



www.bi-riederwald.de

Email: [info@bi-riederwald.de](mailto:info@bi-riederwald.de)

*Ansprechpersonen (alle: 60386 Frankfurt/Main):*

*Rainer Frey, Görresstr. 24*

*Claus Lauth, Raiffeisenstr. 4*

*Elisa Alves Vicente, Am Erlenbruch 24*

*Tanja Rettinger, Raiffeisenstr. 24*

*Johanna Begrich, Quartiersmanagement*

*Riederwald, Am Erlenbruch 116 - 118*

Riederwald, 2. Juli 2013

## **BIR-Einschätzung der neuen Verkehrsprognose 2025 von Hessen Mobil für den Riederwaldtunnel, A661 und die Straße Am Erlenbruch**

Die Verkehrsprognose 2025 haben wir mit großer Überraschung zur Kenntnis genommen. So zeichnen die Ergebnisse -trotz großem Aufwand - **ein absolut unrealistisches Bild**. Damit müssen wir davon ausgehen, dass gleich mehrere Annahmen fehlspezifiziert wurden. Da, wie stichprobenhafte Nachfragen erwiesen, viele Faktoren berücksichtigt wurden, ist deren Gewichtung völlig unzulänglich in der Prognose durchgeführt worden. **Dies schlägt sich in einem viel zu geringen LKW-Anteil im Riederwaldtunnel und auf der A661, sowie einer weit zu hohen Verkehrsreduzierung auf der Straße Am Erlenbruch nieder.**

**Da dies die kritischen Annahmen für den Riederwaldtunnel und den Erlenbruch sind, müssen wir davon ausgehen, dass unter Zugrundelegung dieser Prognose die zwingend erforderlichen Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der Grenzwerte bei Schadstoffen und Lärm im Bereich Riederwald nicht zur Realisierung kommen.**

Dabei gibt es, wie zu erwarten war, eine Steigerung des Verkehrs im Riederwaldtunnel von 2015 auf 2025 um 10.000 auf nun 101.000 Fahrzeuge! **Jetzt wird es aber implausibel:**

### **I) Zu niedriger LKW-Anteil im Riederwaldtunnel**

Nach der neuen Verkehrsprognose 2025 von Hessen Mobil soll der LKW-Anteil im Riederwaldtunnel tags im Vergleich zu anderen Autobahnen extrem niedrige 9 %, nachts dann nicht minder überraschend nur 11% betragen. Damit wird der LKW-Anteil nun im Widerspruch zu vergleichbaren Autobahnen viel niedriger angesetzt. Nach dem Büro RegioConsult (im Auftrag der Bürgervereinigung Nordend e.V.) wird der LKW-Anteil tags in einer Größenordnung von zwischen 20 und 25 % zu erwarten sein, nachts dann sogar im Bereich 40 bis 45 %. Dementsprechend wird die Autobahn nun erstmalig von Hessen Mobil (HM) als „Pendlerautobahn“ eingestuft. Vor dem Hintergrund, dass die hessische Landesregierung und die Industrie und Handelskammer die große überregionale Notwendigkeit des Riederwaldtunnels für die Wirtschaft stets betonen, ist dies jetzt, wo es um den Schutz vor Schadstoffen und Lärm geht, eine Rolle rückwärts. Wir brauchen nicht zu erwähnen, dass die A66 mit dem Riederwaldtunnel von Anfang an als Fernstraße eingestuft wurde, die von Wiesbaden über Frankfurt nach Fulda führt und dabei auch die Fahrzeugströme, die täglich aus Fulda, Schlüchtern, Gelnhausen und Hanau nach Frankfurt fahren, von der überlasteten A3 abziehen wird.

### *Indizien für den fehlenden Realitätsgehalt der Ergebnisse:*

Der Bund prognostiziert nach 2004 für die bundesdeutschen Autobahnen eine Zunahme der Transportleistung (Tonnen\*Kilometer) um 86% bis 2025 aufgrund der Öffnung der

Transitautobahnen für den osteuropäischen Frachttransport ab 2014 (Aufhebung des Cabotage-Verbots). Diese Steigerung wird in der Verkehrsprognose von Hessen Mobil nicht widergespiegelt. Auf unsere diesbezügliche Nachfrage zu dieser Diskrepanz in der Prognose von Hessen Mobil hieß es nur, dass die zusätzliche Fracht in den PKWs und LKWs unterkommt. Dass dies nicht nachvollziehbar ist, brauchen wir eigentlich nicht ausführen (die durchschnittliche Auslastung der LKW beträgt bereits über 80%).

Ferner wird es zur Verlagerung von Fernverkehr von der A5 und der A3 auf die A66 inklusive Riederwaldtunnel kommen. Dies wurde laut Aussage von Hessen Mobil berücksichtigt, allerdings zeigt das Ergebnis, dass hier die Gewichtung so vorgenommen wurde, dass de facto keine Verlagerung sichtbar wird.

## **II) Zu geringer Verkehr auf der Straße „Am Erlenbruch“**

Die zweite Fehlprognose mit katastrophalen Auswirkungen auf die künftige Schadstoff- und Lärmsituation im Riederwald ist das für die Straße Am Erlenbruch behauptete niedrige Verkehrsaufkommen.

Der Verkehr soll von 24.500 Fahrzeugen heute auf 8.400 im Jahr 2025, also um zwei Drittel (!) zurückgehen. Würden nicht auch an diesem Ergebnis die Schutzmaßnahmen für die Riederwälder hängen, könnte man ob dieser Realitätsferne „Wiesbadens“ nur lachen.

### *Was dagegen spricht:*

Die Stadt Frankfurt ist bereits vor Jahren von ihrer ursprünglichen Zusicherung an die Riederwälder abgerückt, aus dieser Straße eine Anwohnerzone zu machen. Dies zeigt uns, dass die Stadt dieser Straße im Frankfurter Straßennetz weiterhin eine übergeordnete Funktion zuweist, die mehr als eine Anliegerstraße ist. Daraus spricht die Erwartungshaltung, dass der Verkehr um weniger als die Hälfte zurückgehen wird (realistisch: Rückgang um ein Drittel?). Dafür sprechen zahlreiche Gründe:

- a) Es wird keine weiteren Autobahnausfahrten geben (verschärft dadurch, dass der Alleentunnel nun möglicherweise nicht als Lückenschluss der A66 gebaut wird).
- b) Von HM wird der Autobahnausfahrt Frankfurt Ost künftig eine wesentlich höhere Attraktivität zugeschrieben als der Ausfahrt Borsigallee. Dies ist für uns nicht nachvollziehbar. Wer die Ein- und Ausfahrt dort kennt, weiß wie problematisch der Verkehr sich an dieser Stelle rein- und rausquält (es gibt keine ausreichenden Stauräume und Übergangsbereiche, um in das Stadtnetz einzufädeln).
- c) Es wird eine massive Rückverlagerung von Verkehr auf den Erlenbruch geben, der heute aufgrund des dortigen Dauerstaus über die Hanauer Landstraße und Seckbach fährt.
- d) Das vorgesehene staufreie Fahren auf dem Erlenbruch wird neuen Verkehr induzieren, weil Pendler, die bisher den ÖPNV nutzen, das Auto benutzen werden. Das sieht auch Hessen Mobil so. Allerdings wird auch dies in der Gewichtung von Hessen Mobil nicht erkennbar und geht damit zu Lasten der Riederwälder.
- e) In unserer Eingabe an Herrn Staatsminister Rentsch - politischer Verantwortlicher für die Planung -, schrieben wir, dass die alte Prognose mit der Annahme einer Halbierung des Verkehrs auf dem Erlenbruch unrealistisch sei. Er räumte darauf in einem Schreiben an die Bürgerinitiative Riederwald vom 10. Mai 2013 ein, dass neue Immissionseinschätzungen erst getroffen werden können, wenn die Stadt Frankfurt/M. ihr zukünftiges Nutzungskonzept für die Straße am Erlenbruch vorgelegt haben wird. Damit verkommt spätestens jetzt die prognostizierte Reduzierung um zwei

Drittel zur Narretei, da diese Nutzungskonzept bis zum heutigen Tag nicht erstellt wurde!

## **UNSERE EINSCHÄTZUNG**

Der Riederwald ist für uns der kritische Bereich im Hinblick auf die Gefährdung von Anwohnern durch Schadstoffe und Lärm beim Lückenschluss der A66/A661 am Autobahndreieck. Die Problematik ergibt sich dabei daraus, dass sich in westlichen Bereichen de facto vier Immissions-quellen von Schadstoffen überlagern: Die A66 mit offenem Rampenbereich, das Tunnelportal (mit ungefiltertem, hoch konzentriertem Schadstoffaustritt aus einem Tunnel von über 1 km Länge und zusätzlichem Lärm durch Tunnelmundeffekt), die hochliegende A661 im Westen sowie die unmittelbar vor den Häusern verlaufende hochbelastete Durchgangsstraße Am Erlenbruch.

Für die Schadstoffbelastung ist dabei der LKW-Anteil im Riederwaldtunnel und auf dem Autobahndreieck hochrelevant. Auf unsere Nachfrage bei dem von Hessen Mobil mit dem Schadstoffgutachten beauftragten Fachbüro erklärte dieses, dass bei einem höheren LKW-Anteil (z.B. 20%) der Riederwald sicher ein Problem hätte. Nicht minder relevant für die Immissionsbelastung ist auch der Verkehr, der im Jahr 2025 auf die Straße Am Erlenbruch zurollt, weil dieser schon jetzt regelmäßig zu Grenzwertüberschreitungen führt.

Damit werden nun in der neuen Verkehrsprognose beide für den Riederwald kritischen Annahmen – auch im Vergleich zur Verkehrsprognose 2015 – massiv nach unten korrigiert, so dass jetzt die Situation bei den Schadstoffen und dem Lärm plötzlich viel rosiger wirkt! Mit dem Wissen, dass eine Prognose/Modell das „auspuckt“, was man ihm „füttert“, wurden somit willentlich oder unwillentlich Scheinergebnisse produziert, die für den Riederwald verhängnisvoll sein werden. Es ist für uns auch nicht akzeptabel, dass anstelle eines fundierten Schadstoffgutachtens mit detaillierter und hochauflösender Darstellung der Berechnungsgänge und Ergebnisse nur Abschätzungen geliefert werden. In diesen ist nichts nachvollziehbar. Daraus ergeben sich unmittelbar zwei Forderungen, um das Risiko für den Stadtteil aus diesen Prognosen abzuschätzen:

- a) Auf die Schnelle eine Sensitivitätsanalyse - die relativ schnell und günstig - von Hessen Mobil angefertigt werden kann: Wie ist der Riederwald von Schadstoffen und Lärm betroffen falls
  - a. der LKW-Anteil im Tunnel 25 % tags (45% nachts) und auf der A661 und der Rückgang des Verkehrs auf dem Erlenbruch nur ein Viertel beträgt
  - b. der LKW-Anteil im Tunnel 20 % tags (40% nachts) und auf der A661 und der Rückgang des Verkehrs auf dem Erlenbruch nur ein Drittel beträgt
- b) Danach Untersuchung der Prognose auf Plausibilität der Annahmen und deren Gewichtung (von einem unabhängigen Fachbüro durchgeführt werden).

Dieser Aufwand ist für Land und Stadt angesichts der Brisanz absolut vertretbar!

**Fordert das mit uns von der Politik!**

**Bleibt auf dem Laufenden, Newsletter anfordern!**