

BVN e.V.

Bürgervereinigung Nordend e.V.

An den
Magistrat der
Stadt Frankfurt am Main
Hauptamt
Römerberg 23

60311 Frankfurt am Main

1. Vorsitzender
Thomas Seiffert

Kontaktadresse:

Friedhelm Ardelt-Theeck
Leuchte 35A
60388 Frankfurt/Main
Tel.: 06109 / 36751
Mobil: 0151-16559854
f.ardelt-theeck@molochautobahn.de
www.molochautobahn.de

Frankfurt/Main, 02.06.2019

A 66 Tunnel Riederwald verursacht Verkehrskollaps und torpediert Luftreinhalteplanung und Verkehrswende!

Stadt Frankfurt am Main muss für den Stopp des Tunnelbaus sorgen!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Feldmann
Sehr geehrte Frau Umweltdezernentin Heilig,
sehr geehrter Herr Verkehrsdezernent Oesterling,
sehr geehrter Herr Planungsdezernent Josef
sehr geehrte Frau Bildungsdezernentin Weber,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgervereinigung Nordend e.V. verfolgt mit großer Aufmerksamkeit die augenblickliche Diskussion um die vom Verwaltungsgericht in Wiesbaden für Frankfurt am Main und andere Hessische Städte angeordnete "Dieselfahrverbote" und die damit verbundene Notwendigkeit einer spürbaren Verkehrswende, damit endlich die schon seit 10 Jahren EU-weit geltenden Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden können.

Diesen Entscheidungsprozess nimmt die Bürgervereinigung Nordend e.V. nun zum Anlass, eindringlich vor dem Bau der neuen 6-8-spurigen Autobahn A 66 Tunnel Riederwald und deren Anschluss an die bestehende nur 4-streifige Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 661 am Bornheimer Hang zu warnen.

Um die Schadstoff- und Lärmgrenzwerte einhalten zu können, sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität in Frankfurt am Main und insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen nachhaltig zu verbessern, ist eine allgemeine deutliche Verkehrsreduzierung unabdingbar! Die Autobahn A 66 Tunnel Riederwald wird aber noch mehr Verkehr als heute in die Stadt pumpen. Diese Tatsache steht im krassen Gegensatz zu allen Zielen der Luftreinhaltung, der Lärminderungsplanung und auch der Klimapolitik. Eine einzige Katastrophe!

Nach eingehender Auswertung der Planungsunterlagen und anschließender detaillierter Erörterung mit den Vertretern der Landesplanungsbehörde Hessen Mobil unter der Regie des Regierungspräsidiums Darmstadt im September 2018 im laufenden Planänderungsverfahren A 66 Tunnel Riederwald/Autobahndreieck Erlenbruch A 66/A 661 kommt die Bürgervereinigung Nordend e.V. zu dem eindeutigen Schluss, dass die **Unterlagen be-**

legen, dass der so genannte "Lückenschluss" zu einer drastischen Gesamtverkehrszunahme im Frankfurter Osten führen wird, verbunden mit der Erzeugung eines hohen Verkehrsdrucks auf das - an das Autobahnnetz angeschlossene - städtische Straßennetz und entsprechenden Folgen für die Lärm- und Schadstoffbelastung der Frankfurter Bevölkerung in Frankfurt am Main.

Statt der allgemein angestrebten Verkehrswende wird mit diesem Projekt dem Autoverkehr wie schon in all den Jahrzehnten zuvor - entgegen allen allgemeinen Forderungen und Beteuerungen - weiterhin in fataler Weise Vorschub geleistet.

Darüber hinaus steht für die Bürgervereinigung Nordend e.V. eindeutig fest, dass die Anbindung der hoch belasteten 6-streifige Bundesfernautobahn A 66 Wiesbaden - Frankfurt/Main - Fulda/A 7 an die - laut Hessischem Verkehrsministerium bereits heute "über der Kapazitätsgrenze" liegenden - nur 4-spurige A 661 schon kurz nach feierlicher Eröffnung unweigerlich zu einem - noch nie da gewesenen und kaum vorstellbaren - gigantischen Verkehrskollaps im gesamten Frankfurter Osten führen wird. Welche Konsequenzen dies für die schon heute hohe Schadstoffbelastung in Frankfurt am Main trotz aller angestrebten technischen Maßnahmen haben wird, braucht hier nicht näher ausgeführt werden.

1

A 66 "Riederwaldtunnel" - Bestandteil der Maßnahmen in der aktuellen Hessischen Luftreinhalteplanung für Frankfurt am Main

Wie Sie sicher wissen ist der Bau der A 66 "Riederwaldtunnel" von Beginn an Bestandteil der Maßnahmen in der aktuellen Hessischen Luftreinhalteplanung für Frankfurt am Main und den Ballungsraum Rhein-Main: Entsprechend findet sich dieses Projekt im ersten Aktionsplan Frankfurt am Main 2005 auf Seite 44 gleich an erster Stelle unter dem Motto "Verkehr verträglich abwickeln": *Bündelung des notwendigen Kraftfahrzeugverkehrs auf einem leistungsfähigen und umfeldverträglichem Hauptverkehrsstraßennetz: Lückenschluss A66 (Riederwaldtunnel)"* etc.

In der Begründung dazu wird auf Seite 99 dieses Aktionsplans Frankfurt am Main 2005 ausgeführt:

*"Der Ausbau von Umgehungsstraßen kann in diesem Zusammenhang einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Anwohner leisten. Die Hintergrundbelastung wird in diesem Fall zwar nicht gesenkt, aber kritische Emissionsspitzen an Stellen mit entsprechend dichter Wohnbebauung vermieden. Diese Abwägung wurde auch im Hinblick auf den Lückenschluss A 66 (Riederwaldtunnel) in Frankfurt am Main getroffen. **Der positive Effekt einer Bündelung des regionalen Verkehrsflusses und der damit verbundenen Immissionsentlastung des hoch verdichteten Innenstadtbereichs ist höher zu bewerten als die Gefahr der Zunahme der Verkehrsströme durch Verwirklichung des Vorhabens.** Bereits im Verfahren zur Planfeststellung ist dafür Sorge zu tragen, dass die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV durch den Betrieb des Tunnels sicher eingehalten werden. Gemeinsam mit einer Reduzierung von Schadstoffen an der Quelle, d.h. Verminderung z.B. des Schadstoffeintrages durch den Einbau von Partikelfiltern an Kraftfahrzeugen, kann von einer Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Gebieten trotz Ausbaumaßnahmen ausgegangen werden."*

Genau diese hier beschriebenen Voraussetzungen werden nach Auffassung der BVN aber auf frappierende Art und Weise verfehlt!

Von einer "Umgehungsstraße" oder einem "umweltverträglichem Hauptverkehrsstraßennetz" sowie "einer Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Gebieten" durch eine "Reduzierung von Schadstoffen an der Quelle, d.h. Verminderung z.B. des Schadstoffeintrages ... an Kraftfahrzeugen," (siehe Dieselskandal, höherer Flottenverbrauch bzw. Tendenz zu SUV, längerer Zeitraum für Flottenumwandlung etc.) kann nachweislich in diesem Zusammenhang schon überhaupt keine Rede sein. Führen doch beide Autobahnen A 661 und A 66 mitten durch angrenzende dicht besiedelte Stadtteile und unentbehrliche und noch intakte hoch frequentierte Grün- bzw. Naherholungsgebiete des gesamten östlichen Grüngürtels von

Frankfurt am Main und entwerfen bzw. zerstören diese.

Frage 1a: Wer kontrolliert in welcher Weise im Sinne der Luftreinhalteplanung und Lärminderungsplanung den Planungsprozess beim Projekt A 66 Tunnel Riederwald im Hinblick auf die Luftreinhalteplanung und Lärminderungsplanung außer der Planungsbehörde Hessen Mobil und der Planfeststellungsbehörde Hessisches Verkehrsministerium selbst?

Die Bürgervereinigung Nordend e.V. hat in vier Jahrzehnten den Eindruck gewonnen, dass sich die Stadt Frankfurt wie auch das Land Hessen bzw. das für die Luftreinhaltung und Lärminderungsplanung zuständige Hessische Umweltministerium einfach nur darauf verlassen, dass ein erfolgter Planfeststellungsbeschluss bei den Autobahnprojekten im Frankfurter Osten schon generell gewährleistet wird, dass alle Vorgaben der Luftreinhaltung wie auch Lärminderungsplanung eingehalten bzw. erfüllt werden.

Einer derartigen Auffassung muss die Bürgervereinigung Nordend e.V. eindeutig widersprechen und klar feststellen, dass alle seit 1980 erreichten bzw. durchgesetzten Schutzmaßnahmen entlang der A 661 im Bereich Bornheim/Seckbach/Riederwald erst nach Jahre langen Protesten sowie Klageverfahren erfolgten, wobei die Klagen im Verfahren A 66 Tunnel Riederwald seit 2009 "ruhen" und bis heute noch gar nicht verhandelt wurden. **Es ist eine Tatsache, dass ohne die berechtigten Proteste und Klageverfahren seitens der Bürgerinitiativen bzw. Betroffener der gesamte Autobahnbau samt Autobahnkreuz (!!)** wie geplant ohne Schutz gebaut worden wären! D.h. konkret, die Seckbacher Lärmschutzgalerie sowie die gewölbte Lärmschutzwand entlang der Seckbachtalbrücke gäbe es nicht und die A 66 würde heute als offener Trog durch den Riederwald bzw. den Erlenbruch verlaufen. Natürlich ohne einen Riederwaldtunnel, der erst nachträglich nach langen Protesten 1985, also 5 Jahre nach den Planfeststellungsbeschlüssen für die Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 66/A 661 und A 66 Alleentunnel von 1980, beim Bundesverkehrsministerium in Bonn durchgesetzt werden konnte und anfangs gerade mal 680 m betrug, bevor dieser schließlich im Rahmen eines zweiten Planfeststellungsverfahrens auf 1000 m verlängert wurde. Auch alle mittlerer Weile zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzwände entlang des Autobahntrogs und des Autobahndreiecks Erlenbruch sowie entlang der Autobahn-Ostumgehung A 661 für Bornheim sind erst nachträglich über Rechtsmittel der Bürgerinitiativen erstritten worden!

Wenn ein Planfeststellungsbeschluss erlassen ist, kommt ein Eingreifen im Grunde genommen zu spät! Das man diesen Prozess kritisch begleiten muss, zeigt erneut das Ergebnis der Auswertung der Planungsunterlagen im laufenden Planänderungsverfahren durch die Bürgervereinigung Nordend e.V., wie die Analyse der Verkehrsbelastungen in der Folge dieses Schreibens noch dargelegt werden.

Allein die Einhaltung der Grenzwerte als Kriterium heranzuführen - die von der Bürgervereinigung Nordend e.V. bezweifelt wird - und eindeutige gravierende flächendeckende Verschlechterungen zu tolerieren, wie es im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens geschieht, ist nach Auffassung der BVN im Hinblick auf die künftige Belastung und damit verbundenen Verluste an Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung unzumutbar und völlig unakzeptabel.

Frage 1b:

Verlässt sich die Stadt Frankfurt einfach nur darauf, dass ein erfolgter Planfeststellungsbeschluss generell gewährleistet, dass alle Vorgaben der Luftreinhaltung eingehalten bzw. erfüllt werden?

Frage 1c:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main mit dem Widerspruch umgehen, der zwischen der oben zitierten Feststellung im Aktionsplan von 2005 (S.99) "*Der positive Effekt einer Bündelung des regionalen Verkehrsflusses und der damit verbundenen Immissionsentlastung des hoch verdichteten Innenstadtbereichs ist höher zu bewerten als die Gefahr der Zunahme der Verkehrsströme durch Verwirklichung des Vorhabens*", und der Tatsache, dass gleichzeitig der Verkehr auch im "Innenstadtbereich" wie hier

innerhalb des Autobahnringes (A 661) bzw. innerhalb der Umweltzone statt wie vorausgesetzt spürbar entlastet zu werden nachweislich laut zu Grunde liegender Prognose bis 2030 drastisch steigen wird?

2

Hier eine Auflistung der wichtigsten Fakten, die diese Einschätzung der Bürgervereinigung Nordend e.V. belegen.

2.1 a

Mehr Verkehr durch Bau der Autobahn A 66 bzw. Tunnel Riederwald im Vergleich zu heute im Frankfurter Osten:

- **Im Frankfurter Osten mit A 66 im Querschnitt zwischen Bergen-Enkheim und den Main; dann 198.900 Kfz/ 24h** statt heutigen 117.500 Kfz/24 h (auf B 521, Wilhelmshöher Straße, Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße zusammen): **Zunahme um 81.400 Kfz/24h bzw. 69,3 % mehr**
 - davon **25.000 - 30.000 induzierte (neue) Fahrten nach Frankfurt** laut Hessen Mobil zum Zweck des Einkaufens und Freizeit!
 - davon ca. **11.000 Kfz täglich die heute noch die A 3 benutzen**
 - u.a. **2000 Fahrten durch Umsteigen vom ÖV**; Konkurrenz zur nord-mainischen S-Bahn!
 - von **den restlichen rund 40.000 neuen Fahrzeugen** (bezogen auf insgesamt **81.400 Kfz/24h**) täglich, konnte Hessen Mobil beim Erörterungstermin bzgl. der Herkunft keine Auskunft geben, außer dass "einige Fahrten" aus dem Stadtgebiet Offenbach sich auf die A 66 verlagern, d.h. logischerweise künftig von Osten über die A 66 nach Offenbach fahren werden.
- **Auf der A 661 nördlich des Autobahndreiecks Erlenbruch dann 124.400 Kfz/ 24h** statt heutigen 96.200 Kfz/24 h: **Zunahme um 27.800 Kfz/24h bzw. 28,9 % mehr**
- **Auf der A 661 südlich des Autobahndreiecks Erlenbruch dann 136.700 Kfz/ 24h** statt heutigen 96.200 Kfz/24 h: **Zunahme um 40.500 Kfz/24h bzw. 42,1 % mehr**
- **Auf der A 661 südlich und nördlich des Autobahndreiecks Erlenbruch zusammen genommen dann 164.000 Kfz/ 24h** statt heutigen jeweils 96.200: **Zunahme auf der A 661 zusammen 68.300 Kfz/ 24h bzw. 71 % mehr**
- **Im Autobahndreieck Erlenbruch am Bornheimer Hang zusammen dann 184.750 Kfz/24 h** statt heutigen 96.200 Kfz/24 h auf der A 661: **Zunahme um 88.550 Kfz/24h bzw. 92 % mehr**

2.1 b

Mehr Schwerverkehr durch Bau der Autobahn A 66 bzw. Tunnel Riederwald im Vergleich zu heute im Frankfurter Osten:

- **Im Frankfurter Osten mit A 66 im Querschnitt zwischen Bergen-Enkheim und den Main; dann 11000 Lastkraftwagen/ 24h** statt heutigen 6.600 Lastkraftwagen /24 h (auf B 521, Wilhelmshöher Straße, Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße zusammen): **Zunahme um 4400 Lastkraftwagen /24h bzw. 66,67 % mehr**
- **Auf der A 661 nördlich des Autobahndreiecks Erlenbruch dann 11.800 Lastkraftwagen / 24h** statt heutigen 9.300 Lastkraftwagen /24 h: **Zunahme um 2500 Lastkraftwagen /24h bzw. 26,8% mehr**
- **Auf der A 661 südlich des Autobahndreiecks Erlenbruch dann 14.300 Lastkraftwagen / 24h** statt heutigen 9.300 Lastkraftwagen /24 h heute: **Zunahme um 5000 Lastkraftwagen /24h bzw. 53,8 % mehr**

- **Auf der A 661 (nördlich und südlich des AD Erlenbruch) zusammen dann 16.800 Lastkraftwagen /24h** statt heutigen jeweils 9.300 Lastkraftwagen /24 h: **Zunahme auf der A 661 zusammen 7.500 Lastkraftwagen / 24h bzw. 80,7 % mehr**
- **Im Autobahndreieck Erlenbruch am Bornheimer Hang zusammen dann 16.200 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 9.300 Lastkraftwagen /24 h auf der A 661: **Zunahme um 6.900 Lastkraftwagen /24h bzw. 74,2% mehr**

2.2 a

Die neuen Verkehrsmassen bzw. Verkehrsverlagerungen führen zu erheblichen zusätzlichen Belastungen der Autobahnen und des städtischen Straßennetzes im Frankfurter Osten:

- Im Riederwald im Bereich **Erlenbruch mit A 66 (offener Trog!)** zusammen dann **123.000 Kfz/24 h** statt heutigen 22.100 Kfz/24 h: **Zunahme um 100.900 Kfz/24h bzw. 457 % mehr** (westliches Tunnelportal an der Schäfflestraße mit anschließendem offenen Trog/108.800 Kfz/24 h und Autobahndreieck Erlenbruch!)
- **A 66 Bergen-Enkheim (Bestand ohne Lärmschutz)** dann **98.500 Kfz/24 h** statt heutigen 32.600 Kfz/24 h: **Zunahme um 66.400 Kfz/24h bzw. 206,9 % mehr**
- **Auf der A 661 westlich der Anschlussstelle Eckenheim** dann **109100 Kfz/ 24h** statt heutigen 103800 Kfz/24 h: **Zunahme um 5.300 Kfz/24h bzw. 5,11 % mehr**
- **Auf der A 661 südlich der Anschlussstelle Hanauer Landstr.** dann **138.600 Kfz/ 24h** statt heutigen 126.800 Kfz/24 h: **Zunahme um 11.800 Kfz/24h bzw. 9,31 % mehr**
- **Friedberger Landstraße südlich A 661** dann **58.900 Kfz/24h** statt heutigen 46.400 Kfz/24 h: **Zunahme 12.500 Kfz/24h 26,9 % mehr**
- **Ratsweg** dann **45.100 Kfz/24 h** statt heutigen 35.500 Kfz/24 h: **Zunahme um 9.600 Kfz/24h bzw. 27 % mehr**
- **Hanauer Landstraße westlich A 661** dann **25.900 Kfz/24 h** statt heutigen 23.100 Kfz/24 h: **Zunahme um 2.800 Kfz/24h bzw. 12,1 % mehr**
- **Autobahnzubringer zur Hügelstraße/Eckenh.Ldstr.** dann **38.100 Kfz/24 h** statt 36.100 Kfz/24 h: **Zunahme um 2.000 Kfz/24h bzw. 5,5 % mehr**
- **Auf diesen Einfallstraßen im Nordosten Frankfurts innerhalb des Autobahnringes (Umweltzone!!)** zusammen dann **168.000 Kfz/24 h** statt heutigen 141.100 Kfz/24 h: **Zunahme um 26.900 Kfz/24h bzw. 19,1 % mehr**

2.2 b

Die neuen Verkehrsmassen bzw. Verkehrsverlagerungen führen zu erheblichen zusätzliche Belastung des städtischen Straßennetzes durch Lastkraftwagen im Frankfurter Osten

- Im Riederwald im Bereich **Erlenbruch mit A 66 (offener Trog!)** zusammen dann **7200 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 1700 Lastkraftwagen/24 h: **Zunahme um 5500 Lastkraftwagen /24h bzw. 363,64 % mehr** (westliches Tunnelportal an der Schäfflestraße mit anschließendem offenen Trog und Autobahndreieck Erlenbruch!)
- **A 66 Bergen-Enkheim (Bestand ohne Lärmschutz)** dann **5.100 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 1.100 Lastkraftwagen /24 h: **Zunahme um 4.000 Lastkraftwagen /24h bzw. 206,9 % mehr**
- **Auf der A 661 westlich der Anschlussstelle Eckenheim** dann **10.600 Lastkraftwagen/ 24h** statt heutigen 9.400 Lastkraftwagen /24 h: **Zunahme um 1200 Lastkraftwagen/24h bzw. 12,8 % mehr**
- **Auf der A 661 südlich der Anschlussstelle Hanauer Landstr.** dann **14.300 Lastkraftwagen/ 24h** statt heutigen 11.200 Lastkraftwagen /24 h: **Zunahme um 3.100 Lastkraftwagen/24h bzw. 27,9 % mehr**

- **Friedberger Landstraße südlich A 661 dann 1600 Lastkraftwagen /24h statt heutigen 1600 Lastkraftwagen /24 h: Zunahme 0 Lastkraftwagen /24h 0,0 % (nicht plausibel angesichts Bevölkerungs- u. Arbeitsplätzezuwachs etc. in Frankfurt und neuer Autobahnverbindung!)**
- **Ratsweg dann 3.300 Lastkraftwagen /24 h statt heutigen 2.600 Lastkraftwagen/24 h: Zunahme um 700 Lastkraftwagen /24h bzw. 26,9 % mehr**
- **Hanauer Landstraße westlich A 661 dann 700 Lastkraftwagen /24 h statt heutigen 900 Lastkraftwagen /24 h: Abnahme um 200 Lastkraftwagen /24h bzw. -22,2 % weniger (nicht plausibel angesichts Bevölkerungs- u. Arbeitsplätzezuwachs etc. und Industriegebiet in Frankfurt und neuer Autobahnverbindung!)**
- **Autobahnzubringer zur Hugelstrae/Eckenh.Ldstr. dann 1.200 Lastkraftwagen/24 h statt heutigen 1.000 Lastkraftwagen /24 h: Zunahme um 200 Lastkraftwagen /24h bzw. 20,0 % mehr**
- **Auf diesen Einfallsstraen im Nordosten Frankfurts innerhalb des Autobahn-rings (Umweltzone!!) zusammen dann 6.800 Lastkraftwagen /24 h statt heutigen 6.100 Lastkraftwagen /24 h: Zunahme um 700 Lastkraftwagen /24h bzw. 11,48 % mehr**
Geringe Zunahme an Lastkraftwagen /24h nicht plausibel angesichts Bevölkerungs- u. Arbeitsplätzezuwachs etc. in Frankfurt und neuer Autobahnverbindung im Osten!)

2.3

Diesen Zunahmen steht eine im Verhältnis zu den Versprechungen und dem Aufwand insgesamt minimale Entlastung gegenüber:

2.3 a

Entlastung des städtischen Straßennetzes durch A 66 im Frankfurter Osten

- **Insgesamt abgesehen vom Riederwaldtunnel (auf B 521, Wilhelmshöher Straße, Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße zusammen) dann 90.100 kfz/24h statt heutigen 117.500 Kfz /24 h heute: Abnahme um 27.400 kfz/24h bzw. 23,3% weniger**
- **B521 Berger Umgehung dann 23.900 kfz/24h statt 27.700 kfz/24h heute: Abnahme um 3.800 kfz/24h bzw. 13,7% weniger**
- **Am Erlenbruch dann 14.200 kfz/24h statt 22.100 kfz/24h heute: Abnahme um 7.900 kfz/24h bzw. 35,8% weniger (steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung mit A 66 zusammen s.o.)**
- **Hanauer Landstraße (östl. A 661) dann 39.200 kfz/24h statt 51.400 kfz/24h heute: Abnahme um 12.200 kfz/24h bzw. 23,7% weniger**
- **Heinz-Herbert-Karry-Straße dann 12.800 kfz/24h statt 16.300 kfz/24h heute: Abnahme um 3.500 kfz/24h bzw. 21,5% weniger**
- **Diese im Verhältnis zur Gesamtverkehrszunahme geringfügige Abnahme um 27.400 kfz/24h auf dem städtischen Straßennetz im Frankfurter Osten östlich der A 661 wird schließlich zusätzlich teuer erkauf mit der Zunahme um 26.900 kfz/24h auf den Einfallsstraen im Nordosten Frankfurts innerhalb des Autobahn-rings (Umweltzone!!). s.o.**

2.3 b

Entlastung des städtischen Straßennetzes bzgl. LKW-Verkehr durch A 66 im Frankfurter Osten

- **Insgesamt abgesehen vom Riederwaldtunnel (auf B 521, Wilhelmshöher Straße, Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße zusammen) dann 4.700 Lastkraftwagen /24 h**

statt heutigen 6.600 Lastkraftwagen /24 h: **Abnahme um 1.900 Lastkraftwagen /24 h bzw. 28,8 % weniger**

- **B521 Berger Umgehung dann 400 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 600 Lastkraftwagen /24 h: **Abnahme um 200 Lastkraftwagen /24 h bzw. 33,3 % weniger**
- **Heinz-Herbert-Karry-Straße dann 200 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 200 Lastkraftwagen /24 h: **Abnahme um 0 Lastkraftwagen /24 h bzw. 0 % weniger**
- **Am Erlenbruch dann 900 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 1.700 Lastkraftwagen /24 h: **Abnahme um 800 Lastkraftwagen /24 h bzw. 47,1 % weniger (steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung mit A 66 zusammen s.o.)**
- **Hanauer Landstraße (östl. A 661) dann 3.200 Lastkraftwagen /24 h** statt heutigen 4.100 Lastkraftwagen /24 h: **Abnahme um 900 Lastkraftwagen /24 h bzw. 21,9 % weniger**
- **Fast 50 % der Reduzierung an Lastkraftwagen betrifft die Hanauer Landstraße östlich der A 661 im Industriegebiet!**

Doch diese 27.400 Kfz täglich werden nicht an Frankfurt am Main vorbei geführt, sondern fahren jetzt statt auf der B 521, der Wilhelmshöher Straße, der Hanauer Landstraße oder mitten auf dem Erlenbruch nun auf "kürzestem" Wege auf der Autobahn A 66 offiziell mit Autobahngeschwindigkeit oder schneller direkt an dichter Wohnbebauung von Bergen-Enkheim, Fechenheim, Riederwald, Bornheim und Seckbach vorbei bzw. und mitten durch intensiv genutzte Grün- bzw. Naherholungsgebiete mit entsprechenden verheerenden Lärm- und Schadstoffemissionen! (Tunnel nur zwischen Borsigallee und Schäfflestraße!!!!) Wenn nicht gerade Stau auf der Autobahn ist ... doch dann werden gerade die Schadstoffemissionen - entgegen der offiziellen Berechnungen und Versprechungen um so höher steigen und sich die Verkehre andere Wege, nämlich die bisherigen Wege suchen!

Frage 2:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main mit den hier dargelegten Analyseergebnissen aus der aktuellen Verkehrsuntersuchung A 66 Tunnel Riederwald von 2017 umgehen bzw. welche Schlüsse werden daraus gezogen?

3

Pförtnerrampen - ein Problem für den Bau der Autobahn A 66 Tunnel Riederwald und deren Anbindung an die Autobahn A 661

Das Hessische Umweltministerium schlägt in Abstimmung mit der Stadt Frankfurt am Main vor, für die notwendige Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet von Frankfurt am Main, in Folge der vom Gericht angeordneten Dieselfahrverbote u.a. verstärkt Pförtnerrampen bzw. -lichtsignalanlagen für die Begrenzung des Verkehrsdrucks rund um die Stadt einzusetzen.

3.1

Pförtnerlichtsignalanlagen als Teil des Luftreinhalteplans

Pförtnerlichtsignalanlagen sind aber bereits Teil des Luftreinhalteplans, wie die folgenden Auszüge aus dem fortgeschriebenen Luftreinhalteplan 2011, wie auch der bereits aufgehobenen Aktionsplänen 2005 und 2008 für Frankfurt belegen.

"1. Fortschreibung Luftreinhalteplan für Frankfurt 2011 S. 68 unter 6.3.4

"Zufahrtsdosierung (Pförtnerlichtsignalanlagen) auf der Friedberger Landstraße zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße A 661 und dem Alleenring "

Ende Oktober 2005 wurden im Bereich der Friedberger Landstraße die Lichtsignalanlagen so umprogrammiert, dass mit der Verminderung der Grünphasen ein um ca. 10 % reduzierter Verkehrsfluss erzielt wurde. Die geringere Verkehrsmenge trägt zu einem flüssigeren Ablauf des Verkehrs in der Innenstadt bei. Die Maßnahme wird auch weiterhin beibehalten. "

Täglicher Rückstau auf der A 661

Schon heute ist die Friedberger Landstraße als Haupteinfallstraße nicht nur morgens überlastet. Deshalb gehört der bis zu 3 Kilometer lange Rückstau oder stockende Verkehr bis zum Autobahndreieck Preungesheim auf der A 661 insbesondere morgens quasi zum Alltag genau so wie auch der Einsatz von Pförtnerampeln bzw. Pförtnerlichtsignalanlagen an der Friedberger Landstraße.

3.2

Genau diesen Einsatz der Pförtnerampeln, insbesondere zur Regulierung des von der Autobahn A 661 abfließenden Verkehrs hat die Planungsbehörde bzw. Hessen Mobil beim Erörterungstermin im Planänderungsverfahren für die A 66 Tunnel Riederwald am 11. September 2018 bestritten.

In diesem Sinne sagte u.a. Herr Schulze (Vorhabenträger, von der PTV aus Karlsruhe, PTV erstellte im Auftrag von Hessen Mobil die Verkehrsuntersuchung.), laut seinen Informationen gebe es an der Friedberger Landstraße bzw. A 661 keine Pförtnerampel, damit es nicht zu einem Rückstau auf die Autobahn kommt. Dort gebe es eine verkehrabhängig geschaltete LSA. Die LfA-Schaltungen hätten sie von der Stadt Frankfurt bekommen und seien auch bei der Mikrosimulation verwendet worden.

Und Frau Dagmar Holst (Vorhabenträger/Hessen Mobil, zuständig für Verkehrsuntersuchungen, Verkehrsprognosen und Verkehrsmodelle) ergänzte, dass die Abfahrten von den Autobahnen grundsätzlich nicht gepförttert werden dürfen, weil ein Rückstau auf die Autobahn zu einer Gefährdung des durchgehenden Verkehrs führen würde. Pförtnerampeln könnte man stadteinwärts einrichten, solange die Autobahnen davon nicht betroffen werden. **Zudem betonte Sie, dass es seitens der Stadt Frankfurt am Main im Rahmen dieses Verfahrens keinen Widerspruch gegeben habe.**

Dem steht die offizielle Beschreibung der Maßnahme Pförtnerampel im Luftreinhalteplan bzw. Aktionsplan für Frankfurt am Main, entgegen :

*"...Auch diese Maßnahme ist zur Verkehrsverflüssigung erfolgt. Ende Oktober 2005 wurden die **Lichtsignalanlagen an der Friedberger Landstraße / Abfahrt A 661, Friedberger Landstraße / Auffahrt A 661 und Friedberger Landstraße / Friedberger Warte** so umprogrammiert, dass mit der Verminderung der Grünphasen ein um ca. 10 % reduzierter Verkehrszufluss erzielt wurde. Die geringere Verkehrsmenge trägt zu einem flüssigeren Ablauf des Verkehrs in der Innenstadt bei. Um Änderungen wie Staubildungen oder eine Verbesserung des Verkehrsflusses darstellen zu können, wurde am Knotenpunkt Friedberger Landstraße / A 661 eine Verkehrsbeobachtungskamera installiert. Mitarbeiter der Verkehrsleitzentrale des Straßenverkehrsamtes beobachten den täglichen Verkehrsablauf und können mit Programmumschaltungen in die Verkehrssteuerung eingreifen. Die Verbesserung der Luftschadstoffsituation in der Stadt Frankfurt am Main soll nicht zu Lasten der Schadstoffsituation in Bad Vilbel erfolgen. Die Maßnahme wird auch weiterhin beibehalten."* (Aktionsplan Frankfurt am Main 2008 s.26 unter 5.2.Maßnahme 2)

Um den Autoverkehr Richtung Innenstadt zu drosseln und damit den innerstädtischen Verkehrsdruck auf ein zumutbares Maß zu reduzieren, hat die Stadt Frankfurt am Main an den Einfallstraßen außerhalb der Stadt schon vor fast 20 Jahren so genannte Pförtnerampeln eingeführt, um den Stau nach Außen zu verlagern.

Dazu heißt es u.a. schon im Aktionsplan Frankfurt am Main 2005 s.27:

"Maßnahme 2: Zufahrsdosierung (Pförtnerlichtsignalanlagen) auf der Friedberger Landstraße zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße der A 661 und dem Alleenring.

Das Stadtgebiet von Frankfurt am Main ist seit Jahren von einem Ring von Signalanlagen umgeben, an denen der Zufluss in die Stadt dosiert wird (Pförtnerlichtsignalanlagen). Diese Regelungen wurden eingeführt, um innerhalb der Stadt Stauungen und negative Auswirkungen u.a. auf die Lufthygiene zu reduzieren und einen möglichst gleichmäßigen Verkehrsfluss zu erreichen (siehe auch Tabelle 7). Eine wesentliche Bedeutung kommt dabei der Friedberger Landstraße ab dem Anschluss an die A 661 zu. Mit der stärkeren Zuflusdosierung durch die Umsetzung der Maßnahme 2 zwischen der A 661 und dem Nibelungenplatz kann eine großflächige Entlastung im nordöstlichen Innenstadtbereich (z. B. Friedberger

Landstraße, Höhenstraße, Rat-Beil-Straße) erreicht werden.

Mit einer maßvollen Zufahrsdosierung an den Lichtsignalanlagen auf der Friedberger Landstraße zwischen der Anschlussstelle Friedberger Landstraße der A 661 und dem Alleenring soll ebenfalls eine Verflüssigung des Verkehrs erreicht werden. "

Frage 3a:

Wie ist dieser Widerspruch zwischen Feststellungen der Behörde Hessen Mobil einerseits und den Aussagen in der Luftreinhalteplanung für das Stadtgebiet von Stadt Frankfurt am Main bezogen auf die Maßnahme Pfortnerampeln an der Friedberger Landstraße zu erklären und wie wird die Stadt Frankfurt am Main damit umgehen?

Frage 3b:

An welchen einzelnen Standpunkten entlang der Friedberger Landstraße einerseits und an anderen Einfallstraßen im Stadtgebiet von Stadt Frankfurt am Main andererseits sind derzeit Pfortnerampeln in Betrieb und welche Wirkungsweise haben sie jeweils ?

3.3

Hoher zusätzlicher Verkehrsdruck auf der Autobahn A 661 durch Anschluss der A 66 Tunnel Riederwald

Durch den neuen direkten Anschluss der Autobahn A 66 an die Autobahn A 661 wird der Verkehrsdruck von der A 661 auf die Friedberger Landstraße Richtung Innenstadt aber nun entschieden verschärft werden! Die ursprüngliche Planung sah vor, den Hauptverkehr der neuen A 66 Tunnel Riederwald über das Autobahndreieck Seckbach direkt zur Autobahn A 66 Alleentunnel zu führen, so dass die oben genannten Straßenverbindungen zumindest vordergründig nicht in dem Maße zusätzlich belastet worden wären. Doch diese Planung ist aus vielerlei Gründen nun zu den Akten gelegt worden und der Planfeststellungsbeschluss für die Autobahn A 66 Alleentunnel bekanntlich 2015 aufgehoben worden. Jetzt soll die vierstreifige A 661 allein die neuen Verkehrsmassen der A 66 aus Richtung Hanau, Fulda bzw. Kassel aufnehmen. Ein Ding der Unmöglichkeit!

Umgekehrt werden die Abfahrten von der A 661 insbesondere an den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurter-Ost restlos überlastet sein und wiederum zu Rückstaus auf der A 661 führen! Wie oben ausgeführt, werden die täglich prognostizierten 108.800 Fahrzeuge auf der neuen A 66 zu einer Erhöhung der heutigen Verkehrsmenge auf der A 661 (96.600 Kfz/24h) um 27.800 Kfz/24h bzw. 28,9 % auf dann 124.400 Kfz/24h südlich der Anschlussstelle Friedberger Landstraße und um 40.500 Kfz/24h bzw. um 42,1 % auf dann 136.700 Kfz/24h nördlich der Anschlussstelle Frankfurt-Ost führen.

Laut der Verkehrsuntersuchung haben weit über 90 % der Kraftfahrzeuge auf der neuen A 66 Tunnel Riederwald als Ziel oder Quelle das Stadtgebiet von Frankfurt am Main. Das bedeutet konkret das insbesondere die Anschlussstellen im Frankfurter Osten Friedberger Landstraße und Frankfurt-Ost (Ratsweg/Hanauer Landstraße) extrem höher belastet werden.

Die Zunahmen um 12.500 Kfz/24h (26,9 %) auf der Friedberger Landstraße südlich der A 661 von heute ca. 46.400 Kfz/24 h auf dann 58.900 Kfz/24h und dem Ratsweg um 9.600 Kfz/24h von derzeit ca. 35.500 Kfz/24 h auf dann 45.100 Kfz/24 h (27 % mehr) sprechen eine deutliche Sprache und müssen alle Alarmglocken schrillen lassen.

3.4

Mikrosimulation: Maximal Tempo 30 in Spitzenzeiten auf der A 661

Darüber hinaus kommt die Mikrosimulation der Verkehrsuntersuchung zu dem Schluss, dass auf der A 661 in den Spitzenzeiten insbesondere in Richtung AS Friedberger Landstraße "maximal Tempo 30" möglich sein wird. Gleichzeitig wird aber besonderer Wert darauf gelegt, mehrfach zu betonen, dass es keinen Rückstau in den Tunnel geben werde. Wie so eine Aussage möglich sein kann, wenn man weiß, wie Staubildungen funktionieren und sich

gewöhnlich von langsamer gefahrenen Geschwindigkeiten nach hinten durch Bremsvorgänge bis zum Stillstand fortsetzen, bleibt den Verfassern und Auftraggebern dieser Studie überlassen.

Alle diejenigen Autofahrer, die jeden Tag auf den Autobahnen unterwegs sind und jeden Tag in den "Rundfunkweit bekannten" Staus und Stockenden Verkehren stehen bzw. Stoßstange an Stoßstange sich fortbewegen, wissen genau, dass "maximal Tempo 30" gleich bedeutend mit Stau bzw. Stop an Go sein wird.

Aufgrund dieser Umstände geht die Bürgervereinigung Nordend e.V. davon aus, dass die Verkehrsuntersuchung und speziell die Mikrosimulation einen bestmöglichen Abfluss des Verkehrs an den Anschlussstellen Friedberger Landstraße und Frankfurter-Ost voraussetzt. Da die Zahl der abfahrenden Fahrzeuge von der A 661 aus Richtung Darmstadt an der Friedberger Landstraße und aus Richtung Bad Homburg an der AS Frankfurter-Ost heute im Verhältnis zu den künftigen Mengen noch "überschaubar" ist, muss die Dauer der Grünphasen logischer Weise zum Nachteil der anderen Richtungen verlängert werden. So sind auch die hier zitierten Aussagen der Vertreter von Hessen Mobil zu verstehen.

Doch diese Handlungsweise steht in klarem Widerspruch zu den Ausführungen in der Luftreinhalteplanung für die Stadt Frankfurt am Main einerseits und den von der Landesregierung bzw. dem Hessische Umweltministerium nun im Zusammenhang mit dem Rechtsstreit vor dem VGH in Kassel vorgeschlagenen "zusätzlichen Instrumente":

*"die Einrichtung zusätzlicher Busspuren im Innenstadtbereich, die Ausweitung und Optimierung von Park & Ride-Flächen rund um das Stadtgebiet und **die Einrichtung so genannter Pfortnerampeln**, die den Verkehrszufluss in die Stadt effektiver und effizienter regulierten."*

Wenn u.a. die Maßnahme "Einrichtung von Pfortnerampeln" in den dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel vorgeschlagenen Maßnahmenpaket einen Sinn machen bzw. Wirkung zeigen soll, dann muss zum einen die Zahl der Pfortnerampeln rund um die Stadt Frankfurt erhöht bzw. zum anderen deren Wirksamkeit gegenüber dem heutigen Stand verstärkt werden.

Genau in diesem Sinne hat das Umweltministerium in Absprache mit der Stadt Frankfurt dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel im Rahmen des vorgeschlagenen Maßnahmenkonzepts mittlerer Weile die Erhöhung des Wirkungsgrads der Pfortnerampeln von derzeit 10 % auf sogar 30 % vorgeschlagen!

Dies hätte logischer Weise auch gravierende Konsequenzen für die Autobahn A 661 im Frankfurter Osten und damit auch auf die Verkehrsuntersuchung für die A 66 Tunnel Riederwald, deren fragwürdige Ergebnisse bzw. Aussagen dann nicht mehr länger aufrecht zu erhalten sind.

Die Bürgervereinigung Nordend e.V. vertritt die Auffassung, das schon unabhängig von der Tatsache, ob Pfortnerampeln zur Anwendung kommen und deren Wirkung sogar noch verstärkt werden, es aufgrund des hohen Verkehrsdrucks auf der Autobahn A 661 nach Anschluss der A 66 Riederwaldtunnel - entgegen der offiziellen Darstellung - unvermeidlich regelmäßig zu Rückstaus an den Ampel geregelten Autobahnabfahrten Friedberger Landstraße (aus Richtung Hanau, Darmstadt) und Frankfurter-Ost (aus Richtung Hanau, Bad Homburg in Richtung Innenstadt kommen wird mit drastischen Konsequenzen nicht nur für den Autobahnverkehr auf der A 661 und der A 66 in alle Richtungen. In der Folge werden auch die Auffahrtsrampen an diesen Anschlussstellen sofort verstopft sein und der Verkehr rund um diese Anschlussstellen sehr schnell zum Erliegen kommen. Und dabei sind bestimmte wichtige Fakten, die in der Verkehrsuntersuchung für die A 66 Tunnel Riederwald keine Rolle spielen - wie nachfolgend dargelegt - überhaupt noch nicht berücksichtigt!

Frage 3c:

Welche Konsequenzen wird die Stadt Frankfurt am Main aus diesen Darlegungen im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit der neuen Autobahnverbindung A 66/A 661 einerseits und der Notwendigkeit von Pfortnerampeln für den Luftreinhalteplan insbesondere unter Berücksichtigung der geplanten verschärften Wirkungsweise andererseits hinsichtlich der noch laufenden Planänderungsverfahren für beide Autobahnen ziehen?

3.5

70% der Hintergrundbelastung stammen von Autobahnen

Das Ministerium stellt seinerseits selbst fest, dass die Autobahnen für gut 70% der Hintergrundbelastung im Stadtgebiet verantwortlich sind. Im Aktionsplan Frankfurt am Main 2005 auf Seite s.14 heißt es dazu:

"Das die Stadt umschließende Autobahnnetz gehört zu den meist befahrenen Straßen Deutschlands. Bei der Betrachtung der Fahrleistungen ist festzustellen, dass in Frankfurt am Main 70 % der Fahrleistungen auf den Autobahnen im Stadtgebiet erbracht werden. Dies macht zugleich deutlich, dass ein Großteil der Kfz-Emissionen nicht in der Innenstadt, sondern auf den umgebenden Autobahnen emittiert wird und dabei die Hintergrundbelastung in Frankfurt am Main maßgeblich beeinflusst."

Weiter wird im Aktionsplan Frankfurt am Main 2005 auf S.99 festgestellt:

*"Die Verkehrsdichte an den kritischen Stellen in Hessen ist bekannt. Bei Kommunen, die aufgrund hoher Verkehrsbelastungen ebenfalls Grenzwertüberschreitungen befürchten, aber über keine eigenen Messstation verfügen, sind i.d.R. die weiteren Merkmale weniger ausgeprägt. Vor allem der Straßenschluchteffekt trägt ganz erheblich zu einer Anreicherung der Schadstoffe bei, was bei einer guten Durchlüftung nicht zu befürchten ist. **Das zeigt sich am besten am Beispiel von Autobahnen in ebenem Gelände. Bei einer Verkehrsdichte von 150.000 Kfz pro Tag werden – eine Hintergrundbelastung bis 70% der Grenzwerte vorausgesetzt - die Immissionsgrenzwerte nicht erreicht. In Straßenschluchten dagegen können bereits 15.000 bis 20.000 Kfz pro Tag ausreichen, um sie zu überschreiten.**"*

Im Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main hält das Ministerium wiederum fest:

"Bei der Festlegung jeder einzelnen Maßnahme muss sowohl ihre Praktikabilität belegbar sein als auch ihre Verhältnismäßigkeit begründet werden. Bei einigen der aufgeführten Maßnahmen wird die Praktikabilität hinsichtlich einer Verbesserung der Luftqualität angezweifelt, vor allem dort, wo es sich um den Ausbau von Verkehrsstraßen handelt. Dieser Ausbau wird besonders an Strecken favorisiert, bei denen aufgrund der hohen Verkehrsströme häufig mit Stau gerechnet werden muss. Besonders innerhalb von Städten mit hoher Randbebauung, d.h. an Stellen ohne einen genügenden Luftaustausch, stellt stockender Verkehr eine ganz wesentliche Quelle für erhöhte Schadstoffemissionen dar. Der Ausbau von Umgehungsstraßen kann in diesem Zusammenhang einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Anwohner leisten. Die Hintergrundbelastung wird in diesem Fall zwar nicht gesenkt, aber kritische Emissionsspitzen an Stellen mit entsprechend dichter Wohnbebauung vermieden. Diese Abwägung wurde auch im Hinblick auf den Lückenschluss A 66 (Riederwaldtunnel) in Frankfurt am Main getroffen. Der positive Effekt einer Bündelung des regionalen Verkehrsflusses und der damit verbundenen Immissionsentlastung des hoch verdichteten Innenstadtbereichs ist höher zu bewerten als die Gefahr der Zunahme der Verkehrsströme durch Verwirklichung des Vorhabens. Bereits im Verfahren zur Planfeststellung ist dafür Sorge zu tragen, dass die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV durch den Betrieb des Tunnels sicher eingehalten werden. Gemeinsam mit einer Reduzierung von Schadstoffen an der Quelle, d.h. Verminderung z.B. des Schadstoffeintrages durch den Einbau von Partikelfiltern an Kraftfahrzeugen, kann von einer Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Gebieten trotz Ausbaumaßnahmen ausgegangen werden." Aktionsplan Frankfurt am Main 2005 S. 99

Die Autobahnen A 66 Tunnel Riederwald und A 661 und Autobahndreieck Erlenbruch verlaufen nicht etwa in einem ebenen Gelände, wie oben beschrieben, sondern liegen quasi wie in einem Trichter unterhalb des Bornheimer und Seckbacher Hangs. Darüber hinaus gibt es im Rhein-Main-Gebiet und insbesondere hier im Frankfurter Osten sehr oft Inversionswetterlagen, in denen "die Luft quasi steht". Dazu kommen die Schadstoffe aus 1 Kilometer Tunnel konzentriert an den Portalen heraus! So ist keine Lüftungsanlage oder gar eine Filteranlage vorgesehen. Der Verkehr soll stetig die Schadstoffe mitreißen. Doch gerade dies wird, infolge von Staus oder zähfließendem bzw. stockendem Verkehr sehr oft nicht der Fall sein! Gleiches gilt für das künftige Autobahndreieck Erlenbruch mit seinen in Trögen geführten Rampen und prognostizierten täglich rund 190.000 Fahrzeugen.

Hinzu kommt, dass die Autobahn westlich und östlich der Tunnelportale jeweils in über 10 m

tiefen Trögen mit aufgesetzten bis zu 6 m hohen Lärmschutzwänden verläuft und sich Schadstoffe nicht - wie oben beschrieben - "*bei einer guten Durchlüftung*" gut verteilen können wie es bei "*Autobahnen in ebenem Gelände*" der Fall sein soll, damit bei einer "*Hintergrundbelastung bis 70% der Grenzwerte vorausgesetzt - die Immissionsgrenzwerte nicht erreicht*" werden.

Für die Bürgervereinigung Nordend e.V. ist in dieser Hinsicht der Bau bzw. Ausbau der Autobahnen A 66 und A 661 ohne Einhausung überhaupt nicht vorstellbar und vor allem nicht zumutbar, egal ob Grenzwerte überschritten oder nur leicht unterschritten werden. Eine unabhängige komplette Einhausung mit Schadstofffilterung würde aber überhaupt nichts am unvermeidbaren Verkehrskollaps ändern!

Die Bürgervereinigung Nordend e.V. wird den detailliert dargelegten Sachverhalt nicht einfach auf sich beruhen lassen und ist entschlossen, die Plausibilität der Verkehrsuntersuchung wie auch die aktuelle Luftreinhalteplanung und deren Fortschreibung insbesondere im Hinblick auf die Einrichtung und Wirkungsweise von Pförtnerrampen genau überprüfen lassen! Dabei geht es nicht etwa darum, Pförtnerrampen in Frage zu stellen, sondern - ganz im Gegenteil - die Darstellung der Verkehrsuntersuchung einerseits wie auch die Maßnahme A 66 Riederwaldtunnel andererseits als "geeignete Maßnahme" und als wesentlicher Teil der Luftreinhalteplanung in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet entschieden in Frage zu stellen.

Frage 3d:

Welche Konsequenzen wird die Stadt Frankfurt am Main aus den hier dargelegten Fakten und sich daraus ergebender Widersprüche zwischen idealer Weise vorausgesetzter Rahmenbedingungen der Luftreinhalteplanung einerseits und der tatsächlichen Begebenheiten beim Projekt A 66 Riederwaldtunnel andererseits insbesondere bezogen auf die völlig fehlende großflächige Durchlüftung infolge der Tallage der Autobahntrassen einschließlich des Autobahndreiecks und der umgebenden Prallhänge des alten Mains sowie der direkten Führung durch dicht besiedelte Wohngebiete und intensiv genutzter Grünzüge bzw. Naherholungsgebiete?

4

Folgende Verkehre bzw. Fakten sind in den zu Grunde liegenden Zahlen der Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2030 für die Autobahn A 66 Tunnel Riederwald/ Autobahndreieck Erlenbruch A 66/A 661 überhaupt nicht enthalten:

Es ist bereits jetzt abzusehen, dass die im Planänderungsverfahren für die A 66 Tunnel Riederwald im Planfall 1a im Vergleich zur ursprünglich vorgesehenen Planung (Planfall1/A 661 im Bestand) und unter Berücksichtigung des Verzichts der A 66 Alleentunnel nun zusätzlich vorgesehene Maßnahmen wie die neue direkte Auffahrtsrampe von der Friedberger Landstraße stadtauswärts auf die A 661 und deren direkten Übergang in die Rampe am Autobahndreieck Erlenbruch Richtung Hanau sowie die Nutzung des Standstreifens der A 661 Richtung Darmstadt südlich der Abfahrtsrampe Frankfurt-Ost in Richtung Ratsweg/Hanauer Landstraße keines Wegs ausreichen werden, um die dargestellten immanenten Probleme in der Verkehrsabwicklung der vorhandenen neuralgischen Autobahnabschnitte bewältigen zu können.

4.1

Neuer Fern- und Transitverkehr

Laut der Verkehrsuntersuchung für die A 66 Tunnel Riederwald gibt es überhaupt keinen Fern- und Transitverkehr auf dieser neuen Autobahnverbindung. Dies steht aber einerseits im krassen Gegensatz zur Feststellung in den Planungsunterlagen, nach denen eine Autobahn in erster Linie dem Fernverkehr dienen soll und widerspricht allen Erfahrungen neuer Autobahnverbindungen. Andererseits ist, nach Einschätzung der Bürgervereinigung Nordend e.V. aber schon aufgrund der allgegenwärtigen Navigationssysteme unvermeidbar dass der allgemeine Fernverkehr auch diese neue attraktive Verbindung je nach Situation als Alternative nutzen wird.

- Anbindung der A 66 an die A 661 führt zu einer neuen Fernverkehrsverbindung von der A 7 (Hattenbacher Dreieck incl. A 4 und A 44) nach Frankfurt am Main und das Rhein-Main-Gebiet bzw. zur A 3, A 5, A 66, A 67 Richtung etc. Süddeutschland und Südeuropa und umgekehrt Richtung Norden.
- Gerade Nachts wird die Strecke für den Schwerverkehr aufgrund der geringeren Steigungsstrecken der relativ modernen A 7 und A 66 je nach Richtung und Wetterverhältnissen attraktiv sein.
- Bei größeren Behinderungen oder gar Vollsperrungen der Autobahnen A 3 oder A 5, wie sie inzwischen fast täglich zur Realität gehören, wird diese Verbindung selbstverständlich entsprechend als Alternative Route von den Navigationssystemen angezeigt und entsprechend genutzt werden.
- Verkehrsbehinderungen auf anderen parallelen Straßen brauchen aber laut Hessen Mobil gemäß dem geltendem Planungsrecht in Verkehrsuntersuchungen nicht berücksichtigt werden. Nichts desto trotz werden diese Verlagerungseffekte aber täglich auftreten bzw. der Fall sein.
- Gleichzeitig setzt die Verkehrsuntersuchung 2030 einfach in ihrem Modell voraus, dass alle Fahrzeuge grundsätzlich sozusagen wie "von Hessen Mobil befohlen" weiterhin nur die A 3 bzw. A 5 nutzen werden und keine allgemeinen Verlagerungseffekte (unabhängig von aktuellen Verkehrsbehinderungen) auftreten werden!
- So zeigt eine so genannte Verkehrsspinne für den Verkehr der A 66 Tunnel Riederwald, dass von den 55.200 Kfz/24h, welche durch den neuen Tunnel in Fahrtrichtung A 661 fahren, lediglich 300 Kfz/24h von der A 7 aus Richtung Kassel stammen, von welchen wiederum gerade noch 100 Fahrzeuge aus dem Bereich hinter Fulda übrig bleiben. Auf Deutsch das Modell besagt, die Fahrzeuge von der A 7 kann man an der berühmten Hand abzählen bzw. gibt's praktisch gar nicht. Und wenn das Modell das so sagt, dann ist das so. Basta!

Frage 4a:

Welche Konsequenzen wird die Stadt Frankfurt aus den hier dargestellten Fakten und den sich daraus ergebenden Widersprüchen zwischen vorausgesetzter Rahmenbedingungen der Luftreinhalteplanung einerseits und der tatsächlichen Begebenheiten beim Projekt A 66 Riederwaldtunnel andererseits bezogen auf den nicht berücksichtigten Fern- und Transitverkehr ziehen?

4.2

Vollzogener Ausbau der Autobahnen A 3 und A 5 im Rhein-Main-Gebiet vorausgesetzt

Darüber hinaus setzt die Verkehrsuntersuchung einfach den geplanten und im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Vordringlichen Bedarf stehenden Ausbau der Autobahnen A 3 und A 5 im Rhein-Main-Gebiet auf jeweils 8 bzw. 10 Spuren in der Prognose für 2030 als bereits vollzogen voraus.

- Dieses Vorgehen entspricht formal dem Planungsrecht, spiegelt aber in keiner Weise die Realität der Planungsverfahren wider. Deshalb ist möglicherweise auf der Verbindung A 66/A 661 über Jahrzehnte mit wesentlich mehr Verkehr als prognostiziert zu rechnen!
- Für den 8- 10-spurigen Ausbau der Autobahnen A 3 und A 5 im Rhein-Main-Gebiet müssen erst jeweils die einzelnen Planfeststellungsverfahren für die entsprechenden Teilstücke eingeleitet und durchgeführt werden.
- Deshalb ist einerseits schon zeitlich bzw. realistisch gesehen der Ausbau der Autobahnen A 3 und A 5 im Rhein-Main-Gebiet erst nach geplanter Fertigstellung der A 66 Tunnel Riederwald und Autobahndreieck Erlenbruch A 66/A 661 im Jahr 2027 zu rechnen.
- Schon aus verkehrstechnischen Gründen ist grundsätzlich mit dem tatsächlichen Ausbau der Autobahnen A 3 und A 5 im Rhein-Main-Gebiet erst nach Fertigstellung

der A 66 Tunnel Riederwald/AD Erlenbruch A 66/A 661 zu rechnen, da man diese neue Autobahnverbindung dann als "Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke" benötigt.

- D.h. konkret, dass einerseits der Verkehr, der laut Prognose künftig eigentlich die ausgebauten Autobahnen A 3 und A 5 benutzen soll, bis zum endgültigen Abschluss aller Ausbaumaßnahmen (allein der gesamte Bau wird 10-20 Jahre dauern!) die neue Verbindung A 66/A 661 als Ausweichroute benutzen wird. Andererseits wird dieser "Mehrverkehr" aber in der Prognose für 2030 nicht mitgerechnet!
- Darüber hinaus muss diese neue Verbindung A 66/A 661 dann noch über 10 - 20 Jahre zusätzlich den durch die Dauerbaustellen auf der A 3 und A 5 verdrängten Verkehr (geringere Kapazität durch Baustellen als heute!) aufnehmen, der ebenfalls in der Prognose nicht berücksichtigt wurde. Quasi eine zweifache Reduzierung der tatsächlich zu erwartenden Verkehrsmenge auf der A 661 und A 66 ohne Ausbau der A 3 und A5!
- Dies bedeutet konkret, dass grundsätzlich quasi über Jahrzehnte mit einer wesentlich höheren Verkehrsbelastung sowie entsprechend höheren Lärm- und Schadstoffbelastungen als in der Verkehrsprognose 2030 für die A 66 und A 661 zu Grunde gelegt ausgegangen werden muss.
- Dabei ist zu beachten, dass mehr Verkehr auf der neuen Verbindung A 66/A 661 selbstverständlich einerseits eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung bedeutet und andererseits zu einer Verschärfung der Staugefahr auf dem Autobahnnetz sowie dem angebundenen städtischen Straßennetz führen wird.

Frage 4b:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main im Hinblick auf die künftige Luftreinhalteplanung mit der Tatsache umgehen, dass auf der neuen Verbindung A 66/A 661 - wie hier nachvollziehbar dargelegt - über zwei Jahrzehnte hinweg insbesondere während der langen Ausbauphase von A3 und A 5 wesentlich mehr Verkehr zu erwarten sein wird, als in der aktuellen Verkehrsprognose für 2030 bezogen auf die "künftige" Entlastungswirkung der ausgebauten Autobahnen A 3 und A 5 im Süden und Westen von Frankfurt dargestellt?

4.3

Verkehrsuntersuchung berücksichtigt keine Unfälle oder Verkehrsbehinderungen

- Tägliche Unfälle und andere Verkehrsbehinderungen wie auf den Autobahnen A 3 und A 5 und A 661 oder der bestehenden A 66 werden in der Verkehrsuntersuchung völlig ausgeblendet, weil sie laut Hessen Mobil formal in einer Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt werden müssen.
- In der Verkehrsuntersuchung wird die neue Autobahnverbindung entsprechend quasi als neuer "Zaubertunnel" dargestellt, in welchem der Verkehr grundsätzlich gleichmäßig ohne Störung mit Tempo 80 dahin gleitet (in Lärm- und Schadstoffberechnung wird generell Tempo 80 unterstellt, ohne dass die Fahrzeuge ständig auch beschleunigen oder abbremsen bzw. in kleinere Gänge schalten, d.h. hochoberflurig fahren würden und das obwohl auf den kurvigen und steilen Rampen teils nur 40 bzw. 60 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt sein werden) und in welchem Staus und Sperrungen durch Verkehrsbehinderungen und Unfälle anders als täglich auf der A3 oder A 5 einfach nicht vorkommen (dürfen!)
- Auf der A 66 und der A 661 insbesondere rund um das Autobahndreieck Erlenbruch wird es mindestens genauso häufig Unfälle und Verkehrsbehinderungen aller Art geben, wie auf allen anderen Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet auch. Die Verbindung wird sich sogar als extrem gefährlich erweisen. Folglich ist jeden Tag mit Staus und Teil- bzw. Vollsperrungen zu rechnen. Nicht anders als täglich auf der A 3 und A 5 auch.
- Insbesondere die zweispurigen Rampen mit starken Gefäll- bzw. Steigungsstrecken sowie anschließenden kurzen Verflechtungsabschnitten am Autobahndreieck

Erlenbruch mit kurz darauf folgenden hoch belasteten Autobahnanschlussstellen der Autobahn A 661 sowie die Verengung im Tunnel Riederwald von jeweils vier auf drei Fahrstreifen pro Richtung werden neuralgische Unfallschwerpunkte darstellen

- Dieses Vorgehen mag formal bzw. vordergründig dem Planungsrecht entsprechen, spiegelt aber in keiner Weise die Realität der Planungsverfahren wider. Deshalb ist zu allen Tag und Nachtzeiten, aber vor allem in den Stosszeiten regelmäßig mit teils längeren Staus oder sogar Vollsperrungen zu rechnen. Diese Tatsache kann die Stadt Frankfurt am Main wie auch das für die Luftreinhaltung verantwortliche Land Hessen bzw. das zuständige Hessische Umweltministerium nicht einfach ignorieren und wird auch notfalls gerichtlich noch eine nicht unwesentliche Rolle spielen.
- In den Planfeststellungsverfahren für den Bau der A 44 durch den Thüringer Wald musste - entgegen der Auffassung von Hessen Mobil - auf Druck der Branddirektionen im Hinblick auf die Noteinsätze sehr wohl die Unfallhäufigkeit bezogen auf ein Jahr ermittelt werden!

Frage 4c:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main im Hinblick auf die künftige Luftreinhalteplanung mit der Tatsache umgehen, dass die Verkehrsprognose für die neue Autobahnverbindung A 66/A 661 - wie hier dargelegt und laut Hessen Mobil gemäß dem geltenden Planungsrecht - ohne Berücksichtigung von Unfällen und Verkehrsbehinderungen aller Art - in keiner Weise die Realität widerspiegelt, und regelmäßige Dauerstaus an der Tagesordnung sein werden? Wie will die Stadt Frankfurt verhindern, dass sich der "Autobahnverkehr" bei Staus auf das parallel verlaufende städtische Straßennetz verlagert?

4.4

Tunnelsperrungen aus technischen Gründen

- Auch in Folge von regelmäßigen Wartungsarbeiten etc. wird es immer wieder zu Teil- bzw. Vollsperrungen des Tunnels oder so genannten Blockabfertigungen kommen. Siehe Einhausung der A 3 bei Goldbach/Aschaffenburg oder A 66 bei Neuhof.
- Diese sind in den Planungsunterlagen aber keine Thema!

Frage 4d:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main im Hinblick auf die künftige Luftreinhalteplanung mit der Tatsache umgehen, dass es immer wieder aus technischen Gründen zu regelmäßigen Tunnelsperrungen kommen wird? Wird von der Planungsbehörde Hessen Mobil ein entsprechendes Konzept gefordert?

4.5

Tägliche Verlagerung des neuen Autobahnverkehrs zusätzlich auf das städtische Straßennetz: Statt Entlastung kolossale Zusatzbelastung!!!

- Bei Staus auf der Autobahn infolge von Unfällen oder Verkehrsbehinderungen jeglicher Art oder gar Vollsperrungen ist damit zu rechnen, dass sich der Autobahnverkehr unmittelbar auf die vorhandenen parallelen "Ausweichstrecken" des städtischen Straßennetzes verlagern wird mit gravierenden nicht auszudenkenden Folgen für die Stadtteile, die dortige Wohnbevölkerung und die allgemeine Mobilität einschließlich des dortigen Öffentlichen Personennahverkehrs!
- Stau auf der A 66 Tunnel Riederwald in Richtung Frankfurt wird grundsätzlich bedeuten, dass der im Stau stehende Verkehr spätestens an der Anschlussstelle Borsigallee die Autobahn verlassen wird und über die oben genannten Routen Am Erlenbruch, Vilbeler Landstraße, Wilhelmshöher Straße, B 521 oder Hanauer Landstraße ausweichen wird.
- Dies wird aber in keiner Weise den heutigen Zuständen auf den vier genannten Einfallstraßen im Frankfurter Osten im Querschnitt zwischen Bergen-Enkheim und den Main mit 117.500 Kfz/24 h entsprechen, sondern dann eben 198.900 Kfz/ 24h

bzw. 81.400 Kfz/24h bzw. 69,3 % mehr; wenn nicht sogar noch mehr wie in diesem Schreiben gut begründet dargelegt.

- Diese Problematik gilt aber nicht nur für Bereich der A 66 rund um den Riederwaldtunnel, sondern selbstverständlich auch für die gesamte A 661 im Frankfurter Osten einschließlich der Anschlussstellen, die wesentlich häufiger als heute "dicht" sein werden. Auch hier wird sich der Verkehr auf das städtische Straßennetz ergießen; und dann eben statt der heutigen 96.200 Kfz/24 h künftig 124.400 Kfz/ 24h (27.800 Kfz/24h bzw. 28,9 % mehr) nördlich des AD Erlenbruch und 136.700 Kfz/ 24h (40.500 Kfz/24h bzw. 42,1 % mehr) südlich des AD Erlenbruch.
- D.h. praktisch jeden Tag wird sich der gesamte Autobahnverkehr nicht nur in Spitzenzeiten, sondern zu allen Tages- und Nachtzeiten über das städtische Straßennetz ergießen. Insbesondere die zusätzlichen Schwerverkehrsmassen lassen grüßen!

Frage 4e:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main im Hinblick auf die künftige Luftreinhalteplanung mit der Tatsache umgehen, dass die Verkehrsprognose für die neue Autobahnverbindung A 66/A 661 - wie hier dargelegt und laut Hessen Mobil gemäß dem geltenden Planungsrecht - ohne Berücksichtigung von Unfällen und Verkehrsbehinderungen aller Art - in keiner Weise die Realität widerspiegelt, und regelmäßige Verkehrsverlagerungen auf das bereits vorhandene Straßennetz, dass vorgeblich entlastet werden sollte, an der Tagesordnung sein werden und zu einer spürbar höheren Belastung im Vergleich zu heute führen wird?

4.6

Kein Umleitungskonzept für die A 66 und A 661 im Frankfurter Osten im Planänderungsverfahren

- Hessen Mobil vertrat offiziell im Erörterungstermin die Auffassung, kein Umleitungskonzept darlegen zu müssen.
- Dieser Auffassung widersprach das Planungsbüro RegioConsult mit dem Verweis auf den Bau der A 44. Hier wird offiziell mit 600 Unfällen im Jahr gerechnet.
- Dies auf die A 66 übertragen würde bedeuten ca. 2 Unfälle pro Tag.
- Auf Grund der Kombination von dicht aufeinander folgenden Tunnel, Autobahndreieck, extremen Steigungs- und Gefällstrecken auf kurvigen Rampen sowie Anschlussstellen in kurzen Abständen und sehr kurzen Verflechtungsabschnitten bei hohem Verkehrsaufkommen muss von einer wesentlich höheren Unfallgefahr ausgegangen werden. D.h. Stau wird an der Tagesordnung sein!
- Und alle Fahrzeuge die bereits im Stau auf der Autobahn stehen und noch eine Chance dazu haben (nächst mögliche Ausfahrt), sich einen anderen Weg zu suchen, und diejenigen, die von dem Stau noch rechtzeitig erfahren und im näheren Einzugsgebiet wohnen bzw. sich befinden, werden versuchen, sich gleich eine andere Strecke zu suchen.
- Praktisch unlösbares Problem: die nächstliegenden Ausweichstrecken (B 521, Vilsbeler Landstraße, Wilhelmshöher Straße, Wächtersbacher Straße, Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße führen in Frankfurt alle durch dicht besiedelte Wohngebiete bzw. werden eh schon hoch belastet sein!!

Frage 4f:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main im Hinblick auf die künftige Luftreinhalteplanung mit der Tatsache umgehen, dass die Verkehrsprognose für die neue Autobahnverbindung A 66/A 661 - wie hier dargelegt und laut Hessen Mobil gemäß dem geltenden Planungsrecht - kein Umleitungskonzept unterlegt?

Was wird die Stadt Frankfurt am Main unternehmen, dass Verkehrsverlagerungen in Folge regelmäßig vorkommender Staus und Behinderungen auf das bereits vorhandene Straßennetz, dass vorgeblich entlastet werden sollte, verhindert werden?

5

Verkehrskollaps durch Anbindung der 8-streifigen A 66 an die nur 4-spurige A 661

Die hohe Verkehrsbelastung auf der neuen Autobahnverbindung von A 66 und A 661, welche in der oben dargelegten Verkehrsuntersuchung zur A 66 Tunnel Riederwald prognostiziert wird und den in diesem Schreiben aufgezählten zusätzlichen Fakten, die in dieser Prognose aus formellen Gründen unberücksichtigt bleiben, lassen nur einen einzigen Schluss zu. Im Frankfurter Osten droht ein kolossaler Verkehrskollaps auf Autobahnen und städtischem Straßennetz wie es ihn dort noch nie gegeben hat, weil die nur 4-spurige A 661 - wie bereits oben erwähnt - die zusätzlichen Verkehrsmassen der westlich des Tunnels Riederwald 8-spurigen A 66 nachweislich nicht mehr aufnehmen kann. Die Feststellung "Maximal Tempo 30 in den Spitzenzeiten" laut zugrunde liegender neuen Verkehrsuntersuchung stellt angesichts der geschilderten - und nicht von der Hand zu weisenden - Umstände geradezu eine Beschönigung der Situation dar. In Wahrheit wird Stop and go und Stau auf den beiden Autobahnen A 66 und A 661 an der Tagesordnung sein. Dies bedeutet in der Realität - entgegen aller Beteuerung - regelmäßige Staus auf der A 66 nicht nur bis in den Tunnel, sondern darüber hinaus bis Maintal sowie völliger Stillstand auf der A 661 und allen Anschlussstellen sowie Einfallstraßen!

Um das - bei dem vorhandenen vierstreifigen Ausbau - bereits vorprogrammierte Verkehrschaos zu verhindern, wäre mindestens ein durchgehender 6-streifiger Ausbau (bzw. 8-streifig südlich der AS Kaiserlei) der A 661 nicht nur im Bereich der Anschlussstellen Frankfurt-Ost und Friedberger Landstraße, sondern für die gesamte Autobahn Ostumgehung Frankfurt A 661 zwischen Offenbacher Kreuz und Homburger Kreuz, samt des Ausbaus der Kreuze selbst notwendig!

Diese im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Ausbauvorhaben sind - wie seitens des Hessischen Staatsministers Al-Wazir im Rahmen einer Landtagsdebatte ganz offen und als Begründung für die Rückstufung des Ausbaus vom vordringlichen in den weiteren Bedarf dargelegt - nur "bei großen Widerstand der Anlieger" und aus Sicht der Bürgervereinigung Nordend e.V. allenfalls bei kompletter Einhausung der Autobahnen im Frankfurter Osten durchsetzbar. Um diese Bauvorhaben nicht in die notwendigen Planänderungsverfahren für die A 66 und A 661 mit aufnehmen zu müssen und eine völlige Neuplanung zu verhindern, wurden sie auf Intervention des Hessischen Verkehrsministeriums - obwohl noch 2013 für den Vordringlichen Bedarf angemeldet - nachträglich mit Ausnahme der Autobahnkreuze Offenbach und Homburg wieder in den weiteren Bedarf zurückgestuft.

Allerdings trotzdem noch in der "besonderen" Kategorie "Planung und Planfeststellungsbeschluss bis 2030". D.h. der Bau dieses Projekts ist spätestens für 2030 offiziell vorgesehen. Das heißt es ist offiziell beabsichtigt, eine gerade erst neu gebaute und in Betrieb genommene hoch belastete Autobahnverbindung wieder zur Großbaustelle zu machen. Dieses vorgehen gleicht einem Schildbürgerstreich ersten Ranges. Noch viel schlimmer allerdings wären die Folgen für die Abwicklung des Verkehrs! Denn dies hieße konkret, dass jeweils ganze Richtungsfahrbahnen jeweils über Jahre zur Baustelle und ganze Rampen gesperrt werden müssten. Und das nicht bei dem heutigen Verkehr, sondern eben bei den neuen hohen Verkehrsmassen der neuen Autobahn A 66. Einfach nur unvorstellbar. Zu diesem Zeitpunkt wird von dem vorausgesetzten Ausbau der A 3 und A 5 weit und breit noch nichts zu sehen sein!!!

Für die Bürgerinitiativen steht völlig außer Frage, dass der Anschluss der A 66 Tunnel Riederwald rein verkehrstechnisch gesehen, bei den prognostizierten Verkehrsmassen und nach dem Wegfall der A 66 Alleentunnel dringend den durchgehenden Ausbau der A 661 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen bedingt. Ob die Bürgerinitiativen diesen Ausbau ablehnen oder nicht, spielt dabei überhaupt keine Rolle. Selbstverständlich wird der Ausbau und die damit verbundenen negativen Auswirkungen im Hinblick auf noch höhere Emissionen und weiteren Verluste an Grüngebiet Widerstand in der Bevölkerung hervorrufen.

Wenn das Ministerium wie oben beschrieben, den Ausbau der A 661 wegen dem zu erwartenden Widerstand verwirft bzw. aufschiebt, muss konsequenter Weise auch ganz auf den Bau der A 66 Tunnel Riederwald und dem Anschluss an die vierstreifige A 661 solange verzichtet werden. Alles andere ist unverantwortlich. Das Projekt Riederwaldtunnel ist unter

den gegebenen Umständen nach Einschätzung der Bürgervereinigung Nordend e.V. so auf gar keinen Fall genehmigungsfähig und wird am Ende vor Gericht keinen Bestand haben! Es bleibt für alle Verantwortlichen und insbesondere für alle Betroffenen, ob Bevölkerung, Pendler- oder Wirtschaftsverkehr nur zu hoffen, dass dieses nicht nur durchsichtige Manöver, sondern im höchsten Maße verantwortungslose Vorgehen der Planungsbehörde bzw. des Hessischen Verkehrsministeriums noch in den Planänderungsverfahren für die A 66 und A 661 scheitern wird. Die Folgen für den gesamten Frankfurter Osten, aber auch für die gesamte Wirtschaft im Rhein-Main-Gebiet sind kaum auszudenken!!!!

Da der Ausbau der A 661 allenfalls bei kompletter Einhausung beider Autobahnen A 66 und A 661 im gesamten Frankfurter Osten, d.h. zwischen Friedberger Landstraße und Hanauer Landstraße und darüber hinaus bzw. A 66 nach Osten bis Maintal durchsetzbar sein wird, werden am Ende gut 3 Milliarden Euro an Investitionen notwendig werden. Der Frankfurter Autobahnausbau als Milliardengrab! Der Ausbau der A 3 und A 5 wird sicherlich nicht billiger werden, weil auch dort die Menschen sich mit Sicherheit zur Wehr setzen werden!

Frage 5:

Wie wird die Stadt Frankfurt am Main im Hinblick auf die künftige Luftreinhalteplanung mit den hier geschilderten Fakten bezogen auf den drohenden Verkehrsinfarkt bei Anbindung der 8-spurigen A 66 Tunnel Riederwald an die nur vierspurige A 661 umgehen und welche Konsequenzen wird sie daraus ziehen?

Für die Bürgervereinigung Nordend e.V. steht fest, dass ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept dauerhaft dafür sorgen muss, dass die Verkehrsbelastung auf der Friedberger Landstraße spürbar reduziert wird und nicht wie offiziell geplant mit dem Bau der A 66 Tunnel Riederwald im Rahmen des derzeit gültigen Luftreinhalteplanung für die Stadt Frankfurt am Main drastisch erhöht werden soll!

Doch von dem beschriebenen Verkehrskollaps wird nicht nur die Friedberger Landstraße, sondern in der Folge das gesamte Hauptstraßennetz im Nordend bzw. im Frankfurter Osten und sogar weit darüber hinaus, betroffen sein.

Die Stadt Frankfurt und insbesondere das Nordend brauchen endlich eine Verkehrswende. Diese ist nur mit der Förderung der Schiene und anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger bzw. Mobilitätsformen zu erreichen ist, aber mit Sicherheit nicht mit dem Bau von neuen Hochleistungsstraßen, die generell immer neuen Verkehr anziehen bzw. erzeugen und schließlich in der Folge immer wieder ausgebaut werden müssen, erst von 2 auf vier, dann auf sechs, acht oder sogar auf 10 Fahrstreifen wie jetzt bei der A 3 und A 5 oder der A 661 geplant! Noch dazu, wenn nachweislich 70 % der NO₂-Belastung im Stadtgebiet durch die Autobahnen verursacht werden!

Die Bürgervereinigung Nordend e.V. ist davon überzeugt, dass angesichts der Erfordernisse im Hinblick auf die Luftreinhaltung als auch die Lärminderungsplanung und insbesondere auch auf den Klimawandel ab sofort keine neuen Hochleistungsstraßen mehr gebaut werden dürfen. Deutschland hat schon heute eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Statt dessen muss jeder vorhandene Euro in die Förderung von Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) gesteckt werden.

Die Bürgervereinigung Nordend e.V. fordert aufgrund der hier dargelegten Fakten, die sofortige Herausnahme der A 66 Tunnel Riederwald aus der Luftreinhalteplanung. Die Stadt Frankfurt am Main muss dafür Sorge tragen, dass dieses Projekt sofort auf den Prüfstand kommt und alle bereits laufenden Baumaßnahmen unverzüglich eingestellt werden!

Wir erwarten baldmöglichst eine detailliert auf die einzelnen Fakten eingehende Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Friedhelm Ardelt-Theeck
Bürgervereinigung Nordend e.V.