



Ansprechpersonen (alle: 60386 Frankfurt/Main):
Rainer Frey, Görresstr. 24
Claus Lauth, Raiffeisenstr. 4
Tanja Rettinger, Raiffeisenstr. 24
Sandra Abild, Quartiersmanagement Riederwald, Am Erlenbruch
116 - 118

info@bi-riederwald.de
www.bi-riederwald.de

Herr Wirtschafts- und Verkehrsminister Al-Wazir
Hessische Staatskanzlei
Georg-August-Zinn-Straße 1
65183 Wiesbaden

Kopie an Bundesverkehrsminister Dobrindt, Verkehrsdezernent Stadt Frankfurt Majer, Umweltdezernentin Stadt Frankfurt Heilig - sowie Pestalozzischule, Seniorenwohnanlage Riederwald, Eintracht Frankfurt e.V., FSV Frankfurt, Abenteuerspielplatz Riederwald und Evangelische Philippusgemeinde Riederwald

Frankfurt, den 14. Feb. 2014

Sehr geehrter Herr Wirtschafts- und Verkehrsminister Al-Wazir,

die Menschen im Stadtteil Riederwald sind Hauptbetroffene des Autobahnbaus im Frankfurter Osten (A66/A661). Dabei zeigt sich die unmittelbare Betroffenheit zum einen in der extremen Belastung während der Bauphase des Riederwaldtunnels entlang der Straße Am Erlenbruch (7 plus X Jahre) und des Autobahndreiecks Am Erlenbruch. Zum anderen ist ein großer Teil des Stadtteils – Pestalozzischule, Seniorenwohnanlage, Wohnblöcke und Sportanlagen der Eintracht und des FSV – weitgehend schutzlos dem westlichen Portal des Riederwaldtunnels und insbesondere den Rampen des Autobahndreiecks ausgesetzt.

Aus diesem Grund war die Demo vom 11. Februar 2014 mit rund 200 Teilnehmern und dieser offene Brief mit den Forderungen von der Demo nicht nur ein Protest der in der BIR(iederwald) aktiven Bürger, sondern auch der gerade genannten Einrichtungen und Vereine im Riederwald (inklusive Abenteuerspielplatz Riederwald und der evangel. Philippusgemeinde; siehe die sechs beigelegte offene Briefe von 2013). Auch werden wir in unseren Bemühungen sehr stark vom zuständigen Frankfurter Ortsbeirat 11 unterstützt. Die aktuelle Demo fand sich im Übrigen auch in den großen Frankfurter Printmedien, der Hessenschau, dem Hessischen Rundfunk und dem Fernsehen RTL Hessen wieder).

Dabei ergibt sich aus dem Großprojekt folgende **Gefahrenlage/Belastung** für den Stadtteil:

- a) Proberammungen Ende 2013 / Anfang 2014 entlang des Erlenbruchs sorgten für massive Grenzwertüberschreitungen beim Lärm sowohl für die Pestalozzischule als auch für die Anwohner entlang der Vatterstraße und der Straße Am Erlenbruch (eigene Messungen) (und dies trotz öffentlicher Zusicherungen von Schutzmaßnahmen durch Hessen Mobil im Vorfeld; die Lärmschutzwand zur Schule war jedoch vollkommen untauglich und für Anwohner gab es nichts; die angeforderten Messwerte für Lärm- und Abgase von Oktober 2013 werden uns nun schon seit 5 Monaten vorenthalten!)
- b) Proberammungen: Grünzüge wurde weit stärker belastet als nötig: Z.B. unnötige Landschaftszerstörung traten auf, weil Laster Abkürzungen durch den Grünzug genommen hatten.

- c) Lärm nach Tunnelöffnung (offizielle Berechnung von 2013): Mindestens 140 Wohnungen im Riederwald sind von Grenzwertüberschreitungen beim Lärm betroffen. Der wahre Wert liegt wohl aber weit höher: Bei der alten Verkehrsprognose – von 2011 – waren bereits offiziell 400 Wohnungen betroffen; nun soll der Lärm plötzlich stark abnehmen – obwohl nun 110 000 statt 100 000 Fahrzeuge täglich durch den Riederwaldtunnel fahren! Um dies zu erreichen, wurden sehr unrealistische Annahmen in die Zukunftsprognose eingebaut:
- Es wird nun nur noch von einer Pendlerautobahn gesprochen, dabei hat das Land Hessen und die Industrie- und Handelskammer Hessen – letztere immer noch – ihre hohe Bedeutung für den LKW-Verkehr immer wieder hervorgehoben; auch Verkehrsverlagerungen von bestehenden Autobahnen werden nun nur noch unzureichend berücksichtigt (siehe beigelegte Ausarbeitung der BIR zur Verkehrsprognose).
 - Der Verkehr auf der Straße Am Erlenbruch soll um Zweidrittel abnehmen! Dabei sitzen viele Frankfurter und Autofahrer im Umland bereits mit ihren Fahrzeugen in den Startlöchern und wollen die Straße benutzen, wenn der Dauerstau ein Ende hat! Skuril: Um dies zu erreichen, wird vom Land Hessen in der Verkehrsprognose u.a. angenommen, dass die Bevölkerung Frankfurts bis zum Jahr 2025 sinkt - unglaublich!!! Im Gegensatz dazu diskutiert die Politik in Frankfurt, ob die Bevölkerung im Stadtgebiet von nun 700 000 auf 800 000 Einwohner ansteigen wird!!!

Der bisherige Verkehrsminister Rentsch verwies im Zusammenhang mit der zukünftigen Überschreitung der Grenzwerte beim Lärm auf Lärmschutzfenster – wie im übrigen auch bei den Geschädigten des Fluglärms von der neuen Landebahn Nordwest. Dieses Wegsperrn der Anwohner und Senioren in geschlossene Häuser ist jedoch absolut nicht hinnehmbar, da es in diesem Fall vollkommen unnötig ist; es gibt bessere Schutzmaßnahmen rund um das Tunnelportal! Ferner wäre bei der Pestalozzischule ein Lüften der Räume während des Unterrichts dann wegen dem Verkehrslärm nicht mehr durchführbar!

- d) Schadstoffe nach Tunnelöffnung: Für den Riederwaldtunnel sind bis dato keinerlei Schadstofffilter vorgesehen; „alles“ soll an den Portalen „rausgepustet“ werden! Das Hessische Umweltministerium teilte dementsprechend der Stadt Frankfurt Ende 2012 mit, dass Schadstoffüberschreitungen rund um das Tunnelportal möglich sind! Selbst das vom Land Hessen beauftragte Ingenieurbüro Lahmayer räumte letztes Jahr - in Zusammenhang mit der neuen Verkehrsprognose 2025 - ein, dass es bei einem normalen LKW-Verkehrsanteil durch den Riederwaldtunnel – Durchschnittswert anderer Autobahnen – zur Überschreitung der Grenzwerte bei den Schadstoffen im Riederwald kommen würde!!!

Aufgrund dieser alles andere als beruhigenden Ausgangssituation sehen wir unsere folgenden **Forderungen aus der Demo** als begründet an, und erwarten, dass diese ernstgenommen und umgesetzt werden:

- Die **Bauarbeiten über viele Jahre im Riederwald sollen so lärm- und schadstoffarm wie irgend möglich** durchgeführt werden; dies bedeutet auch, dass der **neueste Stand der Technik** zum Einsatz kommen muss und **laute, unvermeidbare Arbeiten nur in den Schulferien** durchgeführt werden dürfen. Die Belastungen für den Stadtteil werden auch dann noch riesig sein! Insbesondere auf die Pestalozzischule und die Seniorenwohnanlage aber auch auf die Anwohner muss Rücksicht genommen werden; z.B. wie werden die Schlafzimmer der Wohnungen in der Vatterstraße und die Schulräume von dem Lärm der verlegten U-Bahn und der verlegten Straße geschützt? Ferner müssen die Grünzüge soweit wie möglich erhalten werden und die Renaturierung von nicht mehr genutzten Flächen sofort eingeleitet werden. Zur Info: Die Proberammungen der Planungsbehörde des Landes Hessens (Hessen Mobil) im Oktober 2013 / Anfang 2014 überschritten massiv die Grenzwerte. Zum einen hätte es weit lärmärmere Verfahren gegeben (d.h. ein falsches Verfahren wurde gewählt), zum anderen hätte die Ausschreibung bei diesem lauten Verfahren einen ganz anderen Lärmschutz erfordert (d.h. eine fehlerhafte Ausschreibung). Beides unterblieb.

- b) Die **Baumaßnahmen sind auf 7 Jahre** veranschlagt und es darf unter keinen Umständen länger werden! Diese Dauer bedeutet bereits eine Zerreißprobe für den Riederwald. Bei den Planungen lief bisher vieles schief – bereits mehr als drei Jahrzehnte! Aufgrund der **komplizierten Ausgangslage z.B. mit Grundwasserströmen von Seckbach zum Main und zwei Großprojekten - Autobahndreieck und Riederwaldtunnel**, braucht es zwingend ein **kompetentes Unternehmen, das die Pläne von Hessen Mobil überprüft**. Es muss auch **schnellstens ein detaillierter Bauablaufplan der Öffentlichkeit vorgelegt** werden, **vorher darf der Bau nicht beginnen**, sonst endet alles im Chaos!
- c) Die begleitenden **Lärm- und Schadstoffmessungen bei der Schule und bei den Wohnblöcken müssen zeitgleich online im Internet verfügbar** sein (wie beim Flughafen), dass bei Überschreitungen sofort gehandelt werden kann. Land und Stadt müssen einen **Baustopp bei Überschreitungen** sicherstellen – wir fordern einen Maßnahmenkatalog für diesen Fall. Wohin können sich die Bürger wenden? Hessen Mobil setzte die hydraulische und die Schlagramme trotz Anwohnerbeschwerden ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen weiter ein, das geht so nicht!
- d) Für die **Schulwegführung über den Erlenbruch inklusive Synchronisierung der Signalsteuerung von Straßen- und Stadtbahnverkehr** sowie für die Sicherstellung einer **ausreichenden Kapazität der Fußgängerinseln für die Schüler** in der Bauphase wie auch für die Zeit danach muss es endlich ein Treffen von Pestalozzischule, Stadt, Planungsbehörde Hessen Mobil und VGF kommen, in dem dann auch eine Konsenslösung erarbeitet wird.
- e) Es muss **endlich für den Bereich zwischen Riederwaldtunnel und (inklusive) dem Autobahndreieck Am Erlenbruch ein sinnvolles Lärm- und Schadstoffkonzept** entwickelt werden, so dass der Stadtteil vollständig aktiv geschützt wird; **es darf nicht bereits im Vorfeld mit Schallschutzfenstern**, die sowohl für die Schule als auch für die Anwohner (inklusive Seniorenwohnanlage) die schlechteste Lösung darstellen, gearbeitet werden (ansonsten muss auch in der Schule eine Lüftungsanlage installiert werden). **Eine Schadstofffilterung für den Riederwaldtunnel ist bei der auch offiziell bekannten, hochkritischen Ausgangslage absolute Pflicht!** Bis jetzt gibt es keine umfassenden Schutzkonzepte von Hessen Mobil, nur einfache Lärmschutzwände (plus Flüsterasphalt). Wir brauchen endlich mehr und sinnvollere, für den Riederwald in seiner kritischen Situation maßgeschneiderte Schutzvorschläge von der Planungsbehörde! Erst dann kann diskutiert werden!
- f) **Das bisherige Lärmschutzkonzept mit der riesigen Schallschutzwand am Tunnelportal (6m hoch und das für sechs Fahrspuren) kommt einer großen Industriehalle gleich und ist damit ein absolutes Unding** inmitten eines Stadtteils einer Großstadt u.a. neben der Schule inklusive Hort und Kindergarten. Auch hier muss ein besseres Konzept vorgelegt werden! Am naheliegendsten ist eine Verlängerung des Tunnels über den Trogbereich (inkl. Rampen), was einen allmählichen Anstieg der Lärmschutzvorrichtung bedingt und gleichzeitig den Lärm- und Schadstoffschutz für den Riederwald deutlich verbessert!
- g) **Schlussendlich stellt sich die Frage, ob eine Einhausung der Autobahn mit Schadstofffilterung des Bereichs vom Riederwaldtunnelportal über das AD Am Erlenbruch bis Bornheim nicht die einzige Lösung - und damit auch gesetzlich zwingend erforderlich - ist**, die hinreichend Schutz für die Bereiche Riederwald, Bornheim und Seckbach bietet – und dies auch noch wenn der Verkehr im Frankfurter Osten (sowohl auf der Autobahn als auch auf der Straße Am Erlenbruch) weiter anwachsen wird. Auch ist der Alleentunnel mit einer weiteren Verkehrszunahme nicht vom Tisch: **Nach der offiziellen neuen Prognose des Landes Hessens vom Jahr 2013 ist die Ratswegstraße (AS Frankfurt Ost) nach Riederwaldtunnelöffnung zu 100% ausgelastet und auf der A661 besteht rund um die Friedberger Landstraße Staugefahr**. Auf gut deutsch: Der zukünftige Dauerstau zieht 5 km weiter westwärts. Einzige Lösung: Alleenspange, Alleentunnel? Oder gibt es andere Konzepte von Land und Stadt? Wir möchten in

diesem Zusammenhang auch auf die Anmeldungen des Landes Hessens für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vom Dezember 2013 verweisen: Zunächst findet sich eine Engpassanalyse in Hinblick auf eine Erhöhung der Anzahl der Fahrspuren von 4 auf 6 für den Bereich rund um die Ausfahrt Friedberger Landstraße vorbei am neuen AD Am Erlenbruch bis Offenbach (A661); ebenso eine Engpassanalyse für den Bereich zwischen Friedberger Landstraße über AD Am Erlenbruch und Riederwaldtunnel bis AK Hanau (A66) mit Ausbau von 6 auf 8 Spuren. Auch wird mehrfach vom AD Seckbach gesprochen, bedeutet dies die Alleenspanne? Deshalb muss der **Riederwaldtunnel sofort so umgeplant werden, dass er in eine Einhausung der Autobahnen im Frankfurter Osten integriert werden kann: Ferner müssen bei der Planung des Schutzes vor Lärm und Schadstoffe die Verkehrszahlen aus der Verkehrsprognose 2025 inklusive Alleentunnel (plus Korrektur der Fehler in der Verkehrsprognose) für den Riederwald zugrunde gelegt werden** – alles andere endet in einem zukünftigen – auch teuren – Schlamassel!

- h) **Die Verkehrsprognose 2025 muss sofort auf Schwachstellen untersucht werden**; insbesondere die teils mangelnde Aktualität von Ausgangsdaten muss kritisch hinterfragt werden (**u.a. die Einwohnerzahl der Stadt Frankfurt soll sinken!!!**); auch muss die Realitätsnähe der Annahmen, die dazu geführt haben, dass **im Riederwaldtunnel weit weniger LKWs als auf anderen Bundesautobahnen** fahren, genauso untersucht werden, wie das Ergebnis, dass **auf dem Erlenbruch der Verkehr um unglaubliche Zweidrittel abnimmt**; nur durch diese zwei sehr „überraschenden“ Ergebnisse fällt die Lärm- und Schadstoffbelastung nicht noch weit höher über den Grenzwerten im Riederwald aus!
- i) Ein **transparentes Vorgehen, sprich ein neues Verhalten von Hessen Mobil** in der Öffentlichkeit. Informationsveranstaltungen und Interviews von Hessen Mobil in der Presse, die die **Probleme des Vorhabens sowohl in der Bauphase als auch bei Betrieb des Riederwaldtunnels weglassen und auf Rückfrage verharmlosen**, stellen eine Desinformationspolitik statt einer Informationspolitik dar (siehe dazu unsere Kommentierung des Interviews vom 21.1.2014 in der FR unter dem Titel „Der rosarote Riederwaldtunnel“ auf unserer Homepage). Auch dass uns selbst auf Anfrage – trotz gesetzlicher Verpflichtung der Behörde – Informationen vorenthalten werden, muss sofort abgestellt werden (hier der Verweis auf die Rückhaltung der Messergebnisse für die Proberammungen im Oktober 2013 im Riederwald bis dato; zur Info: Fechenheim Nord bekam innerhalb einer Woche Entwarnung, aber auch keine Werte; ferner wurde uns schriftlich von Hessen Mobil mitgeteilt, dass wir die neuen Verkehrswegeführungspläne in der Bauphase im Riederwald nicht bekommen, auch ein Skandal!). Im Übrigen sind die Ausführungen zu den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan sehr dürftig; andere Länder wie Bayern und Rheinland-Pfalz halten neben der Liste auch Informationen öffentlich vor.

Es war mit Ihrem Vorgänger, Herrn Rentsch, nicht möglich Lösungen für die Probleme der - auch offiziellen - Grenzwertüberschreitungen beim Lärm, der höchstkritischen Situation bei den Schadstoffen und der fehlerbehafteten Verkehrsprognose 2025 zu erarbeiten. Es wurde wortreich - mehr oder weniger geschickt - die Mangelwirtschaft beim Schutz verteidigt.

Das brauchen wir so nicht hinnehmen! Sowohl für die Bauphase gibt es bessere Verfahren als auch für die Zeit danach gibt es geeignetere Schutzkonzepte! Aber es gibt dazu bisher keine Vorplanungen der Planungsbehörde des Landes Hessen! Erteilen Sie bitte endlich diesen Auftrag, auch wir wollen keine weitere Verzögerung des Projekts! (bezeichnend: Die Stadt Frankfurt musste in Eigenregie eine Studie in Auftrag geben, die zeigt, dass eine Einhausung der A66/A661 ab Riederwaldtunnelportal über und inklusive des AD Am Erlenbruch bis Friedberger Landstraße möglich ist, nachdem dies zuvor vom Land Hessen verneint wurde!).

Wir bitten Sie darum, unser Schreiben aufmerksam durchzulesen und bei der **Beantwortung - bitte bis spätestens Ende April** - die **Gliederung unseres Schreibens beizubehalten** - dies gewährleistet auch, dass nichts untergeht.

Wir bedanken uns bereits im Vorfeld für Ihre Mühen und hoffen im Interesse aller Frankfurter und aller KFZ-Nutzer außerhalb Frankfurts, dass die Probleme nun endlich zügig angegangen werden!

Mit freundlichen Grüßen für die BIR(iederwald) und Ihnen alles Gute für den Start in Ihr Ministeramt wünschend,

Dr. Rainer Frey

Görresstraße 24

60386 Frankfurt

Anlagen

- Einschätzung der BIR(iederwald) zur Verkehrsprognose 2025
- offener Brief der Pestalozzischule
- offener Brief der Eintracht Frankfurt
- offener Brief des FSV Frankfurt
- offener Brief der Seniorenwohnanlage Riederwald
- offener Brief Abenteuerspielplatz Riederwald
- offener Brief evangel. Philippusgemeinde