

# BVN e.V.

## Bürgervereinigung Nordend e.V.

An die  
Redaktionen

1. Vorsitzender  
Thomas Seiffert  
**Kontaktadresse:**  
Friedhelm Ardelt-Theeck  
Leuchte 35 A  
60388 Frankfurt/Main  
E-Mail: f.ardelt-theeck@t-online.de ,  
Tel.: 06109 /36751

### Presseerklärung

Frankfurt/Main, 07.04.2019

### A 66 Riederwaldtunnel torpediert Luftreinhalteplanung und Verkehrswende

Den heftigen Streit um Dieselfahrverbote und die Notwendigkeit einer Verkehrswende nimmt die Bürgervereinigung Nordend e.V. (BVN) zum Anlass, um eindringlich vor dem Bau der neuen 6-8-spurigen Autobahn A 66 Riederwaldtunnel und deren Anschluss an die bestehende nur 4-streifige Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 661 am Bornheimer Hang zu warnen! Die neue Autobahn torpediert die Luftreinhalteplanung in Frankfurt am Main bzw. dem Rhein-Main-Gebiet und steht im krassen Gegensatz zu der längst überfälligen Verkehrswende. Deshalb fordert die BVN e.V. die zuständige Hessische Umweltministerin in einem ausführlichen Schreiben auf, das Autobahngroßprojekt sofort aus dem Luftreinhalteplan für Frankfurt bzw. das Rhein-Main-Gebiet zu streichen und dessen Realisierung zu unterbinden.

Der Bau der Bundesautobahn A 66 Riederwaldtunnel verursacht, wie die aktuelle Verkehrsuntersuchung belegt, eine drastischen Gesamtverkehrszunahme im Frankfurter Osten verbunden mit der Erzeugung eines hohen Verkehrsdrucks auf das angeschlossene - städtische Straßennetz und einer extremen Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Mit der A 66 werden über 80.000 Fahrzeuge mehr als heute den Frankfurt Osten durchqueren. D.h. täglich dann ca. 200.000 Fahrzeuge (davon 110.000 auf der A 66) statt den heutigen ca.120.000 Kfz/24 h auf B 521, Wilhelmshöher Straße, Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße zusammen. Beim Schwerverkehr kommt es zu einer Steigerung von heute 6.600 auf dann 11.000 Lastkraftwagen Tag und Nacht; ca. 70 % mehr. Die neuen Verkehrsmassen führen nicht nur auf den Autobahnen A 66 und A 661 zu drastischen Verkehrszunahmen (A 66 Bergen-Enkheim täglich ca. 100.000 Fahrzeuge statt 30.000, Autobahndreieck Erlenbruch dann ca. 190.000 Fahrzeuge täglich statt ca. 100.000), Beim Schwerverkehr steigt die Belastung auf der A 661 von ca. 9.500 auf dann 17.000 Lastkraftwagen, also eine Steigerung um über 80 %! Auch auf den Haupteinfallstraßen wie der Friedberger Landstraße (dann ca. 60.000 Kfz/24h statt heutiger ca. 47.000 Kfz/24h oder dem Ratsweg dann ca. 45.000 Kfz/24 h statt heutiger ca. 35.000). Zusammen mit dem Autobahnzubringer zur Hängelstraße/Eckenheimer Landstraße sowie Hanauer Landstraße innerhalb des Autobahnringes bzw. der Umweltzone kommt es zu einer Zunahme von ca. 30.000 Kfz/24h auf dann 170.000 Kfz/ h.

Einen besonderen Knackpunkt bilden Pfortnerampeln, die das Hessische Umweltministerium selbst als eine der Hauptmaßnahmen zur Schadstoffreduzierung dem Verwaltungsgerichtshof zur Abwendung von Fahrverboten präsentierte. Hessen Mobil stellte aber dazu beim Erörterungstermin für die A 66 Riederwaldtunnel unmissverständlich klar, dass Autobahnabfahrten nicht "gepfortnert" werden dürften, um keinen Rückstau zu verursachen. Dies steht im klaren Widerspruch zum Luftreinhalteplan für Frankfurt, in welchem Pfortnerampeln entlang der Friedberger Landstraße schon seit 2002 fester Teil der Luftreinhalteplanung sind, deren Wirksamkeit das Ministerium nun offiziell von bisher 10% auf sogar 30 % erhöhen will. (bis zu 3 Kilometer Rückstau bis zum Autobahndreieck Preungesheim auf der A 661 gehört morgens zum Alltag). Damit ist die Aussage der Verkehrsprognose die A 661 (maximal Tempo 30 in den Spitzenzeiten!) wäre ausreichend leistungsfähig, nicht mehr länger aufrecht zu erhalten. Das Ministerium muss hier schnellstens für Klarstellung sorgen!

Genauso schwer wiegt die Tatsache, dass die Verkehrsprognose wie auch die Lärm- und Schadstoffberechnungen für die Verbindung A 66/A 661 nicht die Realität wiedergeben. Hier wird einfach eine Entlastung durch den Ausbau der A 3 und A 5 auf dann 8 bzw. 10 Fahrstreifen vorausgesetzt, obwohl Planfeststellungsverfahren für A 3 und A5 weder in Sicht, noch deren Dauer und Ausgang absehbar sind und die A 66 Riederwaldtunnel samt ausgebauter A 661 als Entlastungsstrecken für deren Ausbau benötigt werden. Gleichzeitig wird neuer Fernverkehr bestritten und bleibt die hohe tägliche Staugefahr durch Unfälle und Verkehrsbehinderungen aus formalen Gründen einfach unberücksichtigt. D.h. es ist grundsätzlich von noch mehr Verkehr und damit auch noch höheren Lärm- und Schadstoffemissionen im Frankfurt Osten auszugehen.

Friedhelm Ardelt-Theeck, Sprecher der Bürgervereinigung Nordend e.V.