

Neubau der Bundesautobahn\*

A 661 Endausbau Ostumgehung Frankfurt am Main

~~Neubau der Landesstraße / Kreisstraße\*~~

zw. NK 5818-119  
zw. NK -

und  
und

NK 5818-126  
NK -

Von Bau-km \_\_\_\_\_ 8+750 bis 11+902 \_\_\_\_\_

Straßenbauverwaltung:

Nächster Ort: \_\_\_\_\_ Frankfurt am Main \_\_\_\_\_

Hessen

Baulänge: \_\_\_\_\_ 3.152 m \_\_\_\_\_

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement

**Planänderung Ostumgehung Frankfurt am Main**  
**Endausbau der A 661**  
**zw. AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a.M. - Ost**  
**mit Direktrampe, Verflechtungsstreifen, Aufhebung Alleespange und**  
**erweiterter Lärmschutz**

~~für eine Landesstraßen- / Kreisstraßenmaßnahme\*~~

~~für eine Bundesfernstraßenmaßnahme\*~~

~~für ein Bauwerk\*~~

~~für einen Nebenbetrieb / eine Nebenanlage\*~~

~~für eine Maßnahme zur Lärmsanierung\*~~

~~für eine Betriebseinrichtung\*~~

**Unterlage 0**  
**- Vorbemerkung -**

<p>Aufgestellt Fulda, den 30.06.2020 Hessen Mobil - Dezernat Planung Osthessen -</p> <p style="text-align: center;">_____ i.A. gez. Hilmar Heuser Dezernent</p>	

\*) Nichtzutreffendes streichen

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>HISTORIE.....</b>	<b>3</b>
1.1	VORGESCHICHTE BIS ZUR PROVISORISCHEN HERSTELLUNG DER OSTFAHRBAHN 1995.....	3
1.2	ERGÄNZUNGEN LÄRMSCHUTZ GEMÄß DER EINGEFÜHRTEN 16. BImSchV .....	5
1.3	WEITERE BESCHLÜSSE ZUR A 661 IM BEPLANTEN BEREICH.....	6
<b>2</b>	<b>VERVOLLSTÄNDIGUNG DES GESAMTQUERSCHNITTES - AUSBAU WESTFAHRBAHN.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>GEGENSTAND DES PLANÄNDERUNGSVERFAHREN DER A 661.....</b>	<b>7</b>
3.1	DIREKTRAMPE UND VERFLECHTUNGSTREIFEN .....	7
3.2	REGENRÜCKHALTEBECKEN RRB 2A UND RRB 3 .....	7
3.3	LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN .....	8
3.4	AUFHEBUNG ALLEESPANGE UND AD SECKBACH.....	8
<b>4</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>9</b>

## 1 Historie

### 1.1 Vorgeschichte bis zur provisorischen Herstellung der Ostfahrbahn 1995

Der Neubau der A 661 (Ostumgehung Frankfurt) wurde mit Beschluss vom **04. Januar 1980** planfestgestellt. Der hier betrachtete Bereich zwischen der AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt a.M. Ost stellt einen Teilbereich der gesamten planfestgestellten Maßnahme aus dem Jahre 1980 dar. Die Gesamtstrecke umfasst den Neubau der Bundesautobahn A 661 nördlich von Preungesheim bis südlich Hanauer Landstraße, sowie den Neubau der A66 vom AD Seckbach bis zur Kreuzung Dortelweiler Straße im Stadtgebiet Frankfurt am Main einschließlich der zugehörigen Knotenpunkte und Anschlussstellen im vorher genannten Bereich.

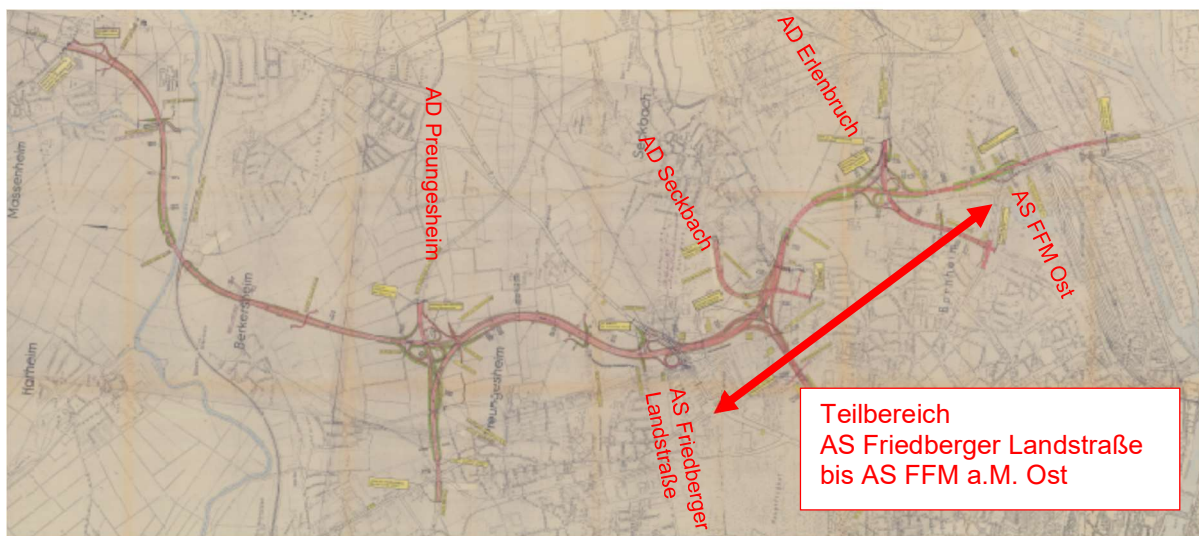


Abb.: Übersichtslageplan Unterlage 4 Blatt 3 aus Planfeststellungsverfahren 04.01.1980

Aufgrund von Verwaltungsstreitverfahren wurden in den folgenden Jahren mehrere Planänderungen durchgeführt. Die wesentlichen für den hier zu betrachtenden Bereich zwischen AS Friedberger Straße und AS Frankfurt a.M. Ost sind nachfolgend genannt:

#### **20.06.1986: Änderungs- und Ergänzungsbeschluss [III c 25-61 k 04 (1.024a)]:**

Nachdem die Stadt Frankfurt im Rahmen des Anhörungsverfahrens, auf die von ihr geplante Ortsumgehung Seckbach verzichtete, muss das durch die vorgesehene Planung zerschnittene Straßennetz im Bereich Seckbach durch den Bau einer Straßenüberführung im Zuge der Seckbacher Landstraße - Heinz-Herbert-Karry-Straße und des Rad- und Fußgängerüberführungsbauwerks im Zuge der Berger Straße - Wilhelmshöhe Straße über die Ostumgehung verbunden werden. (Siehe Beschluss III c 25-61 k 04 (1.024a), Seite 12f) Weiterhin werden die Lärmschutzanlagen in Form einer Überdeckung der Nordost-Fahrbahn auf einer Länge von 225 m mittels einer Stahlbetonplattform (sog. Galerie Seckbach) und die Eintunnelung der Direktrampe 35 des AD Seckbach in Richtung Alleetunnel ergänzt. Ebenso werden mehrere Lärmschutzwände errichtet:

- nördlich der Galerie zw. Bau-km 9+787 bis 9+815

- südlich der Galerie zw. Bau-km 10+040 bis 10+155
- Bau-km 9+407 bis 9+787 Nordostseite auf Einschnittsböschung
- Talbrücke Seckbach Bau-km 10+190 - 10+480 Nordseite und Mittelstreifen
- Ostseite der Direktrampe 31 (Alleespanne) Bau-km 0+235 bis 0+670
- Verlängerung des Lärmschutzwalles an Südwestseite der Ostumgehung

Eine ausführlich erläuterte Auflistung ist dem o.g. Beschluss III c 25-61 k 04 (1.024a) auf den Seiten 4 und 5 zu entnehmen.

#### **25.01.1989: Entscheidung Ersatzzubringer Ratsweg:**

Im Beschluss vom 04. Januar 1980 wurden der Zubringer Ratsweg sowie die hierfür erforderlichen Verbindungsrampen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten des Knotens Erlenbruch aus dem Beschluss ausgeklammert, da die vorgesehene Lösung nicht im Einvernehmen mit den Gremien der Stadt Frankfurt gesetzt werden konnte.

Der dann vorgelegten Lösung des hessischen Straßenbauamtes mit der Anbindung der A 661 über Rampen an den Ratsweg/Am Riederbruch hat die Stadt Frankfurt zugestimmt. Da es sich bei den vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen um Maßnahmen von rechtlich unwesentlicher Bedeutung handelte, wurde von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens abgesehen.

#### **08.02.1989: Beschluss Sofortvollzug 1. Baustufe 9+200 – 11+240:**

Nach Anordnung des Beschlusses wurde folgende 1. Baustufe verwirklicht:

- Neubau Ostfahrbahn mit je 2 Richtungsfahrbahnen mit Mitteltrenneinrichtung von Bau-km 9+200 – 11+240 und den dazugehörigen Bauwerken, Straßenneben- und Immissionsschutzmaßnahmen inkl. der Ausfahrtrampe zur Friedberger Landstraßen aus Richtung Süden.
- Überführungsbauwerk und Umverlegung der Seckbacher Landstraße sowie der Berger Straße
- Lärmschutzwand im Bereich Katharinen-Krankenhaus
- provisorisches Regenrückhaltebecken RRB 2a
- Erd-, Leitungs- und Entwässerungsbau

#### **23.03.1989: Beschluss Sofortvollzug Erweiterung 8+530 – 9+200 und 11+240 – 11+900:**

Nach Anordnung des Beschlusses zur ersten Baustufe wurden folgende Erweiterungen erwirkt:

- zwischen Bau-km 8+530 – 8+900 sowie zwischen 11+700 – 11+900 gesamter festgestellter Querschnitt der A 661

- zwischen Bau-km 11+240 – 11+850 der Ausbau Ostfahrbahn gemäß 1. Baustufe
- zwischen 8+900 – 9+200 und 11+580 – 11+700 Verziehung des Gesamtquerschnittes auf den Querschnitt der 1. Baustufe

Nach Anordnung des Sofortvollzuges 1989 wurde die Ostseite der A 661 zwischen AS Friedberger Landstraße und Hanauer Landstraße einschließlich der Talbrücken Seckbach und Erlenbruch im Jahre 1995 hergestellt. Der gesamte Verkehr wird seitdem 4-streifig über dieses Provisorium geführt. (Darstellung Übersichtkarte U00.1 Blau)

## **1.2 Ergänzungen Lärmschutz gemäß der eingeführten 16. BImSchV**

Auf Grund der seinerzeit fehlenden gesetzlichen Vorgaben (Grenzwerte und Rechenverfahren) konnte der Lärmschutz nur in geringem Umfang berücksichtigt werden. Nach Anordnung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16.BImSchV) erfolgte erstmals eine normative Festlegung der Immissionsgrenzwerte und des Verfahrens zur Ermittlung der Emissionen und Immissionen. Auf dieser Grundlage wurden neue schalltechnische Berechnungen durchgeführt, deren Ergebnisse zu folgenden Entscheidungen geführt haben:

### **22.01.1991: Entscheidung Lärmschutz 10+040 – 10+500 [IV a 21 – 61 k 04 [1.024 c)]:**

Zwischen Bau-km 10+040 bis 10+500 wird beidseitig eine 6,00 m hohe und 3,00 m zur Fahrbahn hin auskragende Lärmschutzwand errichtet. Sollte dies nicht zu einer Absenkung unter die geforderten Immissionsgrenzwerte führen, ist passiver Schallschutz für Teilbereiche der folgenden Gebäude vorzusehen:

- Hufelandhaus Wilhelmshöher Straße 34 und zurückliegenden 5-7- geschossigen Wohngebäude (Wohnheim B, Personal- und Altenwohnungen) ab III. Obergeschoss
- Wohnhaus Wilhelmshöher Straße 6

Eine ausführlich erläuterte Auflistung und die exakt betroffenen Fenster sind dem Beschluss [IV a 21 – 61 k 04 [1.024 c)] auf der Seite 3 zu entnehmen.

### **28.02.1991: Entscheidung Lärmschutz 9+525 – 9+815 [IV a 21 – 61 k 04 [1.024 e)]**

Im Bereich von Bau-km 9+525 bis 9+815 wird eine Stützmauer mit einer aufgesetzten Lärmschutzwand errichtet.

Sollte dies nicht zu einer Absenkung unter die geforderten Immissionsgrenzwerte führen, ist passiver Schallschutz für Teilbereiche der folgenden Gebäude vorzusehen:

- Wohnhaus Melsunger Straße 4 im II. OG
- Wohnhäuser Melsunger Straße 5 und 7 im I. und II. OG
- Wohnhaus Heinz-Herbert-Karry-Straße 14 im I. und II. OG

Eine ausführlich erläuterte Auflistung und die exakt betroffenen Fenster sind dem Beschluss [IV a 21 – 61 k 04 [1.024 e)] auf den Seiten 2 und 3 zu entnehmen.

### **15.06.1993: Entscheidung RLT-Anlage Hufelandhaus [IV a 21 – 61 k 04 [1.024 f)] :**

In diesem Änderungsbeschluss wird dem Träger der Straßenbaulast, hier der Bundesrepublik Deutschland, auferlegt, die Kosten für den Einbau und die Unterhaltung einer raumlufthechnischen Anlage (RLT-Anlage) im Hufelandhaus zu übernehmen. (Beschluss [IV a 21 – 61 k 04 [1.024 f)], Seite 2f)

### **bereits realisierte Lärmschutzmaßnahmen:**

Mit der Herstellung der Ostfahrbahn 1995 wurde bereits ein Teil des planfestgestellten Lärmschutzes realisiert. Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

- Lärmschutzwand an der Rampe 33 der AS Friedberger Landstraße H = 3,50 m
- Einhausung der Ostfahrbahn der A 661 (Galeriebauwerk)
- LSW auf der Ostseite der A 661 im Bereich Talbrücke Seckbach, H = 6,50 m, Auskragung 3,00 m.
- Lärmschutzwand beidseitig auf der TB Erlenbruch, H = 2,50 m

### **1.3 Weitere Beschlüsse zur A 661 im beplanten Bereich**

Da die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in die städtische Kanalisation im Planfeststellungsbeschluss nicht gesondert aufgeführt wurde, hat Hessen Mobil (damals Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt) zusammen mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Frankfurt bei der Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Ergänzung beantragt.

### **10.01.1996: Beschluss zur Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnis [IV a21 – 61 k 04 (1.024 g)]:**

Dem Träger der Straßenbaulast wird die Erlaubnis erteilt, das über die Hochwasserentlastungsleitung aus dem Regenrückhaltebecken (RRB) 3 abfließende Niederschlagswasser in das oberirdische Gewässer Riedgraben (Gewässer III.Ordnung) einzuleiten.

## **2 Vervollständigung des Gesamtquerschnittes - Ausbau Westfahrbahn**

In der nun vorliegenden Planung wird die Vervollständigung der Westfahrbahn gemäß dem Beschluss vom 04.01.1980 und den o.g. Ergänzungs- und Änderungsbeschlüssen nachrichtlich dargestellt.

Der bereits planfestgestellte Ausbau der Westfahrbahn umfasst den Restquerschnitt des zweibahnigen Ausbaues der A 661 mit künftig 2 durchgehende Fahrstreifen mit Standstreifen auf beiden Seiten mit dem Anschlussbereich der Rampen im Bereich AD Erlenbruch. (Darstellung Übersichtkarte U00.1 Grün)

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.

Das Autobahndreieck Erlenbruch, welches bereits erstmalig Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.01.1980 im Zuge der A 661 Ostumgehung Frankfurt war, wurde durch den Planfeststellungsbeschluss für den Bau des Tunnels Riederwald vom 06.02.2007 in Gänze einschließlich der Verflechtungsbereiche überplant. Der Planfeststellungsbeschluss zur A 66, Teilabschnitt Riederwaldtunnel, umfasst somit nicht nur die Rampen der A 66, sondern auch die Fahrbahnen der A 661, Ostumgehung Frankfurt am Main von Bau-km 10,480 bis Bau-km 11,245. (Darstellung Übersichtkarte U00.1 Türkis)

Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 66, Teilabschnitt Tunnel Riederwald, vom 06.02.2007 wurde in der Fassung des Beschlusses vom 18.12.2019 zuletzt geändert.

### **3 Gegenstand des Planänderungsverfahrens der A 661**

Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald durchgeführten Mikrosimulationen (VU 2030 vom 26.10.2017, Prognosehorizont 2030) zeigen, dass der Verkehr über den planfestgestellten Ausbau nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann. Für die daraus resultierenden Maßnahmen muss ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden.

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. (Darstellung Übersichtkarte U00.1 Magenta)

#### **3.1 Direktrampe und Verflechtungsstreifen**

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurden folgende Maßnahmen entwickelt:

- 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

Diese Maßnahmen spiegeln sich im Planfall 1a der Verkehrsuntersuchung ab. Der neu geplante Verflechtungsstreifen bildet mit den Verflechtungsstreifen des AD Erlenbruch einen durchgehenden Fahrstreifen von der AS Friedberger Landstraße bis zum AD Erlenbruch.

#### **3.2 Regenrückhaltebecken RRB 2a und RRB 3**

##### **RRB 2a**

Im Zuge des Sofortvollzuges wurde ein provisorisches Regenrückhaltebecken (RRB) 2a im Rampenohr des AD Seckbach realisiert.

Aufgrund des Wegfalles des AD Seckbach mit den zugehörigen Rampen, kann das Becken

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. Hierzu siehe die Detailplanungen gemäß der Unterlage 18.1.

### **RRB 3**

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 Umbau und Ertüchtigung des vorhandenen Beckens wird das vorhandene Becken zukünftig an die geltenden Richtlinien und Normen angepasst, damit das gesamte Entwässerungssystem der A661 wieder leistungsfähig ist.

Das RRB 3 wird als so genanntes Trockenbecken (nicht gedichtetes Erdbecken ohne Dauerstau) mit der vorhandenen Rohrdrossel DN 300 (sohlgleich mit der Böschung des RRB) konzipiert.

Weitere Angaben zu dem Becken sind der Unterlage 18.2 zu entnehmen.

### **3.3 Lärmschutzmaßnahmen**

Anhand der Verkehrsprognose 2030 wurden auf Grundlage der "Schalltechnischen Untersuchung" (Unterlage 17) folgende zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen geplant:

- vollflächiger Einbau von einem Asphaltbelag mit einem Korrekturwert von DStrO -5 dB auf den durchgängigen Hauptfahrbahnen Ost- und Westfahrbahn
- Bau-km 8+680 - 8+900 LSW LA 12 Festeburgsiedlung östlich A 661, Höhe 10,00 m
- Strecken-km 0,545 - 0,685 LSW LA 11 Ausfahrrampe Friedberger Landstraße östlich A 661, Höhe 10,00 m
- Bau-km 0+100 (Achse Direktrampe) - 9+425 LSW 10 Westseite A 661, H=10,00m
- Bau-km 9+425 - 9+800 LSW 09 Westseite A 661, H=8,00 m
- Bau-km 9+810 - 10+120 LSW LA 01a auf der Westseite der A 661, H = 8,00 m
- Bau-km 10+052 - 10+508 LSW LA 02 auf dem Mittelstreifen der A 661, westliche Auskragung
- Bau-km 10+120 - 10+505 LSW LA 01b auf der Westseite der A 661, H = 6,50 m mit 3,00 m Auskrragung zur Fahrbahn
- Bau-km 11+573 - 11+694 Erhöhung LSW LA 07d südl. Widerlager TB Erlenbruch auf der Ostseite der A 661 auf 6,00 m
- Bau-km 11+694 - 11+902 LSW LA 07 auf der Ostseite der A 661, H= 6,00 m

Weitere Lärmschutzwände im Bereich AD Erlenbruch sind im Verfahren A 66 Tunnel Riederwald enthalten. Hierfür wurde am 18.12.2019 der Beschluss erwirkt.

### **3.4 Aufhebung Alleespange und AD Seckbach**

Die damaligen planfestgestellten Planungen für die Ostumgehung Frankfurt am Main beinhalteten zudem den Zubringer sog. Alleespange (etwa 160m westlich der Dortelweiler



Straße) bis zum Dreieck Seckbach als Verknüpfung der A 661 mit dem geplanten Alleentunnel A 66 in Richtung Wiesbaden. (Darstellung Übersichtkarte U00.1 Orange)

Aufgrund geänderter Ziele zur städtischen Verkehrserschließung wurde das Projekt Alleentunnel seitens der Stadt Frankfurt (Main) aufgegeben. Baurechtlich wurde die Planung am 05.02.2015 mit einem Aufhebungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) verworfen. Mit dem Aufhebungsbeschluss für den Alleentunnel entfallen auch die Erfordernisse der nördlich anschließenden Alleespange und des Autobahndreieck Seckbach. Demzufolge werden alle Fahrbeziehungen von und nach Westen obsolet. (siehe Unterlage 16.1)

#### **4 Zusammenfassung**

Die Teilprojekte, die Gegenstand der vorliegenden Unterlage sind, werden der Vollständigkeit halber nochmals aufgelistet:

- Direktrampe AS Friedberger Landstraße (von Westen in Richtung Süden),
- Durchgehender Verflechtungsstreifen AS Friedberger Landstraße – AD Erlenbruch,
- Lärmschutzmaßnahmen
- Ausbau RRB 2a und RRB 3
- Aufhebung AD Seckbach und Alleespange

Aufgestellt:

Fulda, im Juni 2020

Christiane Dickert