschreibung der Immissionen

Wie bereits dargelegt, hat die Vorhabenträgerin die Immissionen des für das Jahr 2030 ermittelten Verkehrs auf der A 66 und der A 661 mit den betroffenen Anschlussstellen und dem AD Erlenbruch berechnet. Die Berechnung der Immissionen erfolgte auf der Grundlage eines digitalen Geländemodells unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten, wie z. B. Damm- oder Einschnittslage, Brücken sowie Reflexionen und Abschirmungen von benachbarten baulichen Anlagen. Gegenstand der schalltechnischen Variantenuntersuchung sind sowohl die Verkehrsräusche der A 66 als auch die der A 661, die summativ ermittelt und bewertet werden.

Die schalltechnische Untersuchung im Verfahren „Riederwaldtunnel“ (Az.:061-k-04#2.054g) ermittelt und bewertet an den untersuchten Immissionsorten – abweichend von den Vorgaben der 16. BImSchV, die einen strikten Vorhabenbezug vorsieht – die Summe der auf sie einwirkenden Verkehrsräusche der A 66 und der A 661.

Die A 661 Ostumgehung und ein Teil der A 66 Tunnel Riederwald, der ausschließlich den Knoten Erlenbruch umfasst, wurden ursprünglich mit Beschluss vom 04.01.1980 gemeinsam planfestgestellt (siehe nachrichtliche Unterlage 17.0 a). Das AD Erlenbruch wurde durch den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66 Tunnel Riederwald vom 06.02.2007 überplant und die Planfeststellungsgrenzen aufgrund des damals bestehenden Änderungsbedarfs neu bestimmt. Aufgrund dieser Verknüpfung von A 66 und A 661 im Bereich

des AD Erlenbruch werden die Immissionen in diesem Bereich summativ ermittelt und bewertet. Die summativen Wirkungen bestehen dabei im Bereich des Bornheimer Hanges und im Westen des Stadtteiles Riederwald Beurteilung der Immissionen und Schallschutzmaßnahmen.

Auf Grund der Belastungen für die Bevölkerung in den Stadtteilen Seckbach, Bornheim und Riederwald (siehe nachrichtliche Unterlage 17.0 a) wurde das Lärmschutzkonzept für die A 66/A 661 überprüft. Ziel der Prüfung war es, die Belastungen der Bevölkerung durch ein realisierbares Schutzkonzept deutlich zu reduzieren. Dafür wurde das Untersuchungsgebiet in 3 Schutzbereiche aufgeteilt. Es handelt sich dabei um den Bereich der Stadtteile Bornheim (westlich des AD Erlenbruch) und Seckbach (östlich der A 661), den Bereich Riederwald (südlich des AD Erlenbruch) sowie den Bereich New Atterberry und Festeburg (im Bereich der geplanten Direktrampe Friedberger Landstraße).

Auf Anregung einiger Einwender hat die Vorhabenträgerin nachträglich die Friedberger Landstraße als nachgeordnetes Netz betrachtet und dort Berechnungen an den entsprechenden Immissionsorten vorgenommen (siehe nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 4). Die Planfeststellungsbehörde hat die nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 4 ihrer Abwägung zu Grunde gelegt.

Diese nachträgliche Untersuchung war notwendig. Denn die Verkehrsentwicklung und die daraus folgende Lärmentwicklung auf vorhandenen Straßen kann ggf. - falls sie auf dem Neubau oder der Änderung einer Straße beruht - in der Abwägung des Vorhabens zu berücksichtigen sein. Dies gilt immer dann, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht und die Lärmzunahme abwägungserheblich ist (Urteil des BVerwG vom 17.03.2005, Az.: 4 A 18/04, Rn. 18; Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, Az.: 9 A 74/07, Rn. 61). Ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht, wenn eine Straße errichtet wird, die eine neue Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz erhält und hieraus eine unmittelbare Verkehrszunahme auf nachgeordneten Straßen resultiert. Ein solcher kann regelmäßig ausgeschlossen werden,

wenn die zu betrachtende nachgeordnete Straße hinter einem weiteren Knotenpunkt liegt. Vorliegend sind im Bereich südlich der geplanten Direktrampe bereits im Status Quo hohe Beurteilungspegel resultierend aus den Emissionen der Friedberger Landstraße festzustellen. Durch den Bau der Direktrampe zur A 661 wird im Planfall eine deutliche Verkehrszunahme von ca. 18 % prognostiziert. Da die Verkehrszunahme auf den Neubau der Direktrampe zurückzuführen ist, ist hier von einem eindeutigen Ursachenzusammenhang auszugehen. Daher wurde für den Bereich zwischen neuer Direktrampe und dem Knotenpunkt Homberger Landstraße untersucht, inwieweit die Schwellenwerte für gesunde Wohnverhältnisse überschritten werden. Eine weitergehende Untersuchung des nördlichen Knotenpunktes Friedberger Landstraße war allerdings nicht notwendig. Denn der Verkehr nimmt auf der Friedberger Landstraße Richtung Osten gegenüber dem Prognosenullfall durch die Direktrampe ab, was eine Minderung der von der B 521 ausgehenden Belastung im Bereich der Festeburg bedeutet (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2.1). Die Differenzdarstellungen zwischen dem Planfall 1a und dem Prognosenullfall der Verkehrsuntersuchung zur A 66 „Tunnel Riederwald“ zeigen, dass es keine zusätzliche Lärmbetroffenheit im Planfall 1 a im Bereich der „Festeburg-Siedlung“ von der B 521 „Friedberger Landstraße“ gibt. Auf der B 521 südwestlich der A 661 wird aus der Stadt gebündelt und zielgerichtet auf das Autobahnnetz geführt. Dadurch steigt die Belastung der Friedberger Landstraße zwischen der Friedberger Warte und der Friedberger Landstraße um 8.900 Kfz/24h von 50.000 Kfz/24h auf 58.900 Kfz/24h. Da im Planfall 1 a ein großer Teil des Verkehrs auf die A 661 in Richtung Tunnel Riederwald wechselt, wird die B 521 „Friedberger Landstraße“ im weiteren Verlauf in Richtung Bad Vilbel deutlich entlastet. Im Bereich der AS Friedberger Landstraße bleibt die Belastung durch zu und abfahrenden Verkehr noch konstant zum Prognosenullfall, im weiteren Verlauf sinken sie deutlich. Eine zusätzliche Lärmbelastung der Anwohner der Festeburgsiedlung durch die Projekte an der A 66 und A 661 ist nicht zu erwarten.

Die Vorhabenträgerin hat bei den Berechnungen Immissionsorte an Gebäuden der angrenzenden Siedlungsbereiche und im Außenbereich ausgewählt und

unter Berücksichtigung der Gebäudehöhen bzw. der Stockwerke die Beurteilungspegel berechnet (siehe nachrichtliche Unterlage 17.0 a). Die untersuchten Immissionsorte (Gebäudeseitenetagen = GSE) sind in den schalltechnischen Lageplänen und den Ergebnistabellen (siehe nachrichtliche Unterlagen 7 Blatt 1-3 und 17.2 Tabelle 1-4) durch Objekt- Nr. (Immissionspunkte - IP) gekennzeichnet. Jedem Immissionspunkt sind dabei die jeweiligen geschossbezogenen Immissionsorte zugewiesen. Die Berechnung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms „SoundPLAN“ Version 8.1 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Beurteilungspegel zusammengestellt (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 1-4). Der Beurteilungspegel ist dabei der zur Feststellung von Grenzwertüberschreitungen maßgebende Pegel am jeweiligen Immissionsort.

11.3.4 Beurteilung der Immissionen und Schallschutzmaßnahmen

In den Zusammenstellungen der Beurteilungspegel werden für jeden Immissionsort die Beurteilungspegel für den Bestand und den Planfall, die Differenz zwischen beiden Beurteilungspegeln sowie die jeweils maßgeblichen Grenzwerte angegeben. Welche Grenzwerte maßgeblich sind, ergibt sich aus der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Immissionsortes. Die Schutzbedürftigkeit eines Immissionsortes wurde entweder anhand der Gebietsfestsetzung in einem Bebauungsplan ermittelt oder – soweit es solche Festsetzungen nicht gibt – nach der sich aus der vorhandenen Bebauung und der Art ihrer Nutzung ergebenden Schutzwürdigkeit bestimmt. Bei baulichen Anlagen im Außenbereich wurden, soweit keine Hinweise auf eine stärkere oder geringere schutzwürdige Nutzung bestanden, die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete herangezogen.

Die Berechnungsergebnisse dokumentieren die hohe Vorbelastung der entsprechenden Frankfurter Stadtteile durch Verkehrslärm. Wird der bisher umgesetzte Lärmschutz für die A 661 und die A 66 zugrunde gelegt, zeigt sich für die Bereiche Bornheim, Riederwald und Seckbach folgende Situation:

Im Bereich Bornheim kommt es an fast allen Immissionsorten zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht und zum Teil auch der Immissionsgrenzwerte am Tag. Die Immissionsgrenzwerte werden ohne Lärmschutzmaßnahmen insgesamt an 557 Immissionsorten überschritten, davon an 126 Immissionspunkten tags/nachts und 431 Immissionsorten nur nachts (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 2 a). Darüber hinaus werden ohne Lärmschutzmaßnahmen die Tagesgrenzwerte an der Hallgartenschule (IP 213-217) überschritten. Besonders betroffen sind das Katharinen-Krankenhaus (IP 101, 103, 106, 107) und das Altenwohnheim in der Kohlbrandtstraße 24 (IP 138-142) sowie die Wohnhäuser in der Seckbacher Landstraße 74 (IP 109-110), die Berger Straße 458 (IP 125-127), 450a (IP 129) und die Kohlbrandtstraße 28, 30 (IP 133-137 [vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 2a]).

Im Bereich Seckbach kommt es an 93 Immissionsorten zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht und an 10 (Altenwohnheim Wilhelmshöher Straße 34 IP 509, Melsunger Straße 1 IP 503 und Wilhelmshöher Straße 18 IP 518 u. 521) Immissionsorten zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 2 a).

Im Bereich Riederwald werden insgesamt an 477 Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte überschritten, davon an 186 Immissionsorten tags/nachts und 291 Immissionsorten nur nachts (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 3). Besonders betroffen sind der Theodor Haubach-Weg, der Johanna-Tesch-Platz und die Straße Am Erlenbruch 8 und 16 (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 3).

Im Bereich New Atterberry und Festeburg werden die Immissionsgrenzwerte an 471 Immissionsorten überschritten (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 1). An 204 Immissionsorten werden dabei die Grenzwerte sowohl tags als auch nachts und an weiteren 267 Immissionsorten lediglich nachts überschritten (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 1). Die höchsten Belastungen sind dabei an den unmittelbar an die A 661 angrenzenden Wohnhäusern der Valentin-Stenger-Straße, des Dietrich-Bohnhoeffers-Wegs sowie der Walter-Hesselbach-Straße festzustellen (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 1).

Im Bereich der Friedberger Landstraße wurden die Beurteilungspegel für den Prognosenullfall und den Planfall an 26 Immissionspunkten untersucht und einander gegenübergestellt (vgl. nachrichtliche Unterlage 17 Blatt 3, Unterlage 17.2 Tabelle 4). Die Ergebnisse zeigen, dass die maßgebenden Werte von 60/70 dB(A) bereits überschritten sind und es zu einer Lärmzunahme bzw. -überschreitung an 5 Gebäuden tags und nachts sowie an 21 weiteren Gebäuden nachts kommen wird (vgl. nachrichtliche Unterlage 17 Blatt 3, Unterlage 17.2 Tabelle 4). Die Erhöhungen liegen bei 0,4 bis 1,1 dB(A).

11.3.4.1 Ansprüche auf Lärmvorsorge und Schallschutzmaßnahmen

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist eröffnet, da eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16.BImSchV vorliegt.

Die Eigentümer und Eigentümerinnen der betreffenden Gebäude bzw. Gebäudeteile haben daher nach § 41 Abs. 1 BImSchG Anspruch auf Einhaltung der jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die Variantenuntersuchung (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Blatt 1 und 2) hat deutlich gemacht, dass die Einhausung der A 661 und des AD Erlenbruch und der daraus resultierende Vollschutz (Effektivität 100 %) nicht verhältnismäßig ist. Die Herstellungs- und Erhaltungskosten für die Einhausung liegen bei ca. 430 Mio. €, so dass die kapitalisierten (Herstellung und Erhaltung) Lärmschutzkosten pro gelösten Schutzfall ca. 350.000 € betragen. Die errechnete Effizienz (Minderung der Geräuschpegel in Verhältnis zu den Kosten) für die Einhausung liegt aufgrund der hohen Kosten bei 0,04 und der Verhältnismäßigkeitswert bei lediglich 0,04.

Demgegenüber betragen die Herstellungs- und Erhaltungskosten für die Vorzugslösung ca. 16 Mio. €, so dass die kapitalisierten Lärmschutzkosten pro gelösten Schutzfall bei ca. 17.000 € liegen. Die Effektivität liegt bei 65,7 %, die Effizienz bei 0,79 und der Verhältnismäßigkeitswert bei 0,52. Die Ergebnisse

der Variantenuntersuchung sind der nachrichtliche Unterlage 17.1 Blatt 1 und 2 zu entnehmen.

Die Variantenabwägung (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1 Blatt 1 und 2) auf Basis der neuen Verkehrszahlen führte zu dem in den folgenden Tabellen aufgeführten und für dieses Planänderungsverfahren notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Die Darstellung der gesamten ergänzenden Lärmschutzanlagen ist der nachrichtlichen Unterlage 7.1 Blatt 1-4, zu entnehmen.

Bereich Riederwald

Bezeichnung	Bau-km Anfang	Bau-km Ende	Höhe in m	Bemerkungen
LA 05	10+885	11+140	6,0	beidseitig hochabsorbierend
LA 07a,b	1+436 (A 66)	11+360	6,0	Hochabsorbierend
LA 07c	11+360	11+573	4,0	Hochabsorbierend
LA 07d	11+573	11+902	6,0	Hochabsorbierend

Bereich Bornheim und Seckbach

Bezeichnung	Bau-km Anfang	Bau-km Ende	Höhe in m	Bemerkungen
LA 01a	9+810	10+120	8,0	Hochabsorbierend

LA 01b	10+120	10+505	6,5	bis 4 m hochabsorbierend, ab 4 m Höhe Auskragung von 3 m nach innen ausgebildet
LA 01c	10+505	0+185 (Rampe 46)	4,0	hochabsorbierend, Länge 315 m
LA 01d	0+185 (Rampe 46)	0+266 (Rampe 46)	2,5	Hochabsorbierend
LA 02	10+052	10+508	6,5	bis 4 m hochabsorbierend, ab 4 m Höhe Auskragung von 3 m beidseitig ausgebildet
LA 04	10+770	11+185	4,0	beidseitig hochabsorbierend
LA 06	0+380 (Rampe 44)	11+257	2,5	hochabsorbierend, Länge 280 m
LA 09	9+425	9+800	8,0	Hochabsorbierend

Bereich New Atterberry

Bezeichnung	Bau-km Anfang	Bau-km Ende	Höhe in m	Bemerkungen
LA 10	8+937	9+425	10,0	Hochabsorbierend
LA 10	0+100 (Direktrampe Friedberger Landstraße)	8+937	10,0	Hochabsorbierend
LA 11, LA 12	LSW im Bereich des vorhanden Lärmschutz- walls	LSW im Bereich des vorhanden Lärmschutz- walls	10,0	beidseitig hochabsorbierend

Im Ergebnis können durch das Lärmschutzkonzept die Belastungen durch Geräuscheinwirkungen reduziert werden. Es verbleiben noch 73 Grenzwertüberschreitungen tags und nachts und 570 Grenzüberschreitungen nachts, welche durch passiven Schallschutz vermieden werden.

Von mehreren Beteiligten wurden im Bereich New Atterberry Lärmschutzwände mit einer höheren Dimensionierung als 10 m gefordert, um die restlichen Tagesgrenzwertüberschreitungen abzufangen. Die Vorhabenträgerin hat daher eine ergänzende Untersuchung mit neuen, angepassten Kostenansätzen durchgeführt. Ebenso wurde eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Talbrücke Seckbach gefordert. Da dies aus statischen Gründen nicht ohne weiteres möglich ist, wurde die Möglichkeit einer Lärmschutzwand auf einem separaten Rahmenbauwerk neben der Talbrücke Seckbach untersucht. Diese neuen Untersuchungen ergaben, dass die Erhöhung der Lärmschutzwände auf > 10m und der Neubau der Lärmschutzwand im Bereich der Seckbachtalbrücke nur geringfügige Verbesserungen brachten (siehe nachrichtliche Unterlage 17.1

Blatt 2). Es werden nur wenige Schutzfälle an den Gebäuden zusätzlich gelöst. Die ursprünglich festgelegten Vorzugsvarianten in den Bereichen Atterberry und Festburgsiedlung bzw. Seckbach haben einen geringeren Verhältnismäßigkeitswert und bleiben damit aus Sicht der Vorhabenträgerin, die von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist, vorzugswürdig. Weiterhin bringt die Erhöhung bzw. der Neubau der Lärmschutzwand im Bereich des Seckbachtalbrücke von 6,5 m auf 9,5 m (Variante 2.15) ebenso nur geringfügige Verbesserungen (siehe nachrichtliche Unterlage 17.1 Blatt 2). Es werden nur wenige Schutzfälle an den Gebäuden im Bereich Seckbach gelöst. Die Variante hat daher einen geringeren Verhältnismäßigkeitswert gegenüber der Variante 2.5 und ist nicht vorzugswürdig.

Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin ferner zugesagt, dass im Zuge der weiteren Planungen der Lärmschutzwände die gestalterische Qualität durch eine entsprechende Auswahl des Materials oder der Art der Ausführung berücksichtigt wird (vgl. Zusagen A.VI.8). Hierdurch werden die Interessen der Betroffenen hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände gewahrt.

Weiterhin wurde von mehreren Beteiligten die Festlegung einer Nebenbestimmung eingefordert, die die Wirksamkeit des OPA über die Betriebsdauer hinaus gewährleistet. Nach dem aktuellen Stand der Technik liegt die Nutzungsdauer des offenporigen Asphalts zur Gewährleistung der lärmtechnischen Wirkung bei mindestens 8 Jahren. Das Zusetzen der Poren des offenporigen Asphaltes wird durch den Selbstreinigungseffekt infolge des rollenden Verkehrs sowie den höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen erheblich verzögert. Der Träger der Straßenbaulast stellt sicher, dass die angesetzte Lärmpegelminderung der offenporigen Asphaltdeckschicht (OPA) mit dem DStrO - 5 dB(A) auch noch nach 8 Jahren (ARS 5/2002 BMVBW) bzw. auch entsprechend den wissenschaftlichen Erkenntnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (Statuspapier vom 10.02.2009), eingehalten wird. Der OPA ist ein zertifiziertes Bauprodukt nach ZTV-Asphalt und MOPA. Mit der ordnungsgemäßen Herstellung des Belages wird die angesetzte Dauerhaftigkeit der Lärmpegelminderung eingehalten. Sinkt die Lärminderungswirkung der offenporigen Asphaltdeckschicht unter

den angesetzten DStro-Korrekturwert, werden geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung oder Erneuerung) vorgenommen, damit die festgelegte Wirkung erreicht wird. Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, die vorgenannte Wirkung der jeweiligen Straßenoberfläche dauerhaft zu gewährleisten. Eine zusätzliche auch regelmäßige jährliche Überprüfung der Lärmpegelminderung der offenporigen Asphaltdeckschicht wird weder von der Planfeststellungsbehörde angeordnet noch vom Träger der Straßenbaulast durchgeführt. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Des Weiteren gewährleistet die Vorhabenträgerin gemäß den geltenden technischen Anforderungen, dass die Wirksamkeit der hochabsorbierenden Schallschutzwände regelmäßig kontrolliert wird. Eine weitergehende Nebenbestimmung war daher nicht notwendig und musste auch nicht von der Planfeststellungsbehörde angeordnet werden, da gemäß RLS-90 (Kap. 3.2.1.3) hochabsorbierende Lärmschutzwände Reflexionseigenschaften mit $\Delta LA, \alpha, Str \geq 8$ dB aufweisen (dies entspricht gem. ZTV-LSW der Gruppe 3 mit einer Schallabsorption von 8-11 dB). Lärmschutzwände sind zertifizierte Bauprodukte, die technischen Regelwerken wie die „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw, Ausgabe August 2022) unterliegen. Hierin sind feste Anforderungen an Eignungsprüfungen, Eigenüberwachungsprüfungen, Fremdüberwachungen und Kontrollprüfungen definiert. Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass die im Lärmschutzkonzept vorausgesetzten lärmtechnische Pegelminderung hergestellt werden. Der Wirkungsgrad der hochabsorbierenden Lärmschutzwände mindert sich auch nicht über die Zeit, daher wäre keine Kontrolle des Wirkungsgrades erforderlich. Die Lärmschutzwände werden als technisches Bauwerk unter zugrunde legen der DIN 1076 im Rahmen der Bauwerksprüfung regelmäßigen Kontrollen und Überprüfungen unterzogen (alle 6 Jahre Hauptprüfung, alle 3 Jahre Nebenprüfung), dies genügt, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, um den notwendigen planfestgestellten Lärmschutz zu gewährleisten.

Die Vorhabenträgerin hat in den vorgelegten Planunterlagen dargestellt, dass ein Teil der passiven Lärmschutzansprüche bereits erfüllt sei (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, S. 80).

Weiterhin hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde eine Vereinbarung über die Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen wegen des Neubaus der A 661 - Ostumgehung Frankfurt zwischen der Beteiligten E141 und der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung –, seinerzeit vertreten durch das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wilhelmstraße 10. 65185 Wiesbaden, aus dem Jahre 2000 vorgelegt (vgl. Antwortschreiben der Vorhabenträgerin vom 05.10.2023 auf Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 28.09.2023). Danach wurde eine Entschädigung in Höhe von 11.130.250,02 DM für den Einbau und die Unterhaltung einer raumluftechnischen Anlage (RLT-Anlage im Sinne der DIN 1946, Teil 4) für die Raumklasse II in den Pflegeräumen des 1. bis 9. Obergeschosses des Altenpflegeheimes des Beteiligten E141 aufgrund des Urteils des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 29.9.1992 - 2 UE 2556/84 - in Verbindung mit dem Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 4.1.1980 - IVa 27- 61k 04 (1.024) - in Gestalt des letzten Änderungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 15.6.1993 - Va 21-61 k 04 (1.024 f) vereinbart. Durch die Zahlung des genannten Betrages seien nach § 3 Abs. 1 Satz 1 der Vereinbarung sämtliche von der Autobahn A 661 ausgehenden Einwirkungen auf das Grundstück des Beteiligten E141 einschließlich des beabsichtigten Neubaus abgegolten und künftig entschädigungslos hinzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen zu dem Ergebnis, dass durch die damalige Vereinbarung ein neuer, dem Grunde nach bestehender Anspruch auf passiven Lärmschutz trotz der Vereinbarung nicht ausgeschlossen ist. Zwar geht aus der Vereinbarung in § 3 Abs. 1 Satz 1 hervor, dass durch die Zahlung des genannten Betrages sämtliche von der Autobahn A 661 ausgehenden Einwirkungen auf das Grundstück des Be-

teiligten E 141 einschließlich des beabsichtigten Neubaus abgegolten und künftig entschädigungslos hinzunehmen sind. Jedoch sieht § 3 Abs. 1 Satz 3 vor, dass von dieser Vereinbarung keine eventuellen Ansprüche aus zukünftigen Planfeststellungen berührt werden. Vorliegend sind über 20 Jahre nach dieser Vereinbarung vergangen, in welchen sich die damaligen Grundlagen der Vereinbarung geändert haben. Bei der jetzigen Planänderung ist daher von einer zukünftigen Planfeststellung auszugehen, welche von der damaligen Vereinbarung nicht mehr umfasst wird. Der Umfang des Aufwendungsersatzes wird nicht im Planungsverfahren geregelt. Hier wird nur der Anspruch dem Grunde nach, d.h. vorbehaltlich der Ergebnisse einer Prüfung der Nutzung der betroffenen Räume und der Eigenschaften der Außenbauteile, festgestellt. Daher war hier ein Anspruch auf Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu gewähren. Im Zuge der weiteren Prüfung seitens der Vorhabenträgerin vor Ort ist dann im Einzelnen festzustellen, ob und in wie weit passive Schallschutzmaßnahmen vor Ort umzusetzen sind.

11.3.4.2 Überprüfung der Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Kleingartenanlagen

Westlich und östlich der A 661 sowie südlich des AD Erlenbruch befinden sich verschiedene Kleingartenanlagen, welche keine Ansprüche auf passiven Lärmschutz haben.

Kleingartengebiete im Sinne des Kleingartenrechts sind der Schutzkategorie Kern-, Dorf und Mischgebiete zuzuordnen. Für Kleingartenanlagen mit Gartenhäusern, die nicht dauernd zum Wohnen genutzt werden dürfen, ist ausschließlich der Tagwert maßgebend. Im Falle von Immissionsgrenzwertüberschreitungen trotz aktiver Maßnahmen kommt für betroffene Anlagen eine Entschädigung nach §§ 42 Abs. 2 BImSchG, 74 Abs. 2 HVwVfG in Betracht. Zur Überprüfung der Lärmsituation an den bestehenden Kleingartenanlagen wurde die 64dB(A)-Grenzwertisophone für den Tagzeitraum berechnet. Der Verlauf der Isophone zeigt, dass durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen die maßgebenden Grenzwerte an den vorhandenen Kleingärten eingehalten werden (siehe Unterlage 17.3 Blatt 1).

11.3.4.3 Entscheidung über Einwendungen betreffend ergänzende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

11.3.4.3.1 Geforderte Einhausung

Im Planfeststellungsverfahren wurde von vielen Beteiligten, Organisationen bzw. Vereinigungen 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 gefordert.

Die zur Planfeststellung beantragten aktiven Schallschutzmaßnahmen beruhen auf einem Lärmschutzkonzept, dass die vorhabenbedingte Lärmbelastung ganz überwiegend durch aktiven Lärmschutz bewältigt. Für Anwohner, die durch diese aktiven Schutzmaßnahmen nicht ausreichend geschützt werden können, wurde geprüft, ob weitere Maßnahmen auf der Grundlage ihrer Wirksamkeit und der mit ihnen verbundenen Kosten möglich und angemessen sind. Soweit die Prüfung ergab, dass dies nicht der Fall ist, sind entsprechend dem gesetzlich vorgegebenen Regelungsmodell Maßnahmen des passiven Schallschutzes und Entschädigungen vorgesehen. Dabei handelt es sich bei passiven Lärmschutzmaßnahmen um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume, die den Schutz der Gesundheit gewährleisten. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehört z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern oder auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden.

Diese Vorgehensweise entspricht aber der gesetzlichen Wertung des § 41 Absatz 2 BImSchG, wonach schädliche Umweltauswirkungen nur insoweit zu vermeiden sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Bei einer Einhausung würden die Kosten pro gelösten Schutzfall bei ca. 350.000 € liegen, die Effizienz würde 0,03 betragen und der berechnete Verhältnismäßigkeitswert ist im Verhältnis zu anderen Varianten sehr gering (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1 Blatt 1 und Blatt 2). Insoweit ist die von mehreren Beteiligten und Vereinigungen geforderte komplette Einhausung unverhältnismäßig.

Die der Planfeststellungsbehörde im Verfahren vorgelegten Unterlagen und Erwidern der Vorhabenträgerin reichen sowohl in ihrem methodischen Vorgehen, wie auch in ihrer Ermittlungstiefe aus, um der Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Prüfung zur Frage einer Einhausung zu ermöglichen. Nach deren Prüfung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass dem gestellten Antrag hinsichtlich einer kompletten Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahnen A 66 und A 661 incl. des AD Erlenbruch zwischen Friedberger Landstraße bzw. Stadtgrenze zu Maintal nicht entsprochen werden kann (vgl. C.III.1.4).

Die Einwendungen werden daher für diese Forderung zurückgewiesen.

11.3.4.3.2 Forderung nach Transparenz der Synergieeffekte durch geplante Einhausung zwischen Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße

Des Weiteren wurde im Anhörungsverfahren von mehreren Beteiligten vorgebracht, dass die Synergieeffekte, die durch die geplante Einhausung zwischen der Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße entstehen würden, transparenter für den Endausbau der A 661 ausgenutzt und dargestellt werden sollten.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main hat in ihrer Sitzung am 04.04.2019 beschlossen (§ 3864), dass die Realisierung der Einhausung zwischen der Friedberger Landstraße und dem Galeriebauwerk Seckbacher Landstraße vorbereitet werden soll. Vorbereitend für die Planungen zur Einhausung zwischen der AS Friedberger Landstraße und dem Galeriebauwerk Seckbacher Landstraße muss eine Verkehrsuntersuchung für die A 661 und damit eine Überprüfung des Ausbaubedarfs für einen 6-streifigen Ausbau durchgeführt werden, um hierdurch die zwingend notwendigen Grundlagen (Dimensionierung) für die Planung einer Einhausung zu schaffen.

Da die Einhausung in Abhängigkeit der künftig erforderlichen Dimensionierung der A 661 und in enger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger zu planen und zu bauen ist, wurde aus Effizienz- und Synergiegründen die DEGES sowohl

für die Planungen der Einhausung als auch für die vorgezogene Verkehrsuntersuchung beauftragt. Dazu wurde eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main geschlossen. Zu dem tatsächlichen Bau der Einhausung wird die Stadtverordnetenversammlung nach Abschluss der Tätigkeiten der DEGES entscheiden. Die Planungen zur Einhausung seitens der Stadt bzw. DEGES sind noch nicht in der Tiefe vorangeschritten, als dass dies in dem vorliegenden Planänderungsverfahren mit abgehandelt werden könnte. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht hinreichend konkretisiert, wann mit einem Baurecht für die Einhausung zu rechnen ist und ob die Stadtverordnetenversammlung einem Bau der Einhausung und somit der Bereitstellung der finanziellen Mittel zustimmt (vgl. unter C.III.1.4).

11.3.4.3.3 Analyse der abweichenden Stockwerkzahlen an betrachteten Immissionsorten

Im Anhörungsverfahren wurde von mehreren Beteiligten vorgetragen, dass zwischen den im Verfahren A 66 und im Verfahren A 661 ermittelten Immissionsbelastungen an einzelnen Immissionsorten Unterschiede bestehen würden. Außerdem habe sich gezeigt, dass bei den betrachteten Immissionsorten teilweise abweichende Stockwerkzahlen angegeben seien.

Diesem Einwand ist die Vorhabenträgerin durch eine entsprechende Überprüfung und die Vorlage der Unterlage 17 Tabelle 2 a im 2. Planänderungsverfahren nachgekommen (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 2 a). Hinsichtlich der unterschiedlichen Immissionsbelastungen zwischen den Verfahren A 66 und im Verfahren A 661 an einzelnen Immissionsorten beruhen diese darauf, dass im Verfahren A 661 der Betrachtungsraum erweitert wurde (Abkehr vom Baugrubenprinzip). Folglich hat sich an den einzelnen Stellen eine Mehrbelastung ergeben, die unter Umständen auch aufgrund der Rundungsregelungen zu veränderten Belastungswerten geführt hat. Auch hat sich gezeigt, dass teilweise an den betrachteten Immissionsorten abweichende Stockwerkzahlen angegeben worden sind. Der Einwand hat sich somit erledigt.

11.3.5 Ergebnis

Die Planung des hier planfestzustellenden Lückenschlusses des Lärmschutzes im Zuge der BAB 661 in Kombination mit Lärmschutzwänden, trägt den Lärmschutzbelangen der Betroffenen in angemessener Weise Rechnung. Es ist sichergestellt, dass beim planfestgestellten Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der Träger der Straßenbaulast kann somit im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zur Durchführung von weiteren aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden. Demzufolge besteht nach § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG auch kein Anspruch auf angemessene Entschädigung. Trotz der planfestgestellten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden an verschiedenen Gebäuden, deren Eigentümer und Eigentümerinnen nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV einen Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte haben, die jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in der Nacht noch überschritten. Die Eigentümer und Eigentümerinnen der durch Grenzwertüberschreitungen in Verbindung mit einer Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht betroffenen Gebäude bzw. Gebäudeteile haben nach § 42 Abs. 1 BImSchG einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an dem Gebäude in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, soweit sich diese im Rahmen der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) halten. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden (vgl. § 2 Abs. 1 der 24. BImSchV). Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 vom 27.05.1997).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Anspruch auf Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes unter A.V.8.1 angeordnet.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer spätestens zwölf Monate nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses über ihre Ansprüche zu informieren.

11.4 Baulärm

Die vorgesehenen Baumaßnahmen entsprechen unter Berücksichtigung der Auflage unter A VI 1.2 den rechtlichen Anforderungen im Hinblick auf den Schutz vor Lärm- und Schadstoffauswirkungen während der Bauphase.

Rechtliche Grundlage für die von der Planfeststellungsbehörde ausgesprochene Auflage ist mangels einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind; sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die Frage der Notwendigkeit von Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und damit auch Baustellen so auszurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Die Anforderungen nach § 22 Abs. 1 BImSchG werden im Hinblick auf Baulärm durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970), die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, und die

32. BImSchV konkretisiert, die als Stand der Technik zu beachten sind (vgl. Nebenbestimmung unter A V 3.2). Auf die sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) kann nicht zurückgegriffen werden, da Baustellen vom Anwendungsbereich der TA Lärm gemäß Nr. 1 Buchst. f TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen sind.

Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und außerdem jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines – im öffentlichen Interesse stehenden – Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein ansonsten zulässiges Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen.

Die AVV Baulärm setzt unter Ziffer 3.1.1 je nach Nutzung des Gebietes, das von Immissionen durch Baulärm betroffen ist, getrennt für den Tag und die Nacht folgende Immissionsrichtwerte fest:

- Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind, 70 dB(A),
- Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, tagsüber 65 dB(A), nachts 50 dB(A),
- Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 60 dB(A), nachts 45 dB(A).
- Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 55 dB(A), nachts 40 dB(A),
- Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 50 dB(A), nachts 35 dB(A),
- Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten tagsüber 45 dB(A), nachts 35 dB(A).

Als Nacht wird der Zeitraum von 20 Uhr bis 7 Uhr definiert. Maßgeblich für die Einstufung der Gebiete sind die Bebauungspläne oder bei einer tatsächlichen Nutzung, die erheblich von der im Bebauungsplan festgelegten Nutzung abweicht, die tatsächliche Nutzung des Gebiets; existiert kein Bebauungsplan, ist ebenfalls die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde zu legen (vgl. Ziffer 3.2 der AVV Baulärm).

Bei Beachtung der Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – und der 32. BImSchV sowie unter Berücksichtigung des Abstandes der bewohnten Gebiete von der Trasse sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Belastungen der Wohnbevölkerung oder gesundheitsgefährdende Auswirkungen durch den Baustellenbetrieb nicht zu erwarten. Der Anordnung weiterer technischer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht.

Lärmimmissionen während der Bauzeit können zum Beispiel außer durch den Transport von Erdmassen oder die Anlieferung/den Abtransport von Baustoffen und -materialien auch durch Baumaschinen entstehen. Eine konkrete Berechnung der Höhe der Lärmauswirkungen ist jedoch nicht möglich und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich. Bei den erforderlichen Baumaßnahmen handelt es sich um Tätigkeiten, die dem typischen Baubetrieb beim Bau von Verkehrswegen entsprechen. Auch wenn der von einem derartigen Baubetrieb herrührende Lärm, der über den gewohnten Alltagslärmpegel hinausgeht, in aller Regel von den Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden wird, ist der notwendige Baustellenbetrieb auch unter dem Aspekt des Baulärms grundsätzlich hinzunehmen.

Die unter A VI 1.2 getroffene Anordnung ist ausreichend, um den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen in Form von Lärmimmissionen durch den Baustellenbetrieb sicherzustellen. Es wird gewährleistet, dass die Umsetzung der Baumaßnahme unter Heranziehung der entsprechenden technischen Regelwerke erfolgt. Die Umweltauswirkungen infolge Baulärms sind eng mit dem gewählten Bauverfahren verbunden. Bei der Baudurchfüh-

rung muss daher die Vorhabenträgerin beachten, dass bei dem gewählten jeweiligen Bauverfahren auch der Aspekt der Lärmvermeidung mit einbezogen wird, damit schädliche Einwirkungen vermindert werden. Im Übrigen sind auch die bauausführenden Unternehmen an die entsprechenden Vorschriften des Immissionsschutzes gebunden.

12. Denkmalschutz

Die mit diesem Vorhaben u.U. verbundene Verbringung von historischen Grenzsteinen ist gemäß § 18 Abs. 1 Nr.2, Abs. 3 Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG) vom 28.11.2016 (GVBl. 2016 S. 211 ff.) i. V. m. §§ 17 ff. FStrG und § 75 Abs. 1 HVwVfG von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst.

Gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 3 HDSchG ist eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung zu erteilen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen. Die Durchführung eines Infrastrukturprojektes, so auch die Ostumgehung Frankfurt am Main, steht im öffentlichen Interesse. Bei Abwägung der denkmalschutzrechtlichen Belange und dem Interesse an der Durchführung des Baus der Ostumgehung Frankfurt am Main war letzterem den Vorrang zu geben. Die Ostumgehung dient dem Lückenschluss des Frankfurter Autobahnnetzes im Frankfurter Osten und trägt damit zu einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Verbindung bei. Durch die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage aktueller Regelwerke dient das Vorhaben darüber hinaus auch dem Schutz der angrenzenden Wohnbebauung. Das Vorhaben ist ausgewogen, wie die Ausführungen unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigen.

Um den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung zu tragen, sollten die Grenzsteine primär vor Ort gegen Eingriffe gesichert werden. Lediglich wenn dies aus anlage-oder baubedingten Gründen nicht möglich ist, dürfen die Grenzsteine an einen anderen Ort verbracht werden. Die Vorgehensweise ist dabei im Vorfeld mit der Denkmalfachbehörde bzw. der Denkmalschutzbehörde abzustimmen (vgl. hierzu auch die Nebenbestimmungen unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

13. Leitungen

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange des Leitungsschutzes angemessen. Bei der Vervollständigung der bereits 1980 planfestgestellten zweiten Richtungsfahrbahn der A 661 werden verschiedene Leitungen zur Versorgung mit Elektrizität, Wasser und Telekommunikation sowie Abwasserleitungen und Gasleitungen durch die Straßenbaumaßnahmen berührt oder gequert. In der aktuellen Planung wurden alle aktuellen Erfordernissen entsprechend den aktuellen Erkenntnissen berücksichtigt. Dennoch obliegt es dem Leitungseigentümer individuelle Betrachtungen, z. B. der Leitungsdurchhänge, durchzuführen, da nur er die spezifischen Anforderungen an seiner Leitung kennt. Soweit erforderlich, sind die Ver- und Entsorgungsanlagen in Abstimmung mit den Leitungseigentümer an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Leitungen queren die bzw. befinden sich in unmittelbarer Nähe zu der Trasse der A661:

Versorgungsträger/Station	Bezeichnung der Leitung	Vorgesehene Regelung
1. Stadt Frankfurt am Main		
Bau-km 0+068 (Direktrampe)	Fernmeldeleitungen	Bei Station 0+068 der Direktrampe befindet sich eine dem Verlauf der Friedberger Landstraße folgende Fernmeldeleitung. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
2. Bundesrepublik Deutschland		

Strecken-km 265,00 bis 11+400 (A 661)	Kabelschutzrohre	Entlang der Trasse A661 werden durchgängig Kabelschutzrohre 2xDA110 und 2xDA50 verlegt. Hinzu kommen Kabelschutzrohrstränge die vom der Hauptkabelschutzrohrtrasse abzweigenden an vereinzelt Stellen die A661 queren.
3. NRM Gas		Siehe IV.5 Zusagen
Bau-km 10+000 - 10+300 (A661)	Gashochdruckleitungen	Im südlichen Bereich der A661, U05-2_Lageplan_20200903, befinden sich zwei Gas-Hochdruckleitungen (HD-0035-DN200-PN16 und HD-0034-DN200-PN16).
4. VFG (U-Bahn)		
Bau-km 9+850 (A661)	VGF-Trasse	Die Trasse der VFG kreuzt die A661. Die Trasse wird in bergmännischer Bauweise hergestellt.
5. Hessenwasser		Siehe IV.6 Zusagen
Bau-km 0+140 (Direktrampe)	Wasserleitungen Direktrampe	Die Direktrampe wird bei Station 0+140 (Direktrampe) durch zwei Wasserleitungen gequert: DN 600 GGG KaZm Leitung sowie eine DN 400 Steinzeug KaZm Leitung

			(KaZm= Kunststoffaußenbeschichtung mit Zement Sohle). Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km (A 661)	9+250	Wasserleitungen A661	Die BAB A661 sowie die Lärmschutzwand LA 10 wird bei Bau-km 9+250 durch eine Wasserleitung DN 800 Steinzeug gequert. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km (A 661)	9+450	Wasserleitungen A661	Die BAB A661 sowie die Lärmschutzwand LA 09 wird bei Bau-km 9+450 durch eine Wasserleitung DN 800 Steinzeug sowie eine Wasserleitung DN 250 Steinzeug gequert. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km (A 661)	9+890	Wasserleitungen A661	Die BAB A661 wird bei Bau-km 9+890 durch eine Wasserleitung DN 250 Steinzeug gequert. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km (A 661)	9+880	Wasserleitungen	Die Lärmschutzwand LA 01a wird bei

	Lärmschutz LA 01a	Bau-km 9+880 durch eine Wasserleitung DN 200 GG Zm gequert. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km 9+890 (A 661)	Wasserleitungen Lärmschutz LA 01a	Die Lärmschutzwand LA 01a wird bei Bau-km 9+890 durch eine Wasserleitung DN 100 GGG Zm Wasserleitung gequert. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
6. Deutsche Telekom		
Bau-km 0+108 (Direktrampe)	Fernmeldeleitungen	Die Direktrampe wird bei Station 0+107,754 von zwei Fernmeldeleitungen gekreuzt. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt
Bau-km 9+886 (A 661)	Fernmeldeleitungen	Zwei Fernmeldeleitungen queren bei Bau-km 9+886 die BAB A661 und queren in ihrem weiteren Verlauf die Lärmschutzwand LA 01a. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.

7. Mainova AG		
Bau-km 0+143 (Direktrampe)	Elektroleitung	Bei Station 0+143 der Direktrampe quert eine Elektroleitung 30 kV bzw. 110 kV die BAB A661 sowie den Bereich der Direktrampe. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km 0+068 (Direktrampe)	Elektroleitung	Bei Station 0+068 der Direktrampe quert eine Elektroleitung den Baubereich. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km 0+083 (Direktrampe)	Elektroleitung	Bei Station 0+083 der Direktrampe quert eine Elektroleitung in Richtung Bodenweg den Baubereich. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km 9+817 (A 661)	Elektroleitung	Bei Bau-km 9+817 quert eine Elektroleitung die BAB A661. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
Bau-km 9+900 (A 661)	Elektroleitung	Die mittig der Berger Straße verlaufende Elektroleitung

		quert bei Bau-km 9+900 die Lärmschutzwand LA 01a sowie die BAB A661. Die Leitungstrasse wird während der Bauarbeiten gesichert und ggf. verlegt.
--	--	--

Die Vorhabenträgerin hat die von dem Vorhaben betroffenen Leitungen vollständig ermittelt und bei der Planung berücksichtigt. Die zu sichernden und zu verlegenden Leitungen wurden im Regelverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage U 11) und den Lageplänen (vgl. planfestgestellte Unterlage 7) aufgeführt. Zur Sicherung der vorhandenen Leitungen während der Bauphase bzw. ihrer fachmännischen Verlegung hat die Planfeststellungsbehörde die von einzelnen Leitungsbetreibern bzw. von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemachten Hinweise bzw. Zusagen geprüft und im Verfügenden Teil (A VI) für verbindlich erklärt. Die Planfeststellungsbehörde ordnet aufgrund der besonderen fachlichen Erfordernisse und Anforderungen hinsichtlich der unterschiedlichen Leitungstypen an, dass die Bauausführungsplanung der Leitungsverlegung und der geplanten Sicherungsmaßnahmen vor Baubeginn mit den Versorgern abzustimmen ist (vgl. A VI). Über die Frage der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden. Diese richtet sich nach bürgerlichem Recht und fachgesetzlichen Regelungen bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen.

14. Baulegistik

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Planunterlagen dargestellten Bestandteile des Konzepts zur Baulegistik (vgl. Schreiben der Vorhabenträgerin vom 01.06.2023) geprüft und für nachvollziehbar und ausreichend befunden. Die Vorhabenträgerin hat unter Berücksichtigung des geplanten Bauablaufs, der Bauzeit, der Ermittlung der transportrelevanten Ein- und Ausbaumassen sowie der Ermittlung der Transportwege (Baustraßen) ein schlüssiges Konzept entwickelt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom

28.04.2023 beantwortet mit dem Schreiben der Vorhabenträgerin vom 01.06.2023 und Terminplan Projektablauf vom 06.02.2023). Beeinträchtigungen durch den Bauablauf, insbesondere die Verwendung des klassifizierten Straßennetzes und des Wirtschaftswegenetzes für den Baustellenverkehr und den Erdmassentransport, die besondere Vorkehrungen erfordern und die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einer Klärung bedürfen, sind dabei nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigung infolge des Baustellenverkehrs bzw. Erdmassentransportes treten zeitlich befristet und räumlich begrenzt auf, so dass diese, auch wenn der von Baustellenverkehr herrührende Lärm und die weiteren Beeinträchtigungen in aller Regel von den Betroffenen im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden werden, unter Berücksichtigung der diese Belange überwiegenden Bedeutung des Vorhabens hinzunehmen sind. Die nun durchzuführende Planänderung beinhaltet die Neukonzeption der Fahrstreifen der westlichen Richtungsfahrbahn nach Entfall des AD Seckbach. Neu hinzugekommen sind die Planungen zu der Direktrampe, dem Verflechtungsstreifen, dem Ausbau der Regenrückhaltbecken und den Lärmschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Endausbaus der Bundesautobahn A 661 umgesetzt werden sollen.

Die Rückverlegung der sog. Umfahrung wurde bereits mit dem Beschluss vom 18.12.2019 zum Planänderungsverfahren Tunnel Riederwald planfestgestellt.

Der Zwischenbauzustand des AD Erlenbruch wird mit verkehrlichen Gebotsbeschilderungen abgesichert. Die Rampen von und zum Tunnel Riederwald bleiben mit Ausnahmen für den Baustellenverkehr gesperrt.

Die Vorhabenträgerin veranschlagt entsprechen dem Terminplan eine Planungs- und Bauzeit von insgesamt rund sechs Jahren. Der Streckenbau West kann schon im 4.Quartal 2027 abgeschlossen werden. Die Fertigstellung der bautechnischen Maßnahmen erfolgt im 4. Quartal 2029 mit der Sanierung der bereits im Betrieb befindlichen Ostfahrbahn. Die Lärmschutzmaßnahmen werden bereits im 4. Quartal 2028 abgeschlossen sein. Danach sind lediglich landespflegerische Maßnahmen wie die Wiederherstellung von Grünflächen geplant.

Planerisch wurde berücksichtigt, dass der Betrieb der A 661 sowie aller vorhandenen Fahrbeziehungen in der Anschlussstelle Friedberger Landstraße während der Bauzeit aufrechterhalten werden können. Die zweite Richtungsfahrbahn einschl. Verflechtungstreifen und Direktrampe kann errichtet werden, ohne dass der Verkehr auf der östlichen Richtungsfahrbahn nennenswert eingeschränkt wird. Lediglich im Bereich der Anschlussstelle Friedberger Landstraße ist die weiter nördlich gelegene Überleitung des Verkehrs auf die östliche Richtungsfahrbahn sowie die provisorische Anbindung der Einfahrt erforderlich. Nach Fertigstellung der westlichen Richtungsfahrbahn einschl. der dortigen Lärmschutzwänden wird der Verkehr provisorisch auf diese Fahrbahn umgelegt und die Direktrampe in Betrieb genommen. Auf der Ostfahrbahn folgt die Abtragung der vorh. Deckschicht und der Einbau des offenporigen Asphalt sowie die Vervollständigung der Lärmschutzwände im Mittelstreifen.

Die Querschnittsabmessungen sowie Zuwegungen zu Betriebseinrichtungen und Bauwerken wurden mit der zuständigen Betriebsdienststelle abgestimmt. Die im Baustellenbetrieb bzw. Unterhaltungsfall erforderlichen Abmessungen und Zuwegungen werden eingehalten.

Westlich des vorh. Autobahndammes zwischen der Talbrücke Seckbach und Talbrücke Erlenbruch befindet sich bereits heute ein paralleler Betriebsweg zur Unterhaltung der Betriebseinrichtungen der Autobahn z. B. Talbrücke Seckbach und RRB 3, zur Erschließung der westlich gelegenen Kleingärten und zur Nutzung als Geh- und Radweg, der im Zuge der Baudurchführung für das 3-etagige Bauwerk des AD Erlenbruch unterbrochen wurde. Nach Abschluss der aktuellen Bauarbeiten ist zwischen dem Stadiongelände des Frankfurter Sportvereins (FSV) und dem AD Erlenbruch die Verlegung des sog. Seckbachsammlers und die Wiederherstellung des Weges in Anpassung an die neue Dammböschung/Trogstützwand der Rampe 44 des AD Erlenbruch vorgesehen. Dieser dient für den Betriebsdienst auch als Zuwegung zum RRB 3.

Dieser Weg wurde bereits im Zuge des Planänderungsverfahrens Riederwaldtunnel mit Beschluss vom 18.12.2019 planfestgestellt.

Im Rahmen der Maßnahmen des Endausbaus A 661 ist keine umfangreiche Wiederverwendung der anfallenden Erdmassen möglich, da dem erforderlichen Abtrag keine Streckenbereiche mit Massenbedarf (Auftrag) gegenüberstehen. Nach Möglichkeit erfolgt die Wiederverwendung bei anderen Maßnahmen in der Umgebung. Grundsätzlich hängt die Möglichkeit einer Wiederverwendung von der abfalltechnischen Bewertung der Erdmassen ab. Die Wahl der Wiederverwendung bzw. Entsorgung/Deponie (je nach Einstufung) obliegt dem gebundenen Bau-Auftragnehmer.

Insgesamt sind die anfallenden Erdmassen voraussichtlich nicht sehr stark belastet, da der Streckenabschnitt der A 661 in geogen gewachsenen Boden einschneidet. Anthropogene Auffüllung sind nicht in größerem Umfang vorhanden. In der Umgebung sind Deponien mit ausreichender Aufnahmekapazität vorhanden.

Da die Maßnahmen des Endausbaus A 661 in unmittelbarem Umfeld der bestehenden A 661 stattfinden, erfolgt die Andienung der Baufelder im Grundsatz über temporäre Baustellenzu- und abfahrten direkt von der A 661. Zur Andienung zählen insbesondere die Massentransporte. Die Entsorgungswege beginnen in der Regel auf der A 661, Ausnahmen bilden die Lärmschutzwände LA 11 und LA 12 welche über die bestehende Anschlussstelle Friedberger

Landstraße und von dort auf die A 661 angedient werden. Sowie das RRB 3 bei welchem der Transport über die bestehenden Baustraßen am AD Erlenbruch zur A 661 erfolgt.

Das städtische Straßennetz wird daher voraussichtlich nur in Ausnahmefällen durch Baustellenverkehre belastet.

Die Vorhabenträgerin hat schlüssig dargelegt, dass insgesamt keine relevanten Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten sind. Beeinträchtigungen durch den Bauablauf, insbesondere die Verwendung des klassifizierten Straßennetzes und des Wirtschaftswegenetzes für den Baustellenverkehr und den Erdmassentransport, die be-

sondere Vorkehrungen erfordern und die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einer Klärung bedürfen, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Hintergrund ist, dass die wesentlichen Baustellenverkehre sowie die Massentransporte über die A 661 selbst erfolgen. Durch die vorgesehenen Bauabläufe wird von der Vorhabenträgerin sichergestellt, dass die zeitlichen Abläufe der einzelnen Bauschritte und die Verwertung der ggf. anfallenden Erdmassen so aufeinander abgestimmt sind, dass die im Bereich des Vorhabens gelegene Stadt Frankfurt und deren Ortsteile mit dem klassifizierten Straßennetz von baubedingten Einflüssen, wie möglichen Erdmassentransporten und sonstigem Baustellenverkehr, soweit wie möglich unbeeinträchtigt bleiben. Dennoch verbleibende Beeinträchtigungen sind zeitlich und räumlich begrenzt. Während der Bauzeit kann damit der öffentliche Verkehr auf den vorhandenen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und dem Wirtschaftswegenetz im Bereich der Baustellen, mit Ausnahmen von vereinzelt baubedingten und vorübergehenden Beeinträchtigungen, aufrechterhalten bleiben. Soweit im Rahmen des Erörterungstermins die Frage zusätzlicher Lärmbelastungen durch Lkw-Fahrten von der Baustelle des Tunnels Riederwald auf die A 661 aufgeworfen wurde (vgl. Wortprotokoll zum Erörterungstermin vom 02.05.2022, S.60), so ist zunächst darauf zu verweisen, dass mögliche Lärmauswirkungen durch die Bauarbeiten am Tunnel Riederwald im Zuge der A 66 nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Durch die hier planfestgestellten Baumaßnahmen an der A 661 wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund des geringen Erdmassenanfalls von insgesamt 91.000 m² (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 28.04.2023 beantwortet mit dem Schreiben der Vorhabenträgerin vom 01.06.2023) mit keiner signifikanten Zunahme des LKW-Verkehrs entlang der A 661 zu rechnen sein. Der Abtransport dieser Erdmassen über die A 661 selbst, wird im Vergleich zu den bereits vorhandenen Verkehren zu keiner merklichen Erhöhung der verkehrsbedingten Lärmauswirkungen auf der A 661 führen, da hier im Tagesdurchschnitt nur mit einem sehr geringen

zusätzlichen täglichen Fahrzeugaufkommen durch die Erdmassentransporte zu rechnen ist.

15. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen

Die Behörden und Stellen haben sich am Anhörungsverfahren beteiligt und zu ihren Aufgabenbereichen verschiedenen Stellungnahmen abgegeben. Zu diesen Stellungnahmen ist Folgendes festzustellen:

15.1 Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main

Die Stadt Frankfurt am Main hat mit Schreiben vom 18.02. 2021, 08.11.2021 und vom 24.03.2023 eine Stellungnahme abgegeben und verschiedene Forderungen erhoben. Diesen konnte teilweise durch Zusagen unter A.VI.1 und A.VI.5 entsprochen werden bzw. haben sich im Laufe der Planänderungsverfahren erledigt.

Hinsichtlich der Rückabwicklung der Planfeststellung „Alleenspange“ fordert die Stadt Frankfurt am Main, dass der Lärmschutzwall nördlich des Katharinen-Krankenhauses formal rückabgewickelt wird, die Flächen südlich der Friedberger Landstraße östlich des Bodenweges freigegeben werden und eine Auflistung der bundeseigenen Flurstücke, die im Zusammenhang mit der Rückabwicklung der Planfeststellung „Alleenspange“ nicht mehr benötigt und frei gegeben werden, in den Planunterlagen ergänzt werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat sich der Einwand erledigt. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass erst nach der Baurechtschaffung für dieses Teilaufhebungs- und Planänderungsverfahren die geänderte flächenmäßige Inanspruchnahme für die Ostumgehung Frankfurt und somit der Umfang der ggf. in Zukunft nicht mehr benötigten Grundstücke abschließend ermittelt werden. Die Rückabwicklung der Flächen wird anschließend von der Vorhabenträgerin zivilrechtlich geregelt. Eine Ausweisung der Flächen bereits in den Unterlagen dieses Planfeststellungsverfahrens war aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Hinsichtlich der ansprechenden Gestaltung der Lärmschutzwände kann auf die Zusagen unter A.VI.8 verwiesen werden, so dass dieser Einwendung nachgekommen wurde.

Hingegen ist eine separate bodenkundliche Baubegleitung nicht erforderlich (vgl. unter C.III.9).

Der Forderung nach einer Nachpflanzung auf dem Flurstück 44/1 kann nicht entsprochen werden. Die Fläche 44/1 ist teilweise mit aufkommendem Gehölzbewuchs belegt. In diesen Bereichen ist eine Baumpflanzung ohne Eingriffe in den Bewuchs nicht möglich. Die auf dem Flurstück bestehenden Ruderalflächen und Wiesenbrachen besitzen eine Punktbewertung von 36 bzw. 33 Punkten entsprechend der vorliegenden Bilanzierung nach der hessischen Kompensationsverordnung. Eine weitere Aufwertung ist nicht möglich. Durch eine Feldgehölzpflanzung entsprechend den vorgeschlagenen 100 Bäumen würde ein Verlust von 6 bzw. 9 Punkten entstehen. Die Zupflanzung der Fläche ist damit gleichbedeutend mit einem naturschutzfachlichen Eingriff. Lediglich die maßvolle Pflanzung von einigen Einzelbäumen, die den Charakter der Ruderalflur nicht verändern, sind als gestalterisches Element denkbar. Im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung wird geprüft und festgelegt, ob und wo eine Pflanzung von Einzelbäumen erfolgen kann. Auch die Anzahl der Baumpflanzungen wird in diesem Zuge festgelegt. Eine weitergehende Regelung ist daher nicht erforderlich.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem Abschnitt der Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Warte und Direktrampe kann in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet werden. Diese Straßen sind nicht Gegenstand dieses Planänderungsvorhabens und diese Unterliegen der Zuständigkeit einer anderen Straßenverkehrsbehörde. Der Forderung kann daher nicht entsprochen werden.

Hinsichtlich der Forderung, dass die geplante Einhausung mindestens in der Variante L 2 mit einer Länge von 1080 Metern auf dem Abschnitt Friedberger Landstraße bis südlich der Seckbacher Landstraße realisiert werden müsse,

wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.1 verwiesen. Die Einhausung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern ein gesondertes Projekt der Stadt Frankfurt am Main. Eine Regelung in diesem Verfahren war nicht erforderlich.

Bezüglich der Forderung, dass die Vorhabenträgerin ein alternatives Rechenmodell vorzulegen habe, das die Auswirkungen des Ausbaues der lokalen und regionalen Schieneninfrastruktur sowie zahlreichen Maßnahmen für den Fahrradverkehr (z.B. Radschnellwege) berücksichtige, wird auf die Ausführungen unter C.2.3 verwiesen.

**15.2 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Dezernat I 18
Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen**

Die o.g. Behörde hat mit dem Schreiben vom 21. Januar 2021 eine Stellungnahme abgegeben und Forderungen erhoben. Dem ist entsprochen worden (vgl. unter A.III.8).

**15.3 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Umwelt
Frankfurt, Dezernat IV-F-41.3**

Die o.g. Behörde hat am 15.02.2021 und am 08.11.2021 Stellungnahmen abgegeben, denen durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A.IV.1 Rechnung getragen werden konnte.

**15.4 Stellungnahme des Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat 53.1 –
Naturschutz**

Die o.g. Behörde hat am 15.02.2021, 02.11.2021 und am 17.02.2023 Stellungnahmen abgegeben, denen durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A.IV.1 Rechnung getragen werden konnte.

**15.5 Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und
Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3,**

Die o.g. Behörde hat mit dem Schreiben vom 09.12.2020 eine Stellungnahme abgegeben und eine Forderung erhoben. Dieser ist entsprochen worden (vgl. unter A.V.2).

15.6 Stellungnahme der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Die o.g. Stelle hat am 12.02.2021 und am 08.11.2021 Stellungnahmen abgegeben und Forderungen gestellt. Diesen Forderungen konnte entsprochen werden (vgl. unter A.V.7).

15.7 Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer IHK Frankfurt am Main

Die o.g. Stelle hat am 12.02.2021 eine Stellungnahme abgegeben und verschiedenen Forderungen gestellt. Hinsichtlich der Forderung nach frühzeitiger Informationen, falls durch Bauarbeiten Umleitungen notwendig sind, hat die Vorhabenträgerin eine entsprechende Zusage ab (vgl. unter A.V.3).

Hinsichtlich der Hinweise bezüglich der Radfahrfurt für den geradeausfahrenden Radverkehr durch den Knotenpunktbereich (Vorzugsvariante 6) hat sich dieser im Laufe des Planänderungsverfahrens erledigt.

15.8 Stellungnahme der Stadtentwässerung Frankfurt am Main (SEF)

Die o.g. Stelle hat am 15.02.2021 und am 29.11.2021 Stellungnahmen abgegeben und Forderungen gestellt. Diesen wurde durch Zusagen (vgl. unter A.V.4) bzw. durch Nebenbestimmungen (vgl. unter A.IV.3) entsprochen.

15.9 Stellungnahme der NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH, Netzvertrieb, Projektkoordination (N2-WN3),

Die o.g. Stelle hat am 15.01.2021 eine Stellungnahme abgegeben und Forderungen gestellt. Diesen konnte durch die Aufnahme von Zusagen (vgl. unter A.V.5) entsprochen werden.

15.10 Stellungnahme der HESSENWASSER GMBH & CO KG, Bereich Wasserwirtschaft und Qualität / Abteilung Ressourcenschutz

Die o.g. Stelle hat am 01.02.2021 eine Stellungnahme abgegeben und Forderungen erhoben. Diesen konnte durch die Aufnahme von Zusagen (vgl. unter A.V.6) entsprochen werden.

15.11 Stellungnahme des ADFC Frankfurt am Main e.V.,

Die o.g. Stelle hat am 25.01.2021 eine Stellungnahme abgegeben und Forderungen gestellt, die sich auf die Führung des Radverkehrs beziehen. Konkret ist der ADFB der Meinung, dass ein Verzicht auf die Direktrampe, eine Überführung oder eine Radverkehrsführung mit plangleicher signalisierter Querung vorzuziehen seien.

Die Vorhabenträgerin hat die Forderung aufgegriffen und im Rahmen der 1. Planänderung abgeholfen, insoweit hat sich diese Forderung erledigt.

16. Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen (

Der BUND Hessen e.V. Kreisverband Frankfurt hat am 10.04.2021, 13.04.2023 und am 05.05 2023 eine Stellungnahme abgeben und Forderungen erhoben.

Zum einen wurde vorgetragen, dass das hier gegenständliche Verfahren einzustellen und durch ein neues sachübergreifendes Verfahren zu ersetzen sei, da die geplante Einhausung zwischen Bornheim und Seckbach nicht Teil dieses Verfahrens sei. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.12.3.3.3.2 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Des Weiteren ist der BUND der Auffassung, dass die Aussagen zu dem geplanten Verkehrsaufkommen des ÖPNV widersprüchlich seien. Der diesbezügliche Einwand wird zurückgewiesen. Es wird insoweit auf die Erläuterungen zur Verkehrsuntersuchung unter C.III.2.3 verwiesen.

Zudem wurde eine Änderung der Planung dahingehend gefordert, dass die Ausfädelspur von der A 661 nach Bad Vilbel auf die verkehrstechnisch notwendige Länge zu reduzieren sei. Diese Ausfahrtsspur solle auf etwa ein Drittel ihrer Länge reduziert werden und die dadurch gewonnene Fläche als gebietsnahe Flächenkompensation für die Lärmschutzmaßnahmen in Seckbach bepflanzt werden. Der Vorhabenträger hat hierzu nachvollziehbar dargelegt, warum im

Bereich der bereits ausgebauten Fahrtrichtung Bad Homburg keine baulichen Änderungen vorgesehen sind. Es besteht projektbedingt keine Notwendigkeit die vorh. Rampe Richtung B 521 Bad Vilbel zu verlegen. In dem Rampenohr zwischen eben dieser Rampe und der A 661 wird das vorhandene provisorische Regenrückhaltebecken ausgebaut, welches zum Großteil die Grünfläche einnehmen wird. Nach einer erneuten Überprüfung des Rampenbereiches ist festzuhalten, dass die vorhandenen Zwangspunkt (vorhandene Bauwerke, Ausbau im Bestand, Trassierungsparameter der Ostfahrbahn) und unter Einhaltung der Mindestmaße der geltenden Regelwerke bei der Anpassung der Trassierung, das geplante Regenrückhaltebecken RRB 2 a durch die neu entstehende Rampe überbaut werden würde und eine Verlegung innerhalb der Fläche aufgrund der erforderlichen Größe des neuen Regenrückhaltebeckens RRB 2a nicht möglich ist (vgl. C. III. 2.5; Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.09.2023; beantwortet mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 05.10.2023). Auf das veränderte Regenrückhaltebecken RRB 2a kann an dieser Stelle auch nicht verzichtet werden. Das vorhandene provisorische RRB 2a entspricht nicht mehr den aktuellen technischen und hydraulischen Anforderungen. Zudem muss dieses RRB zukünftig als Zwischenpuffer zur hydraulischen Entlastung des nachfolgenden Kanalsystems am Standort fungieren. Zur Aufnahme des gesamten Niederschlagswassers der beiden Hauptfahrbahnen und den ergänzenden Fahrstreifen sowie der Direktrampe wurde dieses neu berechnet und wird nach dem Stand der Technik ausgebaut. Ein Ausbau des Regenrückhaltebeckens ist aufgrund der zusätzlichen Verkehrsflächen notwendig, um den Anschluss an das städtische Netz bzw. den Vorfluter zu entlasten. Es wird insoweit auf die Erläuterungen zur Entwässerungsplanung unter C. III. 5.2 verwiesen.

Weiterhin wird vorgebracht, dass das gesamte Verfahren an die aktuellen gesetzlichen Vorgaben des KSG anzupassen sei. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Soweit der BUND die Forderung erhoben hat, dass auf die Herstellung einer Direktanbindung von der Friedberger Landstraße auf die A 661 für die Fahrtrichtung Offenbach im Sinne einer Förderung des sicheren und zügigen Radverkehrs zu verzichten sei, war keine Anpassung der Planung erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat hierzu nachvollziehbar dargelegt, dass der Bau der Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden) unabdingbar ist. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.1 verwiesen.

Der Forderung nach einer kompletten Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahn A 66 und A 661 incl. des AD Erlenbruch zwischen Friedberger und Hanauer Landstraße bzw. Stadtgrenze zu Maintal kann nicht gefolgt werden. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.12.4.3.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach begrünten Lärmschutzwänden hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass im Zuge der weiteren Planungen der Lärmschutzwände die gestalterische Qualität durch eine entsprechende Auswahl des Materials oder der Art der Ausführung weiter berücksichtigt werden (vgl. unter A.VI.1).

Hinsichtlich der Forderungen zum Natur- und Artenschutz wurde die Stellungnahme des BUND auch der Oberen Naturschutzbehörde des RP Darmstadt vorgelegt. Diese sieht aufgrund der fehlenden Konkretisierung der Forderungen des BUND keinen ergänzenden Untersuchungsbedarf. Weitergehende Untersuchungen der Vorhabenträgerin sind daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich (vgl. unter C. III. 3.1.1).

17. Einwendungen Privater

17.1 Die Beteiligten E002, E003, E005, E006, E007, E013, E040, E084, E088, E099

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffenen Eigentümer. Im Anhörungsverfahren wurde schriftlich insbesondere das Folgende eingewandt:

- eine autofreie Wegebeziehung zwischen Bornheim und Seckbach,
- den Rückbau der „überlangen“ Abfahrt der BAB 661 in Richtung Bad Vilbel,
- die Sicherung der durch die Aufgabe der Alleespange freiwerdenden Grundstücke für eingriffsnaher Kompensationsmaßnahmen,
- die jährliche Überprüfung der Wirksamkeit des vorgesehenen OPA,
- den Einbau des offenporigen Asphalttes auch auf der Direktrampe und Beschleunigungsstreifen, dem Verflechtungsstreifen und der Ausfahrt nach Vilbel,
- eine neue Schalltechnische Untersuchung mit Berücksichtigung des „Asphaltnixes“, d.h. mit einem „Asphaltbonus“ von - 2 dBA anstelle von - 5 dBA,
- die Prüfung eines Galeriebauwerkes auf der Bornheimer Seite anstelle der LSW LA 10,
- die weitere Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 km/h PKW auf 80 km/h und von 80 km/h LKW auf 60 km/h im Gebiet des Planfeststellungsantrages,
- Prüfung der Erhöhung der Lärmschutzwand LA 10 auf 12 m,
- Erhöhung der Lärmschutzwand LA 09 – 9+425 bis 9+800 – auf 10m,

Hinsichtlich der Forderung nach der jährlichen Überprüfung der Wirksamkeit des vorgesehenen OPA kann auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.1 verwiesen werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Forderung nach dem Einbau von offenporigen Asphalt (OPA) auch auf der Direktrampe und Beschleunigungsstreifen, dem Verflechtungsstreifen und der Ausfahrt nach Vilbel musste die Vorhabenträgerin nicht entsprechen. Gemäß dem Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt, Ausgabe März 2014, (M OPA) Punkt 3 ist ein Einbau von offenporigem Asphalt im Bereich von Kreuzungen und/oder Einmündungen, einschließlich der Rampen bei höhenungleichen Kreuzungen aus bautechnischen Gründen nicht erforderlich. Denn offenporiger Asphalt verhält sich gegenüber Scherbeanspruchungen sensibel, was in dem nur punktuellen Kontakt der Gesteinskörnung innerhalb der Asphaltdeckschicht begründet ist. Es könnte also zu Beschädigungen der porösen Oberfläche durch Scherkräfte kommen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung nach einer neuen Schalltechnischen Untersuchung mit Berücksichtigung des „Asphaltmixes“, d.h. mit einem „Asphaltbonus“ von -2dBA anstelle von -5dBA war nicht nachvollziehbar und der Einwand daher zurückzuweisen. Denn die unterschiedlichen lärmtechnischen Eigenschaften sind in der vorliegenden schalltechnischen Berechnung bereits berücksichtigt worden. Eine hier unterstellte pauschale Reduzierung des Lärms um 5 dB(A) wird nicht vorgenommen. In der nachrichtlichen Unterlage 17.0a Absatz 5.4 Korrekturwerte und Zuschläge werden folgende Ansätze zur Berechnung aufgeführt: „Auf der Strecke der A 661, zwischen der AS Friedberger Landstraße und der AS Frankfurt Ost, wird eine offenporige Asphaltdeckschicht mit einem DStrO (Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen) von -5 dB(A) eingebaut. Auf Brückenbauwerken (Seckbachtalbrücke und Talbrücke Erlenbruch) und den Rampen des AD Erlenbruch bleibt die bisher geplante Deckschicht mit einem DStrO von -2 dB(A). Die Zuschläge für Steigungen an den Rampen wurden berücksichtigt. Die Einwendung hat sich somit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erledigt.“

Eine Anordnung hinsichtlich der Forderung nach einer zuverlässigen und robusten Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung als Bestandteil des

Lärminderungskonzeptes durch eine Abschnittsgeschwindigkeitsbeschränkung und eine jährliche Überprüfung des offenporigen Asphalts war nicht erforderlich. Nach den geltenden technischen Regelwerken sind jährliche Messfahrten weder vorgesehen noch erforderlich. Aus dem Allgemeinen Rundschreiben „Straßenbau Nr.3/2009 vom 31.03.2009 ergibt sich, dass für den vorgesehenen offenporigen Asphalt von einer Wirkungsdauer von mindestens acht Jahren ab Betriebsbeginn auszugehen ist, so dass die in der Lärmberechnung zugrunde gelegte lärmindernde Funktion von - 5 dB(A) langfristig gewährleistet wird. Weiterhin wird die Notwendigkeit einer ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde getroffen und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die in den Einwendungen erhobene Forderung nach einer weiteren Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 km/h PKW auf 80 km/h und von 80 km/h LKW auf 60km/h im Gebiet des Planfeststellungsantrages hat sich erledigt. Die Planfeststellungsbehörde hat hier aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Geschwindigkeitsanordnung für Pkw getroffen, eine über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Geschwindigkeitsanordnung für Lkw war hier nicht erforderlich (vgl. unter C.III.2.2.1).

Hinsichtlich der Forderung nach einer autofreien Wegebeziehung zwischen Bornheim und Seckbach ist Folgendes auszuführen: Durch den vorhandenen Teilausbau der planfestgestellten Trasse der A 661 besteht bereits eine vollständige Zerschneidungswirkung für bodengebundene Tierarten. Flugfähige Arten, wie vereinzelt vorkommende Fledermäuse, können die Trasse nach wie vor queren. Es besteht daher mangels Zerschneidungswirkung, kein projektimmanentes Erfordernis für eine Grünbrücke (vgl. C.III.3) Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Forderung des Rückbaus der „überlangen“ Abfahrt der BAB 661 in Richtung Bad Vilbel wird auf die Ausführungen unter C.III.16.1 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach Prüfung der Erhöhung der Lärmschutzwand LA 10 auf 12 m wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.1 verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Forderung nach der Erhöhung der Lärmschutzwand LA 09 – 9+425 bis 9+800 – auf 10 m ist auszuführen, dass eine Berechnung der Lärmschutzwand auf eine Erhöhung auf 10 m bereits in der Variantenuntersuchung (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1 Blatt 1 und 2) stattgefunden hat. Durch eine Erhöhung auf 10 m werden allerdings keine zusätzlichen Schutzfälle beseitigt. Es verbleiben, wie bereits bei einer Wandhöhe von 8,0 m, 5 Schutzfälle. Demnach ist eine Wandhöhe von 8 m, die mit dem höchsten Verhältnis-mäßigkeitsbeiwert von 0,47. Da die LA 09 deutlich näher an der Emissionsquelle liegt und die Beugungskante der Wand höher ist als die Krone des vorhandenen Walls im Bereich des Katharinen-Krankenhauses, übernimmt die geplante Wand die abschirmende Wirkung hinsichtlich der dahinterliegenden Immissionsorte. Die verbleibende lärmindernde Wirkung des Walls ist als sehr gering einzuschätzen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Ferner kann der Forderung nach dem Austausch der Ballfangzäune des

Des Weiteren reichen die der Planfeststellungsbehörde im Verfahren vorgelegten Unterlagen und Erwidern der Vorhabenträgerin sowohl in ihrem methodischen Vorgehen wie auch in ihrer Ermittlungstiefe aus, um der Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Prüfung zu ermöglichen. Nach Prüfung kommt daher die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Einwendungen zurückzuweisen sind.

17.2 Die Beteiligten E004, E008, E009, E025, E027, E036, E047, E087, E110, E122, E133, E137, E138, E146

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffenen Eigentümer. Im Anhörungsverfahren wurde schriftlich Folgendes vorgebracht:

- der Baustopp für den Riederwaldtunnel und den Ausbau der BAB 661, hilfsweise

- mehr Schadstoffschutz an der Baustelle Riederwaldtunnel,
- mehr Schutz vor Schadstoffen vor der künftigen A 661,
- eine Lärmschutzwand zum Schutz des Naherholungsgebiets östlich der BAB 661 und des VGF-Straßenbahnbetriebshofes und
- mehr Kompensationsmaßnahmen vor Ort

Hinsichtlich des geforderten Baustopps für den Riederwaldtunnel und den Ausbau der A 661 kann auf die Ausführungen unter C.III.1.3 verwiesen werden. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Der Forderung nach mehr Schadstoffschutz an der Baustelle Riederwaldtunnel und der künftigen A 661 kann nicht entsprochen werden. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.12.2 verwiesen. Die Immissionsbelastung im Umfeld der A661 liegt unter Zugrundelegung der HBEFA 4.2 weiterhin unterhalb der gültigen Grenzwerte, sogar etwas mehr als im Gutachten 2020 prognostiziert. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auch ist eine Verlängerung der Lärmschutzwand im Bereich des VGF-Depots aus rechtlicher Grundlage nicht erforderlich. Die Grenzwerte werden mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept überwiegend eingehalten. Bei der geforderten Einhausung der A66/A661 würden die Kosten pro gelösten Schutzfall bei ca. 290.000 € liegen, die Effizienz würde 0,04 betragen und der berechnete Verhältnismäßigkeitswert ist im Verhältnis zu anderen Varianten sehr gering (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1, Anlage 3). Insoweit ist die geforderte komplette Einhausung unverhältnismäßig. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Schließlich werden die Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch Ausgleichsmaßnahmen und Öko-Kontomaßnahmen vollständig kompensiert (vgl. unter C.III.3.1.3). Es ist richtig, dass vor Ort Grünzüge verloren gehen. Es ist nachvollziehbar, dass die Veränderung der Natur und Landschaft in einzelnen Bereichen als Verschlechterung wahrgenommen wird, denn vor allem während der Bauzeit ist die fußläufige Erreichbarkeit von Erholungsgebieten eingeschränkt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden jedoch die Wegebe-

ziehungen und Erholungsräume wiederhergestellt sein. Dauerhafte Beeinträchtigungen entstehen durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme der Direktrampe und des Verflechtungsstreifens. Flächen für die Kompensation stehen im bebauten Gebiet nur begrenzt zur Verfügung, daher liegen Teile der Kompensationsmaßnahmen räumlich entfernt von den betroffenen Stadtteilen. Das Kompensationskonzept (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1) gewährleistet jedoch, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft – wie vom Bundesnaturschutzgesetz in § 1 Abs. 1 gefordert - im betroffenen Naturraum auf Dauer gesichert sind. Das in der Agenda 21 verankerte Nachhaltigkeitsprinzip strebt einen Ausgleich von sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Zielen an. Damit wird anerkannt, dass grundsätzlich auch wirtschaftliche Faktoren unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten betrachtet werden dürfen. Für die im Bereich des sog. AD Seckbach flächenmäßig zur Verfügung stehenden Grundstücke für mögliche Ausgleichsmaßnahmen, kann erst nach der Baurechtschaffung für dieses Teilaufhebungs- und Planänderungsverfahren festgelegt werden, wenn die geänderte flächenmäßige Inanspruchnahme für die Ostumgehung Frankfurt und somit der Umfang der ggf. in Zukunft nicht mehr benötigten Grundstücke abschließend ermittelt werden. Auf diesen Sachverhalt wird u. a. im Erläuterungsbericht (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b), Seiten 15 und 16 wie folgt hingewiesen: Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.3 Die Beteiligten E020, E024, E026, E032, E041, E042, E052, E061, E064, E074, E157, E162

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffenen Eigentümer. Im Anhörungsverfahren wurde schriftlich gefordert, dass die antragsgegenständliche Planung aufgegeben und stattdessen die Einhausung der BAB 661 zwischen der Friedberger Landstraße und der Seckbacher Landstraße geplant werde.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.1 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.4 Die Beteiligten E004.1, E017.2, E021, E022, E027.1, E029, E030, E031, E031.1, E033, E034, E035.1, E037, E038, E038.1, E039, E043, E043.1, E044, E045, E046, E048, E049, E050, E051, E053, E054, E055, E057, E058, E060, E062, E062.1, E063, E065, E066, E067, E069, E069.1, E070, E071, E072, E073, E075, E076, E077, E079, E080, E081, E081.1, E082, E083, E086, E089, E090, E091, E091.1, E092, E093, E094, E097, E098, E101, E103, E104, E105, E106, E107, E108, E112, E113, E114, E115, E116, E117, E118, E119, E120, E121, E126, E127, E128, E129, E132, E132.1, E134, E134.1, E139, E142, E143, E144, E145, E147, E148, E149, E150, E151, E152, E153, E155, E155.1, E156, E158, E159, E160, E161, E161.1, E163, E164, E165, E166, E167, E168, E168.1, E169.1, E170, E175, E178, E178.1, E185, E186, E187, E188, E189, E190, E191, E192, E193, E194, E195, E196, E197, E198, E201, E202, UE02.1, UE06.2, UE20, UE20.1, UE21, UE21.1, UE22, UE22.1, UE23, UE24, UE25, UE26, UE 27, UE28, UE32

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffenen Eigentümer. Im Anhörungsverfahren wurden schriftlich die im Wesentlichen gleichlautenden Einwendungen mit der im Zuge des Verfahrens zum Bau der BAB 66 – Riederwaldtunnel einschl. AD Erlenbruch eingereichten Mustereinwendung E3. 01, im Wesentlichen ergänzt um die Forderungen,

- die den Lärmberechnungen zugrundeliegende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h planfestzustellen oder die Lärmberechnung auf der Grundlage von 130 km/h zu wiederholen,
- das Planfeststellungsverfahren einzustellen, weil aufgrund der vorgesehenen Einhausung der Bau der Lärmschutzwände gar nicht beabsichtigt sei und
- den Umgriff der Planfeststellung auf das gesamte Planfeststellungsgebiet von 1980 zu erweitern, geltend gemacht.

Hinsichtlich der Forderung nach die den Lärmberechnungen zugrundeliegender Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h planfestzustellen oder die Lärmberechnung auf der Grundlage von 130 km/h zu wiederholen, kann auf die Ausführungen unter A.II.3 verwiesen werden. Der Forderung wird entsprochen.

Bezüglich der Forderung das Planfeststellungsverfahren einzustellen, weil aufgrund der vorgesehenen Einhausung der Bau der Lärmschutzwände gar nicht beabsichtigt sei, wird auf die Erläuterungen unter C.III.1.4. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Es ist richtig, dass das Planfeststellungsverfahren zur A 661 (Ostumgehung Frankfurt) mit Beschluss vom 04.01.1980 die Gesamtstrecke von Preungesheim bis südlich Hanauer Landstraße, sowie den Neubau der A 66 vom AD Seckbach bis zur Kreuzung Dortelweiler Straße umfasst. Aufgrund von anhängenden Klageverfahren, wurden, wie in der nachrichtlichen Unterlage 1.0b dargestellt, bereits mehrere Planänderungen durchgeführt und nach Anordnung des Sofortvollzuges 1989 die Ostseite der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und Hanauer Landstraße einschließlich der Talbrücken Seckbach und Erlenbruch im Jahre 1995 fertiggestellt. In der nun betrachteten Planänderung wird die Vervollständigung der Westfahrbahn gemäß dem Beschluss von 1980 mit den Ergänzungsbeschlüssen realisiert. Aufgrund der in der Verkehrsuntersuchung erkannten nicht leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs müssen ergänzende Elemente (z.B. Direktrampe, Verflechtungstreifen) zusätzlich geplant werden sowie die nicht mehr benötigten Fahrbeziehungen im Bereich AD Seckbach rückabgewickelt werden. Darüber hinaus stellt, gemäß Unterlage 21.2 a Anlage 3 Planfall Alleentunnel S.7, der Lückenschluss im Zuge der A 66 in Frankfurt über den Alleentunnel 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, also den Durchgangsverkehr über die Bundesautobahn, ist der Alleentunnel ohne Bedeutung. Dies widerspricht den Zielen einer Autobahn, die überwiegend dem Fernverkehr die-

nen soll. Daher wird der Alleentunnel nicht für das Autobahnnetz benötigt. Aufgrund der geänderten Ziele zur Verkehrserschließung der Stadt Frankfurt und der unwesentlichen Bedeutung des weiträumigen Verkehrs, wurde dieses Projekt baurechtlich am 05.02.2015 mit einem Aufhebungsbeschluss des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) verworfen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Forderungen, die gleichlautend zu jenen aus dem Verfahrens zum Bau der A 66 – Riederwaldtunnel einschl. AD Erlenbruch (Az. VII-1 -61-k-04 # 2.054g) eingereichten Mustereinwendung E3. 01 sind (der Neubau der A 66 führt zu einer drastischen Verkehrszunahme; ein neuer Autobahnknoten inmitten eines dicht besiedelten Wohngebiets; nicht ausreichende Schutzmaßnahmen, da die geltenden Lärmgrenzwerte werden immer noch teils drastisch überschritten; neue Verkehrsuntersuchung [VU] für das Prognosejahr 2030 sei fehlerhaft; es droht ein Verkehrskollaps auf Autobahnen und städtischem Straßennetz, weil die nur 4-spurige A 661 die zusätzlichen Verkehrsmassen der 6-8 spurigen A 66 nicht mehr aufnehmen kann; Forderung der kompletten Einhausung incl. Schadstofffilterung der beiden Autobahn A 66 und A 661 incl. des AD Erlenbruch zwischen Friedberger und Hanauer Landstraße bzw. Stadtgrenze zu Maintal), werden zurückgewiesen. Diese betreffen ein anderes Planungsverfahren, bei welchem bereits ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2019 (Az.: VII-1 -61-k-04 # 2.054g) vorliegt.

17.5 Die Beteiligten E111, E123, E130, E131

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffenen Eigentümer. Im Anhörungsverfahren wurde schriftlich das Folgende gefordert:

- die Einhausung sowie
- die höhenfreie Querung von Direktrampe und Geh-/Radweg im Zuge der Friedberger Landstraße.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Einhausung zwischen der AS Friedberger Landstraße und dem Galeriebauwerk Seckbacher Landstraße kann auf die

Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.1 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Eine Unterführung, so wie gefordert, wurde im Zuge der Variantenabwägung geprüft. Im Erläuterungsbericht (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b, S. 24) heißt es hierzu, dass eine Unterführung der Rampe eine Länge von mindestens 12,0 m und eine lichte Höhe von 4,00 m aufweisen müsste (vgl. RAS 06 Tabelle 34). Bei der Annahme, dass die Rampe den gleichen Aufbau wie die durchgehende Strecke (Gesamtaufbau 74,5 cm) erhält und der gleiche Verlauf des Geh-/Radweges analog Variante 1.1 (Überführung des Geh-/Radweges) angesetzt wird, ergeben sich Längsneigungen von 8,0 – 12,0 %. Aus Gründen der Barrierefreiheit sind Längsneigungen $\geq 6,0$ % zu vermeiden. (vgl. RAS 06 Tab. 36) Des Weiteren sind Unterführungen hinsichtlich der möglichen Gefahren durch Kriminalität zu vermeiden und wenn möglich durch andere Querungen zu ersetzen. (vgl. RAS 06, 6.1.8.8 Unter- und Überführungen) Hinzu kommt, dass eine Unterführung mit einer längeren Wegestrecke verbunden ist. Es besteht zudem die Gefahr, dass die Direktrampe am Rampenbeginn ungesichert gequert wird. Dem müsste mit geeigneten baulichen Maßnahmen entgegengewirkt werden. Eine Unterführung ist aufgrund der genannten Problematik der Querneigungen, die sich aus dem Verlauf der Rampe im Einschnitt und der geringen Längsentwicklung des Geh-/Radweges ergeben, sowie der genannten Gefahren nicht realisierbar und wird nicht weiter betrachtet. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.6 Die Beteiligten E010, E011, E012

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffenen Eigentümer. Mit Schreiben vom 18.02.2021 bzw. vom 09.02.2021 haben die Beteiligten vorgetragen, dass entlang ihrer Naherholungszonen und der Freizeitgärten überhaupt kein Lärmschutz vorgesehen sei (Gärten im Gebiet Sausee, Bornheimer Hang und Festplatz). Zudem seien die nächtlichen Lärmgrenzwerte an ihrem Anwesen immer noch überschritten, so dass der Lärmschutz zu verbessern sei.

Im Bereich des hier streitgegenständlichen Hauses liegen die berechneten Immissionswerte bei bis zu 56 dB(A) tags bzw. bis zu 51 dB(A) nachts (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2. Tabelle 3, S. 1, IO 312 - 314). Die Immissionsgrenzwerte in Wohngebieten von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts gemäß § 2 der 16. BImSchV werden nach dem Ausbau der A 661 nachts im 1. und 2. OG der Nordseite bzw. im 2. OG auf der Südseite der Doppelhaushälfte überschritten. Auf der Ostseite werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Durch das Schutzkonzept können die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für das zukünftige Verkehrsaufkommen zwar nicht vollständig vermieden werden, es wird aber eine Pegelminderung von - 3,0 dB(A) bis zu - 5,0 dB(A) (vgl. Unterlage 17.2 Tabelle 3, Werte der IO 312, 313 und 314) gegenüber dem Ist-Zustand erreicht. Aufgrund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht auf der Nordseite besteht für Sie ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.0a, S.22 f.) Dabei handelt es sich bei passiven Lärmschutzmaßnahmen um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume, die den Schutz der Gesundheit gewährleisten. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehört z.B. auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Diese Vorgehensweise entspricht aber der gesetzlichen Wertung des § 41 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz, wonach schädliche Umweltauswirkungen nur insoweit zu vermeiden sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Westlich und östlich der A 661 sowie südlich des AD Erlenbruch befinden sich verschiedene Kleingartenanlagen. Kleingartengebiete im Sinne des Kleingartenrechts sind der Schutzkategorie Kern-, Dorf und Mischgebiete zuzuordnen. Für Kleingartenanlagen mit Gartenhäusern, die nicht dauernd zum Wohnen genutzt werden dürfen, ist ausschließlich der Tagwert maßgebend. Im Falle von Immissionsgrenzwertüberschreitungen trotz aktiver Maßnahmen kommt für betroffene Anlagen eine Entschädigung nach §§ 42 Abs.2 BImSchG, 74 Abs.2 VwVfG(L) in Betracht. Gemäß Unterlage 17.0a Absatz 7.3 wurden die Lärmeinträchtigungen der bestehenden Kleingartenanlagen überprüft. Zur Überprüfung der Lärmsituation an den bestehenden Kleingartenanlagen wurde die 64

dB(A)- Grenzwertisophone für den Tagzeitraum berechnet. Der Verlauf der Iso-
phone zeigt, dass durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen die maßgebenden
Grenzwerte an den vorhandenen Kleingärten eingehalten werden (siehe Unter-
lage 17.3 Blatt 1). Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.7 Die Beteiligte E017

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbetroffene
Eigentümerin. Mit Schreiben vom 12.03.2021 hat die Beteiligte vorgetragen,
dass zum einen die Verkehrsuntersuchung fehlerhaft und damit zu wiederholen
sei. Des Weiteren sei mit einer Überschreitung der Feinstaubwerte durch den
erhöhten Verkehr zu rechnen. Zudem sei der Schutz vor Lärm und Schadstoffen
völlig unzureichend. Schließlich fordert sie die vollständige Einhausung der be-
stehenden Autobahnen A 66 und A 661, wo eine Grenzwertüberschreitung von
Schadstoffen und Lärm stattfinde.

Hinsichtlich der angeblich fehlerhaften Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.2.1
verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der angeblichen Überschreitung der Feinstaubwerte wird auf die Aus-
führungen unter C.III.11.2 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Thematik der Forderung der vollständigen Einhausung wurde unter C.III.1.4
und C.III.11.3.4.1 behandelt und wird zurückgewiesen.

17.8 Die Beteiligten E018 und E019

Die Beteiligten sind keine durch die Straßenbaumaßnahme grundstücksbe-
troffene Eigentümer. Mit Schreiben vom 23.03.2021 haben die Beteiligten vor-
getragen, dass der additive Fluglärm bislang noch nicht berücksichtigt worden
sei.

Im Bereich des streitgegenständlichen Hauses liegen die berechneten Immissi-
onswerte bei bis zu 57 dB(A) tags bzw. bis zu 51 dB(A) nachts (vgl. nachrichtli-
che Unterlage 17.2. Tabelle 1). Die Immissionsgrenzwerte in Wohngebieten von
59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts gemäß § 2 der 16. BImSchV werden nach

dem Ausbau der A 661 nachts im 1. und 2. OG der Westseite ihrer Doppelhaushälfte überschritten. Durch das Schutzkonzept können die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für das zukünftige Verkehrsaufkommen zwar nicht vollständig vermieden werden, es wird aber eine Pegelminderung von - 1,0 dB(A) im 2. Obergeschoss ihres Hauses gegenüber dem Ist-Zustand erreicht. (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.2 Tabelle 1). Aufgrund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht auf der Westseite besteht für Sie ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Dabei handelt es sich bei passiven Lärmschutzmaßnahmen um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume, die den Schutz der Gesundheit gewährleisten. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehört z.B. auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Entlang der Festburgsiedlung ist geplant, die vorhandenen Wälle abzutragen und stattdessen zwei Lärmschutzwände LA 11 und LA 12 zu realisieren. Durch diese Maßnahmen erfahren die genannten Immissionsorte mindestens eine Verbesserung von - 1 dB(A). Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.9 Der Beteiligte E023

Der Beteiligte ist kein durch die Straßenbaumaßnahme betroffener Eigentümer. Mit Schreiben vom 26.03.2021 fordert er eine Verlängerung der Lärmschutzwand Richtung Norden.

Die Bereiche zwischen der Talbrücke Seckbach und Talbrücke Erlenbruch (Bau-km 10+480 und 11+245) sind bereits im Verfahren Neubau der Bundesautobahn 66 (Frankfurt am Main - Hanau), Teilabschnitt Tunnel Riederwald, in den Gemarkungen Seckbach, Frankfurt Bezirk 26, Fechenheim und Bergen-Enkheim der Stadt Frankfurt am Main einschließlich der Folgemaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - Planänderung Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz mit Beschluss vom 18.12.2019 planfestgestellt worden und sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens zum Endausbau der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a.M.

- Ost mit Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Aufhebung Alleenspange und erweiterter Lärmschutz. Weiterhin sind Sportstätten gemäß den Regelungen der 16. BImSchV keine schutzbedürftigen Gebiete und haben daher keinen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Vielmehr gelten Sportstätten gemäß 18. BImSchV als Lärmquellen. Dennoch werden im Bereich der Sportstätten die zulässigen Beurteilungspegel für Außenwohnbereich in Mischgebieten nicht überschritten. Eine vom Lärm ausgehende Gesundheitsgefahr für die Sportler durch den aus der A 661 und A 66 emittierten Lärm ist daher ausgeschlossen. Die Schadstoffbelastungen am Eintracht Stadion sind im Zuge der Planungen zur A 66 in dem lufthygienischen Gutachten ermittelt worden. Die Belastungen durch Stickoxide liegen unter $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und durch PM10 unter $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$; beide Werte liegen demnach unterhalb der Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bewertet wurden die Emissionen von der Autobahn (freie Strecke, Auf- und Ausfahrten, Beschleunigungsstrecken), aus dem Tunnelportal und der Straße Am Erlenbruch. Da die Immissionsgrenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) eingehalten werden, liegt keine Gesundheitsgefährdung vor. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.10

Die Beteiligte E028

Mit Schreiben vom 06.04.2021 hat die Beteiligte verschiedenen Forderungen erhoben. Zum einen fordert sie die damalige Radfahrerfurt umzuplanen. Zudem sei die Verkehrsuntersuchung fehlerhaft. Mit Schreiben vom 26.04.2022 hat der VCD eine ergänzende Stellungnahme eingereicht und darin sowohl im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung als auch in materieller Hinsicht eine fehlende Prüfung bezüglich der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima bzw. die im Klimaschutzgesetz festgelegten nationalen Klimaschutzziele moniert.

Die Direktrampe wurde im Zuge des 1. Planänderungsverfahrens entsprechend umgeplant, so dass insoweit eine Erledigung der Forderung eingetreten ist.

Die Forderung nach einer erneuten Verkehrsuntersuchung wird unter Verweis auf C.III.2.1 zurückgewiesen.

Die Einwendung nach einer Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima bzw. die im Klimaschutzgesetz festgelegten nationalen Klimaschutzziele wird mit Hinweis auf die Ausführungen unter C.III.4 zurückgewiesen.

17.11 Der Beteiligte E160

Der Beteiligte ist kein durch die Straßenbaumaßnahme betroffener Eigentümer. Neben dem standardisierten Schreiben unter C.III.18.4 hat der Beteiligte vorgebracht, dass eine klare Festlegung wann die Wirksamkeit der offenporigen Asphaltdeckschichten zu prüfen und zu erneuern sind, fehle. Weiterhin fehle die Erneuerung der Dehnungsfugen an den schon vorhandenen Brückenbauwerken. Ferner beantragt er die Messung der jetzigen Lärmwerte an den Häusern der Inheidener Straße 69 und 71 und Kohlbrandstraße 26 und 30. Zudem fordert er Aufklärung der Frage, in welcher Qualität das auf der Oberfläche der Autobahn gesammelte Wasser in die Kanalisation eingeleitet werde. Außerdem beantragt er, sofern die LKW-Anteile um 10 % oberhalb der prognostizierten Zahlen liegen, die Einhausung der A 661 mit Filteranlage und die Aufnahme der Flugbewegungen in die Berechnungen der Lärm- und Feinstaubwerte. Des Weiteren beantragt er, dass ein Gutachten über die Frage, welches Erntegut man verzehren darf, dass in der Entfernung von bis zu 500 Metern zur Autobahn geerntet wurde, erstellt werde. Schließlich beantragt er, dass die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme innerhalb der Gemarkung von Frankfurt am Main statfinde.

Die Verwendung von offenporigen Asphalt ist eine erprobte Maßnahme. Die Bauweise des offenporigen Asphalt wird seit mehr als 30 Jahren angewendet und fortentwickelt. Der Bau und die Ausführung der Asphaltdecken werden durch entsprechende Regelwerke vorgegeben. Sie bilden die technische Grundlage für die Ausführung von Verkehrsflächenbefestigungen. Der Träger

der Straßenbaulast stellt durch ihre Umsetzung und Einhaltung die lärmtechnischen Vorgaben sicher. Aus dem Allgemeinen Rundschreiben „Straßenbau Nr. 3/2009 vom 31.03.2009“ ergibt sich, dass für den vorgesehenen offenporigen Asphaltbelag mit einer Wirkungsdauer des DStrO - 5 dB von mindestens acht Jahren ab Betriebsbeginn auszugehen ist. Aus einem Forschungsbericht des Umweltbundesamtes ergibt sich zudem, dass die Einschätzung einer achtjährigen Lebensdauer realistisch ist. Es wird davon ausgegangen, dass jedenfalls bei den gut geplanten und ausgeführten OPA-Deckschichten die Anfangsminderungen so hoch sind, dass die geforderten - 5 dB(A) auch über die bautechnische Lebensdauer von zehn Jahren sichergestellt werden können. Schließlich ergibt sich aus dem BAST-Heft „Verbundprojekt Leiser Straßenverkehr 2“ Veröffentlicht Januar 2012 S. 74, dass die Minderungswirkung des offenporigen Asphalts bei seinem Einbau deutlich über dem festgesetzten DStrO-Wert liegt. Im Wesentlichen beruht die Minderung auf der Verschmutzung und der daraus resultierenden Verkleinerung der Poren. Entsprechend tauscht der Träger der Straßenbaulast in Hessen zurzeit den offenporigen Asphalt nach acht Jahren aus, um die lärmmindernde Wirkung, die Grundlage der lärmtechnischen Berechnungen ist, sicherzustellen. Damit ist sichergestellt, dass die Verwendung des offenporigen Asphaltbelages dauerhaft zu einer Lärminderung von - 5 dB(A) führt, also etwaiger Verschleiß rechtzeitig durch den Austausch des Belages verhindert wird. Die Forderung nach jährlichen Messfahrten ist nicht erforderlich und wird zurückgewiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Übergangskonstruktionen an den Brückenbauwerken im Planungsbereich werden gemäß Schreiben des BMVBS vom 30.03.2009, Az. S 18/7193.80/20-1000084, als lärmgeminderte Fahrbahnübergänge ausgebildet (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.0a). Sofern noch keine lärmgeminderten Fahrbahnübergänge installiert sind, werden diese im Zuge der Bauausführung ausgetauscht.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Ermittlung der Lärmbelastung bei Straßenbauvorhaben fordern gemäß der 16. BImSchV die durchgeführten Prognosebe-

rechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen. Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit den nach diesen Richtlinien berechneten Werten nicht ohne weiteres möglich. Darüber hinaus werden die Emissionen der Straßen durch entsprechende Linienschallquellen abgebildet. Das rechtlich bindende Berechnungsverfahren basiert auf den jeweilig vorherrschenden topographischen Begebenheiten und ermöglicht daher auch eine Vergleichbarkeit der durch die Straßenbaumaßnahme verursachten Immissionen mit anderen Maßnahmen, was bei den von Ihnen vorgeschlagenen örtlich kalibrierten Berechnungsmodellen aufgrund unterschiedliche Hintergrundbelastungen nicht möglich ist. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Im Zuge des Sofortvollzuges wurden die Entwässerungseinrichtungen an der A 661 bereits realisiert. Hierzu erfolgte lediglich eine Überprüfung der vorhandenen Einrichtungen und eine Anpassung an den Stand der Technik. Eine komplett neue Konzipierung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsabschnitt verfolgt den Grundsatz, das Oberflächenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt vom Regenwasser der angrenzenden Flächen abzuleiten. Dabei wird eine Einleitung von sauberem, d. h. unbelastetem Wasser in die Regenrückhaltebecken vermieden. Die vorhandenen/geplanten Mulden bzw. Gräben sammeln das nicht auf den Fahrbahnflächen anfallende Oberflächenwasser, um dieses direkt an die natürlichen Vorfluter abzuleiten. Die Forderung wird zurückgewiesen.

In der Verkehrsuntersuchung „Neubau der Bundesautobahn A 66 Frankfurt am Main - Hanau, Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreiecks (AD Frankfurt-Erlenbruch (A66/A661) und der Anschlussstelle (AS) Borsigallee (A66/K870) wurde der überregionale Fernverkehr auf Grundlage der Verkehrsverflechtungen der Bundesverkehrswegeplanung abgebildet. Die

A 661 in Frankfurt am Main wird von diesen überregionalen Verkehrsbeziehungen nicht angenommen, weil für diese Verkehrsteilnehmer im Rhein-Main attraktivere Routen zur Verfügung stehen. Die großräumigen Nord-Süd-Verkehre (Hamburg-Basel) nutzen die A 5, für die Verbindung Köln-Passau steht die A 3 zur Verfügung. Die Tangentialverkehre in der Nord-Ost- Beziehung (Dortmund-München) können über die A 45 das hochbelastete Rhein-Main- Gebiet ohne großen Umweg umfahren. Die A 661 wird auch durch den Ziel- und Quell-Verkehr der Stadt Frankfurt hoch belastet sein. Die Prognose weist für den Abschnitt zwischen der AS Friedberger-Landstraße und dem AD Erlenbruch eine Belastung von 124.000 Kfz/24h bei 11.800 Lkw/24h aus. Für den Abschnitt zwischen dem AD Erlenbruch und der AS Frankfurt-Ost werden 136.700 Kfz/24h bei 14.300 Lkw/24h prognostiziert für einen mittleren Werktag (Montag bis Freitag) prognostiziert. Damit werden auch ohne überregionale Fernverkehre für die A 661 hohe Belastungen durch den Schwerverkehr erwartet. Die hohen Belastungen im Pkw-Verkehr führen jedoch dazu, dass die relativen Schwerverkehrsanteile (9,5 % zwischen AS Friedberger Landstraße und AD Erlenbruch, 10,5 % zwischen AD Erlenbruch und AS FOst) gering erscheinen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Gesamtlärbetrachtungen werden in i.d.R. nur notwendig, wenn der Gesamtlärm resultierend aus der Zusatzbelastung der Maßnahme die Schwelle der Gesundheitsgefahr übersteigt. Da im vorliegenden Fall durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung gegenüber dem Status Quo erfolgt, ist dies nicht notwendig. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Bereiche für Kleingartenanlagen werden seitens der Stadt Frankfurt ausgewiesen. Einen Antrag hierzu ist bei der Stadt Frankfurt einzureichen. Es ist zu erwähnen, dass die hier geplanten Maßnahmen eine Ergänzung an die bereits planfestgestellte Vervollständigung bzw. ausgebaute Ostfahrbahn der A 661 bilden, so dass projektbedingt von keiner wesentlichen Verschlechterung auszugehen ist. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Öko-Kontomaßnahmen werden vollständig kompensiert (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b). Es ist richtig, dass vor Ort Grünzüge verloren gehen. Es ist

nachvollziehbar, dass die Veränderung der Natur und Landschaft in einzelnen Bereichen als Verschlechterung wahrgenommen wird, denn vor allem während der Bauzeit ist die fußläufige Erreichbarkeit von Erholungsgebieten eingeschränkt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden jedoch die Wegebeziehungen und Erholungsräume wiederhergestellt sein. Dauerhafte Beeinträchtigungen entstehen durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme der Direkttrampe und des Verflechtungsstreifens. Flächen für die Kompensation stehen im bebauten Gebiet nur begrenzt zur Verfügung, daher liegen Teile der Kompensationsmaßnahmen räumlich entfernt von den betroffenen Stadtteilen. Das Kompensationskonzept (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan mit den dazugehörigen Plänen, Unterlagen 9 bzw. 19) gewährleistet jedoch, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft – wie vom Bundesnaturschutzgesetz in § 1 Abs. 1 gefordert - im betroffenen Naturraum auf Dauer gesichert sind. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.12 Der Beteiligte E141

Der Beteiligte ist kein durch die Straßenbaumaßnahme betroffener Eigentümer. Mit Schreiben vom 15.04.2021 hat der Beteiligte Forderungen erhoben. Zum einen fordert er eine Einhausung. Des Weiteren genüge die öffentliche Bekanntmachung nicht die ihr zukommende Anstoßfunktion. Der darin enthaltene Hinweis, dass nur solche Äußerungen und Einwendungen zugelassen seien, die sich auf die antragsgegenständlichen Änderungen des Plans bezögen, sei irreführend, bzw. könne dazu führen, dass sich die Öffentlichkeit nicht mehr beteilige, weil sie darüber im Unklaren gelassen werde, welcher Zustand als Referenzzustand zu werten sei. Zudem sei das Verkehrsgutachten fehlerbehaftet. Ferner sei man fehlerhaft von reduzierten Geschwindigkeiten ausgegangen. Weiterhin seien in den Lärm-Freibereichskarten Tag und Nacht (U 17-3.1 und U 17-3.2) die Abschnitte mit aktivem Lärmschutz (LA) zum Teil fehlerhaft zugeordnet worden.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Einhausung kann auf C.III.11.3.4.3.1 verwiesen werden. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der angeblichen nicht vorhandenen Anstoßfunktion der öffentlichen Bekanntmachung ist Folgendes festzustellen. Gegenstand des antragsgegenständlichen Verfahrens sind allein die Änderungen des Plans und dem Grunde nach können auch nur dagegen Einwendungen und Äußerungen vorgebracht werden. Die diesbezüglichen Darlegungen in der Bekanntmachung beschreiben die geltende Rechtslage und tragen dem Umstand Rechnung, dass die bereits ergangenen Beschlüsse in Bestandskraft erwachsen sind. Was Gegenstand des Änderungsverfahrens ist, ergibt sich unmissverständlich aus dem Bekanntmachungstext. Der Umstand, dass der Planänderung ein Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt und weitere Änderungsbeschlüsse ergangen sind, ist im Bekanntmachungstext ebenfalls erwähnt. Damit wird dem Zweck der Bekanntmachung, möglicherweise Interessierten bewusst zu machen, dass ihre Belange berührt sein könnten und sie sich darüber durch Einsichtnahme in die Planunterlagen weitere Erkenntnisse verschaffen können (Anstoßwirkung), genügt. Weitergehender Erläuterungen zur Abgrenzung des Bestands bzw. der bereits planfestgestellten, aber noch nicht umgesetzten Planung bedurfte es in der Bekanntmachung nicht. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Bekanntmachung, den Betroffenen die bisherige Planungshistorie im Detail zu erläutern und ihnen bereits darüber Aufschluss zu geben, ob sie erstmals, mehr oder weniger von der Planung betroffen sind. Dies müssen Interessierte vielmehr durch Einsichtnahme in die Planunterlagen für sich bewerten. Die ausgelegten Planunterlagen beinhalteten die Unterlage „Vorbemerkung“, in der die Planungshistorie, der Gegenstand der jeweiligen Entscheidungen und der Gegenstand des anhängigen Planänderungsverfahrens beschrieben sind. In einer planerischen Darstellung sind darüber hinaus der Bestand, die bereits planfestgestellte, aber noch nicht umgesetzte Planung, der Gegenstand des separaten Planfeststellungsverfahrens Tunnel Riederwald einschl. AD Erlenbruch sowie die antragsgegenständlichen Ergänzungsmaßnahmen einschl. der Aufhebung der bereits planfestgestellten AD Seckbach/Alleespange dargestellt.

Damit ist der Gegenstand des anhängigen Verfahrens hinreichend deutlich abgegrenzt. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung nach einem erneuten Verkehrsgutachten ist unbegründet (vgl. C.III.2.1). Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auch wurde eine Höchstgeschwindigkeit angeordnet (vgl. unter A.II.3), so dass man nicht von fehlerhaften Geschwindigkeiten ausgegangen ist. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Schließlich sind die Lärm-Freibereichskarten Tag und Nacht (vgl. nachrichtliche Unterlagen 17.3 Bl.1 und 2) die Abschnitte mit aktivem Lärmschutz (LA) zum Teil auch nicht fehlerhaft zugeordnet worden, da die Unterlagenbezeichnung gemäß den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE) Ausgabe 2012 erfolgt ist. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

17.13

Der Beteiligte 181

Der Beteiligte ist kein durch die Straßenbaumaßnahme betroffener Eigentümer. Mit Schreiben vom 14.03.2023 hat der Beteiligte Forderungen erhoben. Zum einen macht er geltend, dass es sich bei der Direktrampe von der Friedberger Landstraße auf die A 661 um eine baulich wesentliche Änderung handle. Zudem kämen einige Fassadenbereiche an der Friedberger Landstraße in der Immissionsberechnung zweifach, mit unterschiedlichen Grenz- und Rechenwerten, vor. Schließlich seien die Werte bei der Lärmermittlung zwischen Friedberger Landstraße und der Direktrampe von 70/60 db Tag/Nacht zu hoch.

Hinsichtlich der Forderungen nach der Einstufung der Direktrampe von der Friedberger Landstraße auf die A 661 als bauliche wesentliche Änderung wird auf die Ausführungen unter C.III.10.3.1.2 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Einige Fassadenbereiche an der Friedberger Landstraße kommen nicht zweifach, mit unterschiedlichen Grenz- und Rechenwerten, vor. Vielmehr stellt die nachrichtliche Unterlage 7 Bl. 4 eine zusätzliche ergänzende schalltechnische

Untersuchung dar. Diese war notwendig, um das nachgeordnete Netz zu betrachten (vgl. Ausführungen unter C.III.11.3.3). Mit der schalltechnischen Berechnung entlang der Friedberger Landstraße wird die sogenannte Lärmfernwirkung untersucht und bewertet. Anlass dieser Berechnung ist der geplante Bau der Direktrampe von der Friedberger Landstraße auf die A 661, welcher zu einer Zunahme des Verkehrs auf der Friedberger Landstraße selbst führt. Hier werden die Emissionen der A 661, der Direktrampe und der Friedberger Landstraße zugrunde gelegt. Die ergänzende Untersuchung betrachtet also das nachgeordnete Netz und bringt die entsprechenden Emissionen in Ansatz. Kurz gesagt wird bei der Betrachtung New Atterberry und Festeburg (vgl. nachrichtliche Unterlage 7 Blatt 1) die Emission der Friedberger Landstraße nicht berücksichtigt. In der nachrichtlichen Unterlage 7 Bl. 4 wird die gesamthafte Auswirkung inkl. Friedberger Landstraße dargestellt. In der nachrichtlichen Unterlage 17.0 a „Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung“, Kapitel 6.2 „Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz“ findet man die detaillierte Erklärung. Da es sich um unterschiedliche Ausgangslagen und Zwecke handelt, liegen keine Widersprüche in den Unterlagen vor. Der Immissionsgrenzwert von 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht ist dabei ein Schallpegel, den die Rechtsprechung als Schwelle definiert hat, welche bei Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen begründen können (vgl. Urteil vom 13. Mai 2009 – Az.: 9 A 72.07-Rn. 69). Der durch die Direktrampe induzierte Mehrverkehr hat zu Folge, dass an zahlreichen Gebäuden diese Schwellwerte erreicht werden oder die Immissionspegel weiter erhöht werden. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.14 Der Beteiligte E002.10

Der Beteiligte ist kein durch die Straßenbaumaßnahme betroffener Eigentümer. Mit Schreiben vom 14.03.2023 hat der Beteiligte Forderungen erhoben. Zum einen fordert er auf dem Flurstück 44/1 die Bepflanzung von mindestens 100 Bäumen. Zudem fordert er Aufklärung der unterschiedlichen Schallrechenwerte an den Fassaden der Walter-Hesselbach-Straße 30 bis 54. In diesem Bereich wird als aktive Lärmschutzmaßnahme, eine Geschwindigkeitsbeschränkung

auf 30 km/h auf dem Abschnitt der Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Warte und Direktrampe gefordert. Alternativ sei auch der Einbau von Offenerporigem Asphalt (OPA) in diesem Trassenabschnitt der Friedberger Landstraße vorstellbar. Schließlich sei unklar, ob die zahlreichen offenen Balkone des Gebäudes Walter-Hesselbach-Straße 54 wegen Gesundheitsgefährdung sofort gesperrt und in einem zweiten Schritt, auf Kosten der Autobahn GmbH, komplett geschlossen verglast werden. Dazu fehle eine Kostenbetrachtung im Variantenvergleich.

Die Bepflanzung von mindestens 100 Bäumen auf dem Flurstück 44/1 ist nicht möglich. Die Fläche 44/1 ist teilweise mit aufkommendem Gehölzbewuchs belegt. In diesen Bereichen ist eine Baumpflanzung ohne Eingriffe in den Bewuchs nicht möglich und muss unterbleiben. Die auf dem Flurstück bestehenden Ruderalflächen und Wiesenbrachen besitzen eine Punktbewertung von 36 bzw. 33 Punkten entsprechend der vorliegenden Bilanzierung nach der hessischen Kompensationsverordnung. Eine weitere Aufwertung ist nicht möglich. Durch eine Feldgehölzpflanzung entsprechend den vorgeschlagenen 100 Bäumen würde ein Verlust von 6 bzw. 9 Punkten entstehen. Die Zupflanzung der Fläche ist damit gleichbedeutend mit einem naturschutzfachlichen Eingriff. Lediglich die maßvolle Pflanzung von einigen Einzelbäumen, die den Charakter der Ruderalflur nicht verändern, sind als gestalterisches Element denkbar. Im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung wird geprüft und festgelegt, ob und wo eine Pflanzung von Einzelbäumen erfolgen kann. Auch die Anzahl der Baumpflanzungen wird in diesem Zuge festgelegt. Die Anzahl wird jedoch deutlich unter 100 Stück liegen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach Aufklärung der unterschiedlichen Schallrechenwerte an den Fassaden der Walter-Hesselbach-Straße 30 bis 54 wird auf die Ausführungen unter C.III.17.13 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem Abschnitt der Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Warte und Direktrampe kann nicht entsprochen werden. Verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen

sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen und nicht Gegenstand des Planungsverfahrens. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auch der Einbau von Offenporigem Asphalt (OPA) in diesem Trassenabschnitt der Friedberger Landstraße ist nicht möglich. Gemäß dem Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA 2014, S. 9) ist ein Einbau von OPA z.B. bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h, bei häufig stehendem Verkehr („Stop and Go“) und bei Versorgungsleitungen im Bereich der Fahrbahn nicht sinnvoll. Da diese Randbedingungen auf die Friedberger Landstraße im betrachteten Abschnitt zutreffen, ist von einem Einbau von OPA abzusehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bereich der Friedberger Landstraße in die kommunale Planungshoheit der Stadt Frankfurt innerhalb der rechtlichen Grenzen fällt. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Aufrechterhaltens der Forderungen aus dem ursprünglichen Verfahren und der 1. Planänderung wird auf die Ausführungen unter C.III.17.1 verwiesen. Die Forderungen werden zurückgewiesen.

17.15 Die Beteiligte E182

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümerin. Mit Schreiben vom 04.04.2023 hat die Beteiligte Einwendungen erhoben. Zum einen macht sie geltend, dass das Schutzgut „Klima“ missachtet werde. In diesem Zusammenhang fordert sie, dass eine Gesamtbilanz der CO₂-Emissionen im Autoverkehr erstellt werde, dass Emissionen mittels einer ehrlichen Mobilitätswenden deutlich reduziert werden und dass die rechtsverbindlichen Klimaziele von Paris im Verkehrssektor eingehalten werden. Weiterhin fordert sie die Transparenz der Synergieeffekte durch die geplante Einhausung zwischen Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße darzulegen und auszunutzen. Ferner bringt sie vor, dass das Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer nach der Wasserrahmenrichtlinie übergangen werde. Zudem werde der Standort der Bienen-Ragwurz vollständig zerstört. Schließlich werde die lufthygienische Belastung nach dem Endausbau der A 661 unklar dargestellt.

Bezüglich der Forderung nach einer Erstellung einer Gesamtbilanz der CO₂-Emissionen im Autoverkehr; einer Reduzierung der Emissionen mittels einer ehrlichen Mobilitätswenden und der Einhaltung der rechtsverbindlichen Klimaziele von Paris im Verkehrssektor, wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen. Die Einwendung daher wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach Transparenz der Synergieeffekte durch die geplante Einhausung zwischen Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.2 verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Soweit die Beteiligte einwendet, dass das Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer nach der Wasserrahmenrichtlinie übergangen würde, wird auf die Ausführungen unter C.III.5.3.2. verwiesen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen

Die Exemplare der Bienen-Ragwurz werden umgesiedelt. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Schließlich wird auch die lufthygienische Belastung nach dem Endausbau der A 661 nachvollziehbar und plausibel dargestellt. In der Unterlage 21.1 Lufthygienisches Gutachten wird dargelegt, dass unter Berücksichtigung der angeführten Änderungen (Erhöhung der Lärmschutzwände und Fortschreibung HBEFA 4.1) bei der Baumaßnahme A 661 Ostumgehung keine Überschreitung von Grenzwerten auftreten werden. Die prognostizierte, mittlere Belastung wird voraussichtlich 25 % unterhalb der Jahrmittel-Grenzwerte von 40 µg/m³ liegen, d.h. der Maximalwert über die repräsentativen Immissionsorte liegt für NO₂ wie auch für PM₁₀ unter ca.31 µg/m³ bezogen auf die Grenzwerte von 40 µg/m³. Für PM_{2.5} liegt der Maximalwert bei 16 µg/m³ unter dem im Jahr 2020 reduzierten Grenzwert von 20 µg/m³. Die zulässige Überschreitungshäufigkeit bei Stickstoffdioxid von maximal 18 Überschreitungen des 1 Stunden-Wertes von 200 µg/m³ wird mit einem Maximalergebnis von fünf Überschreitungen eingehalten. Dies gilt auch für den Feinstaub (PM₁₀): die zulässige Überschreitungshäufigkeit von maximal 35 Überschreitungen des 24-Stunden-Wertes von 50 µg/m³

wird mit einem Maximalergebnis von 25 Überschreitungen eingehalten. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.16 Die Beteiligte E183

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümerin. Mit Schreiben vom 24.04.2023 und 27.04.2023 hat die Beteiligte Forderungen erhoben. Sie fordert die Transparenz der Synergieeffekte durch die geplante Einhausung zwischen Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße darzulegen und auszunutzen. Weiterhin solle das Gesamtverkehrskonzept für Bornheim, Seckbach, das Nordend und des Ernst-May-Viertel überdacht werden. Zudem solle die „überlange“ Ausfädelspur von Bad Vilbel auf die verkehrstechnisch notwendige Länge zurückgebaut werden und nicht benötigte Grundstücke im Bereich AD Seckbach/Alleenspange und am Katharinen-Krankenhaus für den Naturschutz genutzt werden. Ferner fordert sie Natur und Artenschutz für Fledermäuse, Vögel, Schmetterlinge, Käfer, Heuschrecken, Schilfbestände, Bienenragwurz, Orchideen und eine Nachuntersuchung von "nicht zugänglichen" Flächen zur Ergänzung des Umweltgutachtens. Außerdem fordert sie eine Grünbrücke zwischen Bornheim und Seckbach. Schließlich fordert sie niedrigere Lärmschutzwände, um die Kaltluftschneisen nicht gestört werden und macht sich den Vortrag der Stadt Frankfurt am Main zu eigen.

Hinsichtlich der Forderung nach Transparenz der Synergieeffekte durch die geplante Einhausung zwischen Querung Friedberger und Seckbacher Landstraße wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.2 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Forderung nach einer Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes für Bornheim, Seckbach, das Nordend und des Ernst-May-Viertel ist auszuführen, dass das Planfeststellungsverfahren sich nur auf den Bereich der baulichen Maßnahme bezieht. Die Verkehrsuntersuchung bildet die verkehrlichen Wirkungen des geplanten Ausbaues der A 66 und A 661 im kompletten Wirkungsbereich ab. Die Verkehrsbelastungen von Analyse, Prognosenußfall,

Planfall 1 und Planfall 1 a, Strombündel und Differenzen sind in den Plandarstellungen der Verkehrsuntersuchung für das gesamte Gebiet der Planfeststellung von 1980 abgebildet. Das Modell wurde für die Analyse an aktuellen Zählwerten kalibriert. Grundlage für die Prognose waren die erwarteten Einwohnerentwicklungen (Hessen Agentur und Stadt Frankfurt) bis zum Prognosejahr 2030. So werden für die Stadt Frankfurt für das Jahr 2030 ca. 810.000 Einwohner erwartet - im Vergleich, 2014 waren es noch 701.350 Einwohner. Weiterhin wurden im Verkehrsmodell in den MIV- und ÖV-Netzen Ausbaumaßnahmen berücksichtigt, die bis 2030 realisiert sein sollen. Diese Maßnahmen wurden im Anlagenband 1 aufgelistet. Die in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen Belastungszuwächse stellen sich aufgrund der Einwohnerentwicklung im Rhein-Main-Gebiet ein. Sie betreffen den MIV, wie auch den ÖV. Ein Gesamtverkehrskonzept für die Frankfurter Stadtteile Bornheim, Seckbach, Nordend und Ernst-May-Viertel für die Zeit nach Fertigstellung der Baumaßnahme fällt in die Zuständigkeit der Stadt Frankfurt. Die Forderung wird zurückgewiesen

Hinsichtlich der Forderung des Rückbaus der „überlangen“ Ausfädelspur von Bad Vilbel auf die verkehrstechnisch notwendige Länge, der Nutzung nicht benötigter Grundstücke im Bereich AD Seckbach/Alleenspange und am Katharinen-Krankenhaus für den Naturschutz und des Baus einer Grünbrücke zwischen Bornheim und Seckbach wird auf die Ausführungen unter C.III.18.1 verwiesen. Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Forderung nach Natur und Artenschutz für Fledermäuse, Vögel, Schmetterlinge, Käfer, Heuschrecken, Schilfbestände, Bienenragwurz, Orchideen und eine Nachuntersuchung von "nicht zugänglichen" Flächen zur Ergänzung des Umweltgutachtens ist das Folgende auszuführen. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1) werden die konkreten Eingriffe der Planung beschrieben und bewertet sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation dargestellt. Die Methodik sowie der Inhalt und die Gliederung dieses LBPs basieren auf dem „Leitfaden für die Erstellung landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Stra-

ßenbauvorhaben in Hessen“ (Hessen Mobil 2017). Die Bewertung und Einstufung der Biotop- und Nutzungstypen wird auf der Basis der hessischen Kompensationsverordnung von 2005 durchgeführt. Die Betrachtung der Fauna erfolgt auf der Grundlage des ebenfalls vorliegenden Artenschutzfachbeitrags (Naturplan 2018 a). Die Erfassungen von Flora und Fauna sind entsprechend der zu erwartenden Projektwirkungen erfolgt. Im Eingriffsbereich wurden Schmetterlinge, Heuschrecken, Reptilien, Amphibien, Vögel sowie die Biotopstrukturen einschließlich gesetzlich geschützter Biotope erfasst. Die Avifauna wurde zusätzlich auch in einem Korridor außerhalb des Eingriffsbereichs innerhalb möglicher betriebsbedingter Wirkungen erfasst. Dies betrifft auch die erwähnten Kleingartenbereiche. Streuobstbereiche und die Kleingartenanlage sind durch die Maßnahme in ihrem Bestand nicht betroffen. Entsprechend der Kartierungen erfolgte eine Konfliktanalyse und artenschutzrechtliche Beurteilung. Im landschafts-pflegerischen Begleitplan wurden Minimierungsmaßnahmen festgelegt. Eingriffe wurden bilanziert und Kompensationsmaßnahmen entsprechend vorgesehen. Eine Sicherung des Schilfbestandes ist nicht möglich, da der Bereich überbaut wird. Zu berücksichtigen ist, dass sich der auszugleichende Bestand auf einer Betriebsfläche der A661 (Regenrückhaltebecken) befindet und insofern ohnehin nicht auf Dauer aus betrieblichen Gründen erhalten werden könnte. Der Schilfbestand wird durch eine Ökokontomaßnahme kompensiert. Eine Eingrenzung der Maßnahme auf das Stadtgebiet Frankfurt ist hierzu nicht erforderlich. Exemplare des Bienenragwurztes werden vor der Baumaßnahme in benachbarte Flächen umgepflanzt (Maßnahme V 4), eine Zwischenhalterung ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Da der Bereich überbaut wird, ist eine Sicherung nicht möglich. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Forderung nach niedrigeren Lärmschutzwänden, um die Kaltluftschneisen nicht zu zerstören, kann dieser Forderung nicht entsprochen werden. Wichtige Kaltluftentstehungsgebiete gibt es erst weiter stadtauswärts Richtung Bad Vilbel. Die lokalen kleineren Frischluftentstehungsbereiche im Nahbereich

fließen parallel zur Autobahn zwischen Bornheim und Seckbach dem natürlichen Gefälle folgend in Richtung Tal des Riedgrabens nach Süden und bilden hier eine Kaltluftbahn (Klimaplanatlas der Stadt Frankfurt 2016). Die Errichtung der Lärmschutzwände LA 10 und L A09 südwestlich der A 661 erfolgt mehr oder weniger im Bereich der Oberkante des Geländeeinschnittes. Damit ist grundsätzlich ein Einfluss auf Luftaustauschvorgänge denkbar. Wie bereits erläutert, fließt kältere Luft parallel zur Autobahn in einer Kaltluftbahn nach Süden Richtung Riedgraben-Talzug ab. Damit stehen die Lärmschutzwände nicht quer zu dieser Luftaustauschbahn, sondern in Richtung der Luftströmung und behindern damit diese Luftbewegung nicht. Der in Nord-Ost-Südwest streichende sogenannte Wetterau-Wind, der quer zu den Lärmschutzwänden verläuft, ist eine bis 300 m hoch reichende Regionalströmung (Klimaplanatlas Frankfurt), die zwar bis in bodennahe Bereiche durchgreift, aber ebenfalls aufgrund ihrer Mächtigkeit durch die Lärmschutzwände nicht beeinflusst wird. (siehe nachrichtliche Unterlage 1.0b). Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Vortrags der Stadt Frankfurt am Main wird auf die Ausführungen unter C.III.16.1 verwiesen. Die Forderungen werden zurückgewiesen.

17.17 Der Beteiligte E184

Der Beteiligte ist kein durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümer. Mit Schreiben vom 25.04.2023 hat der Beteiligte Forderungen erhoben. Zum einen sei der induzierte Verkehr nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. Weiterhin fordert er, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgrund der Folgen für das Klima zu überarbeiten sei, dies gelte auch für das hier gegenständliche Projekt. Zudem anderen fordert er eine Erstellung einer umfassenden Klimaschutzbilanz für die Planänderung der A 661 Ostumgehung Frankfurt und dem damit zusammenhängenden Neubau und der Anbindung der Frankfurter Stadtautobahn A 66 Riederwald an die A 661 Ostumgehung Frankfurt. Ferner fordert er, dass die durch die Maßnahme neu versiegelte Fläche von 4.641 m² durch die Entsiegelung einer asphaltierten oder betonierten Fläche im Stadtgebiet Frankfurt oder in unmittelbarer Nähe und deren Gestaltung als Grün oder Landschaftsfläche kompensiert werde. Außerdem fordert er die vollständige

Einhausung der A 661 im Bereich Seckbach/Bornheim inklusive einer Schadstofffilterung der von der Autobahn emittierten Autoabgase. In diesem Zusammenhang sei zu vermuten, dass in die schalltechnischen Berechnungen nicht eingegangen sei, dass beim Überqueren der festen Fahrbahnen auf die Talbrücke Seckbach alle Fahrzeuge zwei Mal - am nördlichen und am südlichen Übergang - den Spalt zwischen der Brücke und der festen Fahrbahn des Erdbauwerks überwinden und dies jeweils ein typisches Geräusch ergibt. Weiterhin würden die 8-10m hohen Lärmschutzwände dafür sorgen, dass die Kaltluftströme aus der Wetterau auf der Autobahntrasse zwischen den Lärmschutzwänden kanalisiert werden würden und ließen keinerlei Austausch kälterer Luft in die benachbarten Siedlungsbereiche zu. Schließlich seien gewisse Natura-2000-Gebiete, wie zum Beispiel der Fechenheimer Wald, nicht berücksichtigt.

Dem Planfeststellungsverfahren zur A 661 Ostumgehung Frankfurt am Main, Endausbau der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a.M. - Ost mit Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Aufhebung Alleenspange und erweiterter Lärmschutz liegt die Verkehrsuntersuchung Neubau der Bundesautobahn A 66 Frankfurt am Main - Hanau, Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreiecks (AD) Frankfurt-Erlenbruch (A 66/A 661) und der Anschlussstelle (AS) Frankfurt Borsigallee (A 66/K 870) zugrunde. Die dazugehörigen Modellrechnungen wurden unter Nutzung der VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main) von der PTV Transport Consult GmbH durchgeführt. Bei der VDRM handelt es sich um ein multimodales Verkehrsmodell, das die Verkehrsverflechtungen in der Arbeitsmarktregion Rhein-Main (ungefähr Bereich Regierungsbezirk Südhessen) auf Grundlage eines 4-Stufen-Algorithmus abbildet. Das Verkehrsmodell wurde im Anlagenband 1 zur Verkehrsuntersuchung „Methodik VDRM“ detailliert beschrieben. Zur Berechnung der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum wird der Verkehr zunächst für einzelne „Verkehrsbezirke“ in Anhängigkeit von den Strukturen (Einwohner, Beschäftigte usw.) berechnet (Schritt 1 - Erzeugung). Dann werden für die einzelnen Fahrtwünsche in Abhängigkeit von den Verkehrsangeboten Ziele gesucht (Schritt 2

- Verkehrsverteilung). Anschließend wird der Verkehr den einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet (Schritt 3 - Verkehrsaufteilung oder Berechnung Modal-Split). Im letzten Schritt wird der Verkehr der einzelnen Verkehrsmittel auf das Netz „umgelegt“, d.h. es werden für die einzelnen Verkehrsbeziehungen zwischen den Quellen und Zielen Routen in den Verkehrsnetzen gesucht. Dabei wird im MIV die Auslastung der einzelnen Strecken berücksichtigt. Das gesamte Modell wird zur Abbildung des Bestandes (Analyse), des Prognosenußfalles und Planfalles komplett durchgerechnet. So ist es in der Lage auf geänderte Einwohner- und Beschäftigtenstrukturen, wie auch auf veränderte Verkehrsangebote zu reagieren. Ein Verkehrsmodell wie die VDRM bildet den induzierten Verkehr aus veränderter Zielwahl, veränderter Verkehrsmittelwahl und veränderter Routenwahl ab. Lediglich der langfristig induzierte Verkehr aus einer veränderten Siedlungsstruktur kann mit einem Verkehrsmodell nicht berechnet werden. Der induzierte Verkehr ist bei der genutzten Methodik fester Bestandteil der ausgewiesenen Prognosebelastung. Bei allen nachfolgenden Berechnungen, die die Prognosebelastungen als Eingangsdaten nutzen, wurde dementsprechend der induzierte Verkehr berücksichtigt. Aufgrund der Berechnungsmethodik sind aufwendige Analyse erforderlich, um in der Verkehrsprognose die Effekte aus veränderter Siedlungsstruktur, veränderter Moduswahl und veränderter Routenwahl zu trennen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgrund der Folgen für das Klima zu überarbeiten sei, dies gelte auch für das hier gegenständliche Projekt und der Erstellung einer umfassenden Klimaschutzbilanz für die Planänderung der A 661 Ostumgehung Frankfurt und dem damit zusammenhängenden Neubau und der Anbindung der Frankfurter Stadtautobahn A 66 Riederwald an die A 661 Ostumgehung Frankfurt ist das Folgende auszuführen. Für den Neubau der Bundesautobahn 66 (Frankfurt am Main - Hanau), Teilabschnitt Tunnel Riederwald, in den Gemarkungen Seckbach, Frankfurt Bezirk 26, Fechenheim und Bergen-Enkheim der Stadt Frankfurt am Main einschließlich der Folgemaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen -

Planänderung Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz liegt ein rechtskräftiger Beschluss vom 18.12.2019 vor. In der nachrichtlichen Unterlage 01 b Erläuterungsbericht (Seite 75 ff) sind die Auswirkungen auf das globale Klima dargelegt. Durch die Vervollständigung der A 661 einschließlich der Herstellung der Direktrampe und dem Lückenschluss der A 66 Tunnel Riederwald ist mit einer geringfügigen Erhöhung von Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr zu rechnen (vgl. nachrichtlichen Unterlage 01 b Anlage 1). Die ermittelten Lebenszyklusemissionen, die sich aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Fahrbahnoberfläche und Lärmschutzwände und deren Unterhaltung ergeben, sind von der Höhe der Treibhausgasemissionen von untergeordneter Bedeutung für das globale Klima (vgl. nachrichtlichen Unterlage 01 b Anlage 2). Die Bewertung der Treibhausgasemissionen erfolgt Vorhabenbezogen. In diesem Planfeststellungsverfahren wird nur dieses Vorhaben unter Klimaschutzaspekten bewertet. Die ermittelte Zunahme von Treibhausgasemissionen hat im vorliegenden Fall keine relevanten Auswirkungen auf die Abwägungsentscheidung, da die ermittelte Zunahme von Treibhausgasemissionen als geringfügig einzustufen ist. Ein Moratorium bei Straßenbauvorhaben trotz zusätzlicher Treibhausgasemissionen lässt sich weder aus dem Klimabeschluss (BVerfG Beschluss vom 24.03.2021, Az. 1 BvR 2656/18) noch aus § 13 KSG entnehmen. Im Rahmen der Gesamtabwägung ist, vor dem Hintergrund der Ziele des Vorhabens, eine Zunahme der Treibhausgasemissionen in Kauf zu nehmen. Vor dem Hintergrund der ermittelten Zunahme, überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens. Das Vorhaben entspricht den landes- und regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen sowie den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen. Es beinhaltet keinen Neubau einer Autobahn, sondern die Vervollständigung eines bereits planfestgestellten, aber bisher erst teilweise realisierten Abschnittes der bereits bestehenden A 661. Der Endausbau der A 661 einschließlich der Direktrampe und der Verflechtungsstreifen stellen die volle verkehrliche Leistungsfähigkeit der Ostumgehung Frankfurt auch in Verbindung mit dem Tunnel Riederwald der A 66 her. Durch die Vervollständigung der A 661 wird die Qualität des Verkehrsablaufes und die Verkehrssicherheit

erhöht sowie umfassender Lärmschutz für die Anwohner errichtet. So wird durch die geplanten Maßnahmen in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden die Stausituationen deutlich reduziert, sodass es insgesamt zu einem flüssigeren Verkehrsablauf kommt. Die Lärmsituation für die Anwohner wird durch die Errichtung der Lärmschutzwände ebenfalls verbessert. Wie schon im Erläuterungsbericht auf der Seite 77 ausgeführt, ist eine dauerhafte Stilllegung von Waldflächen eine geeignete Maßnahme um eine langfristige Entnahme und Bindung von CO₂ zu erreichen. Durch die Stilllegung kann der Wald seine wirtschaftliche Nutzung des Waldes – also die Entnahme von Bäumen – verhindert werden. Ohne die dauerhafte Stilllegung des Waldes würde er durch die wirtschaftliche Nutzung verkleinert werden und könnte nicht mehr seine Funktion als Treibhausensenke dauerhaft erfüllen.

Bezüglich der Forderung, dass die durch die Maßnahme neu versiegelte Fläche von 4.641 m² durch die Entsiegelung einer asphaltierten oder betonierten Fläche im Stadtgebiet Frankfurt oder in unmittelbarer Nähe und deren Gestaltung als Grün oder Landschaftsfläche kompensiert werde, kann dieser Forderung nicht entsprochen werden. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden durch die Öko-Kontomaßnahmen vollständig kompensiert (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b). Es ist nachvollziehbar, dass die Veränderung der Natur und Landschaft in einzelnen Bereichen als Verschlechterung wahrgenommen wird, denn vor allem während der Bauzeit kann die fußläufige Erreichbarkeit von Erholungsgebieten eingeschränkt werden. Jedoch stehen Flächen für die Kompensation im bebauten Gebiet nur begrenzt zur Verfügung, daher liegen Teile der Kompensationsmaßnahmen räumlich entfernt von den betroffenen Stadtteilen. Das Kompensationskonzept (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1) gewährleistet jedoch, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft - wie vom Bundesnaturschutzgesetz in § 1 Abs. 1 gefordert - im betroffenen Naturraum auf Dauer gesichert sind. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach einer vollständigen Einhausung der A 661 im Bereich Seckbach/Bomheim inklusive einer Schadstofffilterung der von der Autobahn emittierten Autoabgase wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.1 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen. In diesem Zusammenhang entspricht es jedoch der Wahrheit, dass die Geräusche der Übergangskonstruktionen an den Bauwerken keinen Eingang in die Lärmberechnungen finden. Im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.0a) wird jedoch festgehalten, dass die vorhandenen Übergangskonstruktionen im Planungsbereich an den Brückenbauwerken im Planungsbereich gemäß Schreiben des damaligen BMVBS vom 30.03.2009, Az S 18/7193.80/20-1000084, als lärmgeminderte Fahrbahnübergänge ausgebildet werden.

Bezüglich der Forderung nach niedrigeren Lärmschutzwänden, um die Kaltluftschneisen nicht zu zerstören, kann dieser Forderung nicht entsprochen werden. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.18.16 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Schließlich sind wurden die fünf im weiteren Umfeld liegenden Natura-2000-Gebiete speziell auf mögliche Wirkpfade geprüft wurden. (LBP; Unterlage 19.1, Seite 40 f). Grundlage hinsichtlich der Gebiete und ihrer Erhaltungsziele bildet die Verordnung über die Natura-2000-Gebiete im Regierungsbezirk Darmstadt vom 20.10.2016. Die folgenden fünf Natura-2000-Gebiete liegen im Umkreis von 5 km um das Vorhaben:

- FFH-Gebiet Seckbacher Ried (5818-303),
- FFH-Gebiet Berger Warte (5818-302),
- FFH-Gebiet Berger Hang (5818-301),
- FFH-Gebiet Waldstück westlich Bischofsheim (5818-304) und
- Vogelschutzgebiet Main bei Mühlheim und NSG "Rumpenheimer und Bürgeler Kiesgruben"(5818-401).

Die vorgetragenen Belange bezüglich des Fechenheimer Waldes betreffen überwiegend den Neubau der Bundesautobahn A 66 Teilabschnitt Riederwald.

Für den Neubau der Bundesautobahn 66 (Frankfurt am Main - Hanau), Teilabschnitt Tunnel Riederwald, in den Gemarkungen Seckbach, Frankfurt Bezirk 26, Fechenheim und Bergen-Enkheim der Stadt Frankfurt am Main einschließlich der Folgemaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen -Planänderung Tunnel einschließlich AD Erlenbruch, Obere Ebene und Lärmschutz liegt ein rechtskräftiger Beschluss vom 18.12.2019 vor. In diesem Verfahren wurden unter anderem die Belange des Naturschutzes vorgetragen, gegeneinander abgewogen und geregelt. Die notwendigen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wurden planfestgestellt.

17.18 Die Beteiligte E141.1

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümerin. Mit Schreiben vom 10.05.2023 hat die Beteiligte Forderungen erhoben. Sie macht geltend, dass das Schutzgut „Klima“ nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt worden sei. Zum einen seien die Unterlagen fehlerhaft bzw. irreführend. Des Weiteren liege eine unzureichende Kompensation des Verlustes von CO²-Senken vor. Zudem sei eine ausreichende Abwägungsgrundlage nach § 13 KSG nicht gegeben. Somit sei das Vorhaben nicht zulassungsfähig.

Hinsichtlich der Ausführungen zu fehlerhaften bzw. irreführenden Unterlagen ist anzumerken, dass ein redaktioneller Fehler auf S. 76 des Erläuterungsberichtes (vgl. nachrichtliche Unterlage 1.0b) vorliegt, der sich jedoch nicht weiter auswirkt. Dort heißt es:

„Durch die Vervollständigung der A 661 einschließlich der Herstellung der Direktrampe und dem Lückenschluss der A 66 Tunnel Riederwald ist mit einer geringfügigen Erhöhung von Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr zu rechnen (vgl. Anlage 1). Die ermittelten Lebenszyklusemissionen, die sich aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Fahrbahnoberfläche und Lärmschutzwände und deren Unterhaltung ergeben, sind von der Höhe als auch vor dem Hintergrund der betriebsbedingten Reduktion der Treibhausgasemissionen von untergeordneter Bedeutung für das globale Klima (vgl. Anlage 2).“

Es kommt jedoch zu keiner betriebsbedingten Reduktion der Treibhausgasemissionen. Der Satz wird wie folgt geändert:

„Die ermittelten Lebenszyklusemissionen, die sich aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Fahrbahnoberfläche und Lärmschutzwände und deren Unterhaltung ergeben, sind von der Höhe als auch vor dem Hintergrund der betriebsbedingten Treibhausgasemissionen von untergeordneter Bedeutung für das globale Klima.“

Aus dem Kontext auf S. 76 des Erläuterungsberichtes ergibt es sich jedoch, dass es sich zum einen redaktionelles Versehen handeln muss: „Die hinsichtlich der Verkehrsbelastung gemeinsam betrachteten Vorhaben „Vervollständigung der A 661“ und „Lückenschluss der A 66 Tunnel Riederwald“ führen auf der Grundlage des HBEFA 4.2 zu einer geringen Erhöhung von CO₂- Emissionen um ca. 0,5 % also 15.142,00 t/Jahr.“

In der allgemein verständlichen Zusammenfassung wird ebenfalls verdeutlicht, dass durch das Vorhaben betriebliche CO₂-Emissionen in Höhe von 15.142,00 t/Jahr gegeben sind. Hier wird aufgeführt (Allgemein verständlichen Zusammenfassung, S. 11): „Die ermittelten Lebenszyklusemissionen, die sich aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Fahrbahnoberfläche und Lärmschutzwände und deren Unterhaltung ergeben, betragen ca. 110,3 t/Jahr an CO₂-Emissionen. Sie sind gemessen an den betrieblichen CO₂-Emissionen mit 15.142,00 t/Jahr als unbedeutend zu bewerten. (Unterlage 01 b Anlage, 2 Abbildung 3-2).“

Klarzustellen ist, dass die ermittelte Zunahme von Treibhausgasemissionen im vorliegenden Fall keine relevanten Auswirkungen auf die Abwägungsentscheidung hat, da die ermittelte Zunahme von Treibhausgasemissionen als geringfügig einzustufen ist. Ein Moratorium bei Straßenbauvorhaben trotz zusätzlicher Treibhausgasemissionen lässt sich weder aus dem Klimabeschluss (BVerfG Beschluss vom 24.03.2021, Az. 1 BvR 2656/18) noch aus § 13 KSG entnehmen. Im Rahmen der Gesamtabwägung ist, vor dem Hintergrund der Ziele des Vorhabens, eine Zunahme der Treibhausgasemissionen in Kauf zu nehmen.

Die Ziele des Vorhabens verfolgen überwiegende öffentliche Interessen. Das Vorhaben entspricht den landes- und regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen sowie den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen. Es beinhaltet keinen Neubau einer Autobahn, sondern die Vervollständigung eines bereits planfestgestellten, aber bisher erst teilweise realisierten Abschnittes der bereits bestehenden A 661. Der Endausbau der A 661 einschließlich der Direktrampe und der Verflechtungsstreifen stellen die volle verkehrliche Leistungsfähigkeit der Ostumgehung Frankfurt auch in Verbindung mit dem Tunnel Riederwald der A 66 her. Durch die Vervollständigung der A 661 wird die Qualität des Verkehrsablaufes und die Verkehrssicherheit erhöht sowie umfassender Lärmschutz für die Anwohner errichtet. So wird durch die geplanten Maßnahmen in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden die Stausituationen deutlich reduziert, sodass es insgesamt zu einem flüssigeren Verkehrsablauf kommt. Die Lärmsituation für die Anwohner wird durch die Errichtung der Lärmschutzwände ebenfalls verbessert.

Wie schon in der nachrichtlichen Unterlage 1.0b auf der Seite 77 ausgeführt, ist eine dauerhafte Stilllegung von Waldflächen eine geeignete Maßnahme um eine langfristige Entnahme und Bindung von CO₂ zu erreichen. Durch die Stilllegung kann der Wald seine Funktion als Treibhaussenke dauerhaft erfüllen, da hierdurch die wirtschaftliche Nutzung des Waldes – also die Entnahme von Bäumen- verhindert wird. Ohne die dauerhafte Stilllegung des Waldes würde er durch die wirtschaftliche Nutzung verkleinert werden und könnte nicht mehr seine Funktion als Treibhaussenke erfüllen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.19 Die Beteiligte E86.1

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümerin. Mit Schreiben vom 08.05.2023 hat die Beteiligte Forderungen erhoben. Sie macht geltend, dass zum Bau und Ausbau der Autobahn wird Bitumen und Beton und anderes Material benötigt, das produziert und transportiert werden muss. Das schädigt das Klima und verbraucht Ressourcen, die besser zum Wohnungsbau genutzt würden. Jeder Autobahnausbau führe zu mehr Verkehr

und mehr Emissionen. Die Belastung mit CO₂, Feinstaub und Lärm nehme zu. Die möglicherweise verhinderten Staus auf der Autobahn würden sich auf die Friedberger Landstraße, den Ratsweg und die Saalburgallee verlagern und würden so zu weiteren Belastungen der Frankfurter Bürgerinnen führen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.17.17 verwiesen. Weiterhin bündelt die A 66 in einem Korridor zwischen der B 275 (Friedberg - A 45) und dem Main den Verkehr und führt ihn kompakt an das gewünschte Ziel, in die Innenstadt von Frankfurt. Dies führt im Frankfurter Osten zu dem vermeintlichen Verkehrsanstieg, großräumig aber zu einer flächenhaften Entlastung. Davon profitiert u.a. auch Frankfurt-Seckbach und Bornheim. Hier werden nicht nur die Hauptachsen wie „Seckbacher Landstraße“ oder die „Wilhelmshöher Str.“ vom Schleichverkehr entlastet, sondern auch viele kleine Nebenstraßen, in die der Kfz-Verkehr ausweicht. Die Charakteristik des Verkehrs wird bleiben, der Pendlerverkehr wird auch weiterhin dominieren, starke Schwerverkehrsströme in der Nacht, wie z.B. auf der A 4 oder auf der A 7 werden nicht auftreten. Die Forderung wird zurückgewiesen.

17.20

Die Beteiligte UE28.1

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümerin. Im Anhörungsverfahren wurde schriftlich insbesondere das Folgende eingewandt:

- die vorliegende Planänderung den Anforderungen an den Schutz vor Straßenverkehrslärm, die sich aus §§ 41 ff. BImSchG ergeben, nicht gerecht. Eine komplette Einhausung der A 661 sei angezeigt;
- die angesetzten Lärmgrenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts auf der Friedberger Landstraße seien falsch. Anstelle der genannten Grenzwerte hätten die Beurteilungspegel des § 2 Abs. 1 16. BImSchV angelegt werden müssen;
- Emissionstabellen in der lärmtechnischen Untersuchung würden fehlen;
- Tempo 100 km/h für Pkw wird gefordert;
- die Berücksichtigung der Kaltluftströme habe nicht stattgefunden;

- der Klimaschutz sei nicht ausreichend berücksichtigt worden;
- die Anstoßwirkung der Auslegung sei nicht erfüllt;
- für die Planänderung bestehe in der derzeitigen Form keine Planrechtfertigung;
- die Verkehrsuntersuchung sei nicht plausibel;

Der Planfeststellungsbehörde reichen die im Verfahren vorgelegten Unterlagen und Erwidern der Vorhabenträgerin sowohl in ihrem methodischen Vorgehen wie auch in ihrer Ermittlungstiefe aus, um der Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Prüfung zu ermöglichen. Nach Prüfung kommt daher die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass diese Einwendungen zurückzuweisen sind:

Hinsichtlich der Ausführungen, dass die vorliegende Planänderung den Anforderungen an den Schutz vor Straßenverkehrslärm, die sich aus §§ 41 ff. BImSchG ergeben, nicht gerecht werde, wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3 verwiesen. Bezüglich der Forderung nach einer kompletten Einhausung der A 661 wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.4.3.1 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung, dass auf der Friedberger Landstraße die Beurteilungspegel des § 2 Abs. 1 16. BImSchV angelegt werden müssen, wird auf die Ausführungen unter C.III.11.3.1.2 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auch sind Gefälle und Steigungsfaktor bei der Direktrampe berücksichtigt worden. Die Berechnungen werden auf Basis von detaillierten dreidimensionalen Geländemodellen erstellt. Dabei werden die entsprechenden Fahrbahnen inkl. der entsprechenden Steigungen berücksichtigt. Die Zuschläge werden dann bei der Berechnung der Emission unmittelbar berücksichtigt, sobald die entsprechenden Steigungen vorliegen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Ferner fehlen die Emissionstabellen zwar in der lärmtechnischen Untersuchung, jedoch können diese grundsätzlich dem Erläuterungsbericht (vgl. nach-

richtliche Unterlage 1.0b) entnommen werden, da die berücksichtigten Zuschläge entsprechend erläutert werden. Die Emissionstabelle stellt lediglich die entsprechende Dokumentation der automatisierten Emissionsberechnung des Berechnungsprogramms dar. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Forderung nach Tempo 100 km/h für Pkw hat sich durch die straßenrechtliche Entscheidung unter A.III.2 erledigt.

Hinsichtlich der angeblichen Nichtberücksichtigung von Kaltluftströmen wird auf die Ausführungen unter C.III.18.16 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Dem Belang des Klimaschutzes ist ausreichend Rechnung getragen worden (vgl. C.III.4). Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Anstoßwirkung der Auslegung der 2. Planänderung ist erfüllt. Die Planauslegung muss jedermann in die Lage versetzen, Art und Maß der unmittelbaren und der mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens abzuschätzen zu können. Vorliegend wurden die maßgeblichen Änderungen in den Planunterlagen in gelber Farbe vorgenommen. Selbst wenn man unterstellt, dass die Änderungen nach dem Ausdrucken schlecht lesbar seien, bestand bzw. besteht immer noch die Möglichkeit, die entsprechenden Planunterlagen auf dem Verwaltungsportal Hessen bzw. dem UVP-Portal des Bundes kostenlos abzurufen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Soweit die Beteiligte im Übrigen einwendet, dass für die Planänderung keine ausreichende Planrechtfertigung vorläge und die Verkehrsuntersuchung nicht plausibel sei, wird die Einwendung zurückgewiesen. Es wird insoweit auf die Ausführungen unter (vgl. C.III.1) und (vgl. C.III.2.3 und C.III.18.17) verwiesen.

17.21

Die Beteiligte UE 32

Die Beteiligte ist keine durch die Straßenbaumaßnahme betroffene Eigentümerin. Mit Schreiben vom 07.07.2023 und vom 21.09.2023 hat die Beteiligte verspätet Einwendungen erhoben. Sie macht geltend, dass das Schutzgut „Klima“ nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt worden sei. Zum einen sei seien

die Unterlagen fehlerhaft bzw. irreführend. Des Weiteren liege eine unzureichende Kompensation des Verlustes von CO²-Senken vor. Zudem sei eine ausreichende Abwägungsgrundlage nach § 13 KSG nicht gegeben. Somit sei das Vorhaben nicht zulassungsfähig. Des Weiteren bringt sie vor, dass sich mittlerweile die Pläne der DEGES für eine Einhausung durch ein Strategiepapier konkretisiert haben. Sie ist der Ansicht, dass bei der Finanzierung berücksichtigt werden müsse, dass die Kosten auf mehrere Planungsträger (Bund, Land, Stadt Frankfurt am Main) verteilt werden. Zudem habe die Stadt Frankfurt am Main ein städtebauliches Interesse an der Einhausung, um Wohngebiete zu entwickeln und Grünflächen zu schaffen. Die für die Einhausung entstehenden Kosten dienen daher lediglich zu einem Bruchteil dem Lärmschutz. Schließlich könne der Einhausung auch nicht entgegengehalten werden, dass sich die Einhausungsvariante noch nicht in einem ausgereiften Planungsstadium befindet. Die Einhausung sei Gegenstand der Variantenuntersuchung in diesem Planungsprozess. Die Planfeststellungsbehörde müsse nach einer ordnungsgemäßen Ermittlung, eine Gewichtung vornehmen und habe letztendlich auch einen planerischen Gestaltungsspielraum bei der Auswahl der für den Lärmschutz notwendigen Maßnahmen.

Bezüglich der Ausführungen zu dem Schutzgut „Klima“ wird auf die Ausführungen unter C.III.18.18 verwiesen. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Ausführungen zum neuen Strategiepapier der DEGES zur geplanten Einhausung kann der Argumentation nicht gefolgt werden. Die Planung der Variante der „Volleinhausung“ ist immer noch zu unkonkret, um sie in dem vorliegenden Verfahren berücksichtigen zu können: Zwar entspricht es der Wahrheit, dass die DEGES Anfang Juli 2023 ein Strategiepapier vorgestellt hat. Aus diesem geht hervor, dass nun eine „Volleinhausung“ geplant sei. Dafür würden die Seckbacher Galerie sowie die Brücken der Friedberger und der Seckbacher Landstraße abgerissen. Die Einhausung würde unter den Namen „L1+“ über den gesamten, etwa 1,3 Kilometer langen Bereich von der Friedberger Landstraße bis zum heutigen östlichen Ende der Seckbacher Galerie reichen. Jedoch sind die Finanzierung und die politische Gebundenheit immer noch nicht

endgültig geklärt. Zum einen muss die Stadt Frankfurt am Main nun auf den Bund zugehen, um die Finanzierung abzuklären. Welcher zeitliche Rahmen dafür in Anspruch genommen werden wird, kann die Planfeststellungsbehörde nicht prognostizieren. Zum anderen soll die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main erst zu Beginn des nächsten Jahres entscheiden, ob die Variante der „Volleinhausung“ gewollt ist. Diese beiden Faktoren hätten geklärt sein müssen, um die Variante der „Volleinhausung“ berücksichtigen zu können (vgl. Ausführungen unter C.III.1.4). Diese Sachlage darf nicht zu Lasten der Vorhabenträgerin gehen. Ihr ist ein Warten auf die Entscheidung der Stadt Frankfurt am Main nicht zumutbar. Die Forderung wird zurückgewiesen.

18. Teilaufhebung des bisherigen Planfeststellungsbeschlusses bzgl. Alleenspange und Autobahndreieck Seckbach

Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66/A 661 – Ostumgehung Frankfurt am Main und den Neubau der B 3a zwischen Preungesheim und Karben-Kloppenheim vom 04.01.1980 – Az. IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Änderung vom 10.01.1996 – Az. V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) war gemäß § 77 HVwVfG – in den Teilbereichen Bau der A 66 „Alleenspange“ (ab Dortelweiler Straße) und Anschluss der A 66 an die A 661 (Bau des Autobahndreiecks Seckbach) nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen 16.1 Blatt 3 und Blatt 4 teilweise aufzuheben.

Die damaligen Planungen für die Ostumgehung Frankfurt am Main beinhalteten den Bau des Alleetunnels (A 66) als Verknüpfung der A 661 mit der A 66 in Richtung Westen und A 66 Richtung Osten (Tunnel Riederwald). Im Anschluss daran war der Zubringer Alleenspange aus Richtung Wiesbaden (etwa 160m westlich der Dortelweiler Straße) bis zum Dreieck Seckbach als Verknüpfung der A 661 mit der A 66 von und nach Westen geplant. Aufgrund geänderter Ziele zur städtischen Verkehrserschließung wurde das Projekt Alleetunnel seitens der Stadt Frankfurt am Main aufgegeben.

Mit Aufhebungsbeschluss vom 05.02.2015 hat die Planfeststellungsbehörde beim damaligen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) den Planfeststellungsbeschluss für den Alleetunnel aufgehoben. Mit der endgültigen Aufgabe des Plans für den Neubau der A 66 zwischen dem Knoten Miquelallee und der Dortelweiler Straße (Alleetunnel) entfällt die Planrechtfertigung für den Bau des Folgeabschnitts der A 66 „Alleespange“ (ab Dortelweiler Straße) und seines Anschlusses an die A 661 Ortsumgehung Frankfurt am Main in Form des Autobahndreiecks Seckbach (vgl. Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 06.12.1988, Az. 2 UE 427/85). Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A 66/A 661 – Ostumgehung Frankfurt am Main und den Neubau der B 3a zwischen Preungesheim und Karben-Kloppenheim – IV a 27 – 61 k 04 (1.024) – in der Fassung des letzten Planänderungsbeschlusses vom 10.01.1996 – Az. V a 21 – 61 k 04 (1.024 g) – war daher für die genannten Bereiche aufzuheben und zu ändern.

Durch den Verzicht auf den Alleetunnel/Alleespange und das AD Seckbach müssen die Verkehrsströme über die 4-steifige A 661 und AS Friedberger Landstraße geführt werden. Die Hauptfahrbahnen der A 661 werden in dem betroffenen Bereich, etwa von Bau-km 9+200 bis Bau-km 9+850 als durchgehende Fahrbahnen hergestellt. Die abzweigenden und einbindenden Rampen entfallen. Der seinerzeit im Galeriebauwerk erstellte "Stummel" bleibt ungenutzt bestehen und wird "blind" abgemauert. Die Ausfahrtsrampe A 661 Richtung Festenburg/Bad Vilbel bleibt in ihrer Lage unverändert bestehen. Das im Zuge des Sofortvollzuges hergestellte provisorische Erdbecken bleibt an der heutigen Stelle zwischen Hauptfahrbahn und östlicher Ausfahrtsrampe der AS Friedberger Landstraße (Bau-km 9+200 bis 9+400) bestehen. Die Bemessung und die Dimensionierung dieser zu erweiternden Regenrückhalteanlage RRB 2a wurden an die neuen Gegebenheiten angepasst. Zur detaillierten Darstellung wird auf die planfestgestellte Unterlage 16.1.3 verwiesen. Die Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ist geboten, um die Rechtswirkungen der Planfeststellung zu beenden. Mit der Aufhebung entfallen die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2

Nr. 1 und § 9 a Abs. 1 FStrG mit Beginn der Auslegung des Planes am 31.05.1978 in der Stadt Frankfurt am Main eingetretenen Baubeschränkungen und die Veränderungssperre. Nach § 9 Abs. 4 FStrG gelten bei geplanten Bundesfernstraßen vom Beginn der Auslegung des Planes im Planfeststellungsverfahren die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1 FStrG eingetretenen Baubeschränkungen. § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG betrifft ein Bauverbot für Hochbauten jeder Art bis zu 40 Meter, jeweils gemessen vom (geplanten) äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesautobahn. § 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG bestimmt ein Zustimmungserfordernis zu Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendigen Genehmigungen für bauliche Anlagen außerhalb der Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 100 Meter, gemessen vom (geplanten) äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesautobahn. Mit Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses entfallen diese Baubeschränkungen. Hierauf war zur Klarstellung hinzuweisen. Mit der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses entfällt auch die gemäß § 9a Abs. 1 FStrG mit Beginn der Auslegung des Planes eingetretene Veränderungssperre. Ziel der Veränderungssperre ist es, dass auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zur Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden.

Die Stadt Frankfurt am Main beabsichtigt auf den freiwerdenden Flächen die Schaffung neuer Wohnbaugebiete. Die Verkehrsanlagen und der bereits vorhandene Lärmschutzwall am Katharinen-Krankenhaus, der zum Immissionsschutz für die A 661 nachweislich nicht mehr erforderlich ist, entfallen.

Parallel dazu wird auch die Rückabwicklung und der Verkauf der bereits für den Bund erworbenen, zukünftig nicht mehr benötigten Teilflächen abgewickelt. In diesem Zusammenhang wird auf Folgendes hingewiesen: Wird ein Vorhaben aufgegeben, kann der frühere Eigentümer auch für den Fall, dass der Ankauf der Grundstücke für Straßenbauzwecke auf einem freihändigen Vertrag beruhte, Rückkauf und Rückübertragung fordern. Einem solchen Verlangen des

früheren Eigentümers sollte grundsätzlich entsprochen werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann ein Antrag auf Rückenteignung binnen zwei Jahren seit Entstehung des Anspruchs bei der zuständigen Enteignungsbehörde eingereicht werden (vgl. § 102 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Das Rücküberignungsverfahren richtet sich nach den Vorschriften des Enteignungsverfahrens. Für das Enteignungsverfahren gelten gem. § 19 Abs. 5 FStrG die vom Land Hessen eingeführten landesrechtlichen Regelungen, das Hessische Enteignungsgesetz vom 04.04.1973 (GVBl. I S. 107), geändert durch Gesetz vom 08.10.2020 (GVBl. I S. 710).

D. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde gibt dem Antrag der Vorhabenträgerin auf Planänderung unter Anordnung der sich aus dem verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen sowie Violetteintragungen statt. Dem Vorhaben stehen weder zwingende Rechtsvorschriften noch unüberwindbare öffentliche oder private Belange entgegen. Die Planänderung nach § 76 HVwVfG ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit geboten und aus straßenbautechnischen und verkehrlichen Gründen planerisch gerechtfertigt und in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissions-schutzes besteht ein hohes Bedürfnis für diese Maßnahme. Die für die Verwirklichung des Vorhabens streitenden Belange überwiegen die Belange, die durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

Gegenstand der Planänderung sind Anpassungen bzw. Optimierungen zum bereits teilweise realisierten Bau der A 661, die im Zuge der neuen Verkehrsuntersuchung „Prognosehorizont 2030“ und der nachträglich normierten 16. BIm-SchV notwendig wurden. Gegenstände dieser Planänderung sind der Bau einer Direktrampe Anschlussstelle Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden), der Bau eines Verflechtungsstreifens, der dem Stand der Technik entsprechende Umbau/Ausbau der bereits bestehenden Regenrückhaltebecken RRB 2a und RRB 3 und die Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen (offenporiger Asphaltbelag auf den durchgängigen Hauptfahrbahnen der BAB 661, Bau und Erhöhung von Lärmschutzwänden) sowie die Aufhebung der sog. Alleenspange (Zubringer zum aufgegebenen Alleentunnel im Zuge der A 66) und des Autobahndreiecks Seckbach, einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen und der trassennahen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in Frankfurt am Main sowie einer Ökokontomaßnahme in Büdingen-Thiergarten.

Mit der geplanten Fertigstellung des bereits planfestgestellten Gesamtquerschnittes (Vervollständigung Westfahrbahn) der A 661 wird insbesondere die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Das Vorhaben ist zur Verwirklichung der genannten Planungsziele erforderlich. Eine Alternative, mit der die Planungsziele mit vergleichbaren nachteiligen Auswirkungen besser erreicht werden könnte, ist ebenso wenig vorhanden wie eine Alternative, mit der die Planungsziele mit geringeren nachteiligen Auswirkungen in im Wesentlichen gleich geeigneter Weise erreicht werden könnten. Durch das Änderungsvorhaben werden vor allem Auswirkungen des bereits planfestgestellten Vorhabens im Bereich des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit verbessert. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter der Umwelt stehen der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegen, zumal sie durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen entweder vermieden oder weitgehend ausgeglichen werden. Daher konnte auch der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft zugelassen werden.

Die in diesem Beschluss aufgeführten Belange, insbesondere der Wasserwirtschaft und des Immissionsschutzes sind gewahrt. Durch die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wird gewährleistet, dass betriebsbedingt keine schädlichen Umwelteinwirkungen entstehen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Für nicht vermeidbare Fälle von Grenzwertüberschreitungen bestehen dem Grunde nach Ansprüche auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen.

Die Gesamtschau der Umweltauswirkungen des Vorhabens einschließlich der vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führt zu dem Ergebnis, dass die verbleibenden negativen Umweltauswirkungen unter Abwägung mit den gerechtfertigten Planungszielen zumutbar und hinzunehmen sind. Mit den getroffenen Regelungen und angeordneten Nebenbestimmungen werden sämtliche durch das Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte bewältigt. Den durch die

Planänderungen berührten öffentlichen und privaten Belangen wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Die im laufenden Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen waren, soweit ihnen nicht durch die Zusagen oder Planänderungen Rechnung getragen werden konnte, zurückzuweisen. Zum Ausgleich der mit den im Interesse der Allgemeinheit erforderlichen und in der festgestellten Art und Weise zweckmäßigen Bauvorhaben verbundenen Nachteile für die betroffenen Eigentümer, kann in einem gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ein Ausgleich herbeigeführt werden.

Die Änderungen des planfestgestellten Vorhabens können demzufolge antragsgemäß zugelassen werden.

E. Sofortige Vollziehbarkeit

Die Planfeststellungsbehörde ordnet gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses im öffentlichen Interesse an (siehe unter Ziffer A.VI). Die Vorhabenträgerin hat mit Nachricht vom 05.10.2023 einen entsprechenden Antrag bei der Planfeststellungsbehörde gestellt (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 05.10.2023).

Das hier planfestgestellte Änderungsvorhaben ist nicht im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Auch der ursprünglich 1980 planfestgestellte vierstreifige Neubau der A 661 zwischen Preungesheim und der Hanauer Landstraße ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Daher ist kein gesetzlich angeordneter Sofortvollzug nach § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG gegeben.

Das ursprüngliche Vorhaben war jedoch zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Jahr 1980 in der Kategorie der 1. Dringlichkeitsstufe (heute: vordringlicher Bedarf) des 2. Ausbauplans für die Bundesfernstraßen (Stand 1975) eingeordnet und ist nunmehr, insbesondere in Bezug auf den Bau der Richtungsfahrbahn

Richtung Offenbach (westliche Fahrbahn) vollziehbar und umsetzbar. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die Vervollständigung der A 661 um die Richtungsfahrbahn Richtung Offenbach aufgrund von Kapazitätsproblemen des Provisoriums erforderlich ist und mit dem vorgelegten Bauablaufplan zum Ausdruck gebracht, die Planungsleistungen für den Bau umgehend beauftragen zu wollen. Die bereits mögliche Fertigstellung des vierstreifigen Neubaus und die Beseitigung des seit 1995 bestehenden Provisoriums würde jedoch ohne den in diesem Planänderungsverfahren planfestgestellten Lärmschutz zu Nachteilen für die Anwohner führen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher die umgehende Fertigstellung der mit diesem Planänderungsverfahren vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an der A 661 zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner als dringend erforderlich an (siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer C. III. 1. und C. III. 11.). Zudem sind die in diesem Verfahren zugelassene neue Direktrampe und die Verflechtungsstreifen für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Verkehre und damit aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll. Des Weiteren ist eine zeitnahe Fertigstellung der bereits bestandskräftig planfestgestellten Richtungsfahrbahn nach Offenbach und der neuen Direktrampe sowie Verflechtungsstreifen auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit dringend geboten (siehe C. III. 1). Daher ist die zeitnahe und gleichzeitige zeitnahe Umsetzung der Gesamtmaßnahme gemäß dem vorgelegten Bauablaufplan sinnvoll und erforderlich.

Eine aufschiebende Wirkung möglicher Rechtsmittel in Bezug auf die hier planfestgestellte Planänderung könnte dazu führen, dass die Vervollständigung der planfestgestellten Richtungsfahrbahn nach Offenbach ohne eine rechtzeitige Fertigstellung des Lärmschutzes durchgeführt wird. Ein weiteres Zuwarten bzgl. der Vervollständigung der A 661 bis zum Abschluss eines möglicherweise über zwei Instanzen stattfindenden, mehrjährigen gerichtlichen Verfahrens ist den Betroffenen vor Ort und den Verkehrsteilnehmern nicht zumutbar. Dieses besondere Vollzugsinteresse überwiegt ein mögliches Aussetzungsinteresse po-

tentieller Kläger. Denn durch die Umsetzung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss planfestgestellten Änderungen, namentlich dem Bau der Direktrampe und der Verflechtungsstreifen, der Erneuerung der Regenrückhaltebecken, der Teilaufhebung des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf die Alleenspange und das Autobahndreieck Seckbach und insbesondere der Herstellung der Lärmschutzmaßnahmen, sind keine negativen Wirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort verbunden. Vielmehr dienen diese hier planfestgestellten Maßnahmen dazu, nachteilige Wirkungen des ursprünglich planfestgestellten, bestandskräftigen Vorhabens zu verringern. Aufgrund dieses öffentlichen Interesses überwiegt das Vollzugsinteresse der Vorhabenträgerin und der Allgemeinheit das Aussetzungsinteresse in Bezug auf die hier planfestgestellten Planänderungen. Daher konnte hier die Anordnung des Sofortvollzugs gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO erfolgen.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof**Goethestraße 41-43****34119 Kassel**

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (das ist das Land Hessen, vertreten durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann gemäß § 17e Abs. 3 FStrG nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Hessischen Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Bevollmächtigten vertreten

lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tarek Al-Wazir', is centered on the page. The signature is written in a cursive style with a large initial 'T'.

Tarek Al-Wazir