

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Wolfgang Gehrcke, Sabine Leidig, Herbert Behrens,
Christine Buchholz, Annette Groth, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.**

Bau der Bundesautobahn 66/661 im Osten der Stadt Frankfurt am Main

Mit dem geplanten Bundesautobahnbau (A66/A661) im Osten der Stadt Frankfurt am Main sind sowohl in der mindestens siebenjährigen Bauphase als auch im anschließenden Betrieb erhebliche Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner verbunden. Bei zahlreichen Versammlungen und Demonstrationen sowie in offenen Briefen haben Anwohnerinnen und Anwohner, Bürgerinitiativen sowie betroffene Einrichtungen und Vereine ihre Sorgen zum Ausdruck gebracht und konkrete Vorschläge zur Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastung unterbreitet.

Bereits während der Vorarbeiten, den sogenannten Proberammungen im Oktober 2013 im Bereich Vatterstraße, wurden bei Messungen von Bürgerinitiativen deutliche Grenzwertüberschreitungen festgestellt (www.bi-riederwald.de/news/165-negatives-fazit-der-bir-zu-den-proberammungen). Damit ist ein wirksamer Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch von Schulen, Kindertagesstätten, Seniorenwohnanlagen und Sportstätten der Fußballvereine Eintracht Frankfurt und FSV Frankfurt vor massiven Grenzwertüberschreitungen der Lärmbelastung fraglich. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Betroffenen unverständlich, dass die Ergebnisse der offiziellen Messungen der Straßenbaubehörden – trotz mehrfacher Anfragen – bis heute nicht veröffentlicht wurden.

Kritisch sind aus Sicht der Fragesteller auch die Annahmen zu bewerten, die der Planung zugrunde liegen. So geht beispielsweise die von der Planungsbehörde des Landes Hessen, Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, erstellte Verkehrsprognose 2025 aus dem Jahr 2013 von sinkenden Einwohnerzahlen der Stadt Frankfurt am Main bis zum Jahr 2025 aus. Das widerspricht sowohl der aktuellen Entwicklung als auch den Prognosen der Stadt Frankfurt am Main und des Landes Hessen. Dabei handelt es sich aus Sicht der Fragesteller nur um eine von vielen veralteten Annahmen und Zahlen aus den Jahren 2002 und 2003. So stuft das Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement die zu erstellende Bundesfernautobahn A66 (Riederwaldtunnel/Autobahndreieck Am Erlenbruch) für die Berechnung des Lärm- und Schadstoffschutzes nur noch als Pendlerautobahn („geprägt von Berufspendlern“) ein (www.mobil.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMWVL_15/HSVV_Internet/med/702/7023ed18-40ea-f317-9cda-a2b417c0cf46,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true,S.31) und sieht keine weiterreichende Bedeutung dieser aus Bundeshaushaltsmitteln zu finanzierenden Autobahn. Nahezu zeitgleich – nämlich im Dezember 2013 – meldete das Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement die A 661 und A 66 auch in diesem Bereich für eine Spurenerweiterung von sechs auf acht Fahrspuren als Ergebnis einer Engpassanalyse für den Bun-

desverkehrswegeplan 2015 an (www.mobil.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMWVL_15/HSVV_Internet/med/2b6/2b675c55-5c7b-241f-012f-312b417c0cf4,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true).

Diese Analyse ist wiederum nicht in der noch im Sommer 2013 öffentlich vorgestellten Verkehrsprognose 2025 enthalten gewesen.

Weil abgesehen von Schallwänden und Flüsterasphalt auf mögliche Schutzmaßnahmen wie eine Schadstofffilterung für den Riederwaldtunnel oder die Einhausung (Überdachung) des Lückenschlusses zwischen den Autobahnen A 66 und A 661 verzichtet wird, ist zu erwarten – darauf deuten auch die offiziellen Dokumente des Landes Hessen (www.mobil.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMWVL_15/HSVV_Internet/med/c8f/c8f2ed18-40ea-f317-9cda-a2b417c0cf46,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true, S. 7) hin –, dass die Anwohnerinnen und Anwohner auch nach Beendigung der Bauarbeiten unzumutbaren Schadstoff- und Lärmbelastungen ausgesetzt sein werden.

Nach der Verkehrsprognose 2015 aus dem Jahr 2011 waren 400 Wohnungen des Stadtteils Riederwald von Grenzwertüberschreitungen beim Lärm betroffen. Nach den neuen offiziellen Berechnungen (Verkehrsprognose 2025 aus dem Jahr 2013) sollen „nur noch“ 169 Wohnungen betroffen sein, obwohl sich das erwartete Fahrzeugaufkommen des Riederwaldtunnels von 100 000 (Prognose 2015) auf 110 000 (Prognose 2025) erhöht hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Zu welchen Ergebnissen führten die Proberammungen, die Ende 2013 und Anfang 2014 entlang des Erlenbruchs durchgeführt wurden?
 - a) Werden die Messungen veröffentlicht (bitte mit Begründung), und wenn ja, wann?
 - b) Ist es dabei zu Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und Schadstoffen gekommen?

Wenn ja, welche Grenzwerte wurden jeweils wie überschritten, und warum wurden diese Grenzwertüberschreitungen nicht durch geeignete Schutzmaßnahmen verhindert?
 - c) Wie hoch waren ggf. die Grenzwertüberschreitungen, insbesondere im Bereich der Pestalozzischule, entlang der Vatterstraße, der Straße Am Erlenbruch, dem Kindergarten in der Buchwaldstraße und der Lauterbacherstraße sowie der Altenwohnanlage in der Straße Am Erlenbruch?
 - d) Ist es zutreffend, dass es weit lärmärmere Verfahren gegeben hätte?
 - e) Warum wurde insbesondere eine hydraulische Presse, die gerade in Stadtgebieten ihre Stärken hat, nicht eingesetzt (bitte mit Begründung)?
 - f) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das ausgeschriebene Verfahren einen ganz anderen Lärmschutz erfordert hätte, dass also die Ausschreibung für den notwendigen Lärmschutz fehlerhaft gewesen ist (bitte mit Begründung)?
 - g) Ist es zutreffend, dass keine Lärmvorausberechnungen für das verwendete Verfahren vorgenommen wurden, die dann die Grundlage für die Ausschreibung des Lärmschutzes hätten sein müssen (bitte mit Begründung)?
 - h) Werden die Berechnungen und die Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht (bitte mit Begründung), und wenn ja, wann?

2. Ist es zutreffend, dass die in der Verkehrsprognose 2025 prognostizierte geringere Zahl der betroffenen Wohnungen nicht auf zusätzlich geplanten Schutzmaßnahmen basiert, sondern auf einer Veränderung der zugrundegelegten Rahmendaten (bitte mit Begründung)?
3. Welche Rahmendaten haben sich in der Verkehrsprognose 2025 im Vergleich zur Verkehrsprognose 2015 wie verändert?
4. Teilt die Bundesregierung die Einstufung dieser Autobahn durch „Hessen mobil“ als Regionalautobahn für Pendler und nicht – wie bisher – als Fernautobahn (bitte mit Begründung)?
5. Welche Konsequenzen hat diese Einstufung durch das Land Hessen aus Sicht der Bundesregierung für die Priorität dieser Verbindung im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015?
6. Warum bringt die A66/A661 laut Annahme in der Verkehrsprognose 2025 fast keine Entlastung im Hinblick auf das bestehende Autobahnnetz – trotz zentraler Lage in Deutschland?
7. Entspricht dies auch den vorangegangenen Planungen, und gilt diese Annahme auch für den Ausbau der oben genannten Engpassanalyse der A66 und der A661 im Rahmen der Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015?
8. Gibt es andere Autobahnen, bei deren Planung und Erweiterung davon ausgegangen wird, dass, wie bei der A 66/A 661, keine Entlastungswirkung entsteht, und wenn ja, welche waren bzw. sind das?
9. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass der prognostizierte Lkw-Anteil im Riederwaldtunnel mit 9 Prozent am Tag und 11 Prozent in der Nacht im Vergleich zu anderen Autobahnen (20 Prozent am Tag, 40 Prozent in der Nacht) erheblich niedriger liegt?
 - a) Wenn ja, wie ist diese Annahme mit der Prognose der Stadt Frankfurt am Main vereinbar, nach der die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 auf 725 000 ansteigen wird und bis zum Jahr 2030 möglicherweise sogar 850 000 Einwohner zählt (www.frankfurt.de, Statistik aktuell 26/2010, Frankfurter Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030, www.fr-online.de vom 15. Mai 2014 „Wachstum setzt Stadt unter Druck“)?
 - b) Welche Werte würden sich für den Verkehr auf der Straße am Erlenbruch bei entsprechender Korrektur in der Verkehrsprognose 2025 ergeben?
10. Ist es zutreffend, dass das in der Verkehrsprognose 2025 prognostizierte Absinken des Verkehrsaufkommens auf der Straße am Erlenbruch um zwei Drittel von 24 500 heute auf 8 400 im Jahr 2025 auf der Annahme beruht, dass die Bevölkerung der Stadt Frankfurt am Main bis zum Jahr 2025 sinken wird (bitte mit Begründung)?
 - a) Wenn ja, wie ist diese Annahme mit der Prognose der Stadt Frankfurt am Main vereinbar, nach der die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 auf 725 000 ansteigen wird?
 - b) Welche Werte würden sich für den Verkehr auf der Straße am Erlenbruch bei entsprechender Korrektur in der Verkehrsprognose 2025 ergeben?
11. Wie stellt sich die Schadstoff- und Lärmsituation im Frankfurter Stadtteil Riederwald in Kombination mit der Belastung aus dem westlichen Portal des Riederwaldtunnels dar, sollte der Verkehr auf der Straße Am Erlenbruch um nur ein Drittel abnehmen?

12. Wird dieses Projekt im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans angesichts des Baufortschritts erneut überprüft (bitte mit Begründung)?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 bezüglich der A 66/A 661?
14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung (bitte jeweils begründen), dass diese teilweise auf zweifelhaften und veralteten Annahmen beruht, insbesondere bezüglich der Annahmen,
 - a) dass die Bevölkerungszahl der Stadt Frankfurt am Main sinken wird,
 - b) dass durch den Riederwaldtunnel weit weniger Lkw fahren werden als über andere Bundesautobahnen,
 - c) dass keine Entlastungswirkung für andere Autobahnen auftritt, und
 - d) dass der Verkehr auf der Straße am Erlenbruch bis zum Jahr 2025 um zwei Drittel zurückgehen wird?
15. Wieso wurde für die Planung der Schutzmaßnahmen für den Frankfurter Stadtteil Riederwald die Verkehrsprognose 2025 verwendet?
16. Warum wurden in der Verkehrsprognose 2025 noch nicht die Verkehrsergebnisse eingearbeitet, die in etwa zeitgleich zur Begründung der Anmeldung der Spurenerweiterung der A 66 rund um das Autobahndreieck Am Erlenbruch für den Bundesverkehrswegeplan 2015 im Dezember 2013 vom Land Hessen angemeldet wurde?
17. Auf welcher wissenschaftlichen Untersuchung beruht die Begründung „Engpassanalyse“ für die vom Land Hessen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Erweiterungen der A 661 und der A 66 jeweils von sechs auf acht Fahrspuren?
18. Ist die sechsspurige Planung des Riederwaldtunnels, vor dem Hintergrund, dass die angemeldete „Engpassanalyse“ den achtspurigen Ausbau der kompletten Strecke der A 66 beginnend an der A 661 in Frankfurt bis Hanau umfasst, damit überholt (bitte mit Begründung)?

Wird der Riederwaldtunnel zum Nadelöhr der A 66 werden (bitte mit Begründung)?
19. Welche Verkehrszahlen ergeben sich aus dieser Engpassanalyse für das Autobahndreieck Am Erlenbruch und den Riederwaldtunnel bei Tag und bei Nacht, und wie hoch sind die dazugehörigen Lkw-Anteile?
20. Mit welchem Ergebnis muss an den – laut Verkehrsprognose 2025 – vorhandenen Engpassstellen auf der A661 rund um die Friedberger Landstraße und der zu 100 Prozent ausgelasteten Ratswegstraße an der Anschlussstelle (AS) Frankfurt-Ost auf Basis der Engpassanalyse gerechnet werden?
21. Welche Lärm- und Schadstoffwerte ergeben sich für die Stadtteile Riederwald, Bornheimer Hang und Seckbach unter Zugrundelegung der Verkehrswerte aus der Engpassanalyse (inklusive der Berücksichtigung des Fahrspurenausbaus und Ergebnisausweises entsprechend der Darstellung mit der Verkehrsprognose 2025)?
22. Wann, wo und wie werden die Hintergrundinformationen zu der Engpassanalyse betreffend der A 66 und der A 661 veröffentlicht, bzw. an welche Stelle können sich Bürger und Bürgerinitiativen wenden?

23. Vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsprognose 2025 eine erhöhte Stau- gefahr auf der A661 rund um die Friedberger Landstraße sowie eine 100- Prozent-Auslastung der Ratswegstraße an der AS Frankfurt-Ost benennt, mit welchem Ergebnis muss an diesen Engpassstellen nach entsprechender Korrektur in der Verkehrsprognose 2025 gerechnet werden?
24. Welche Lösungskonzepte stellt die Bundesregierung in Aussicht, sollte sich nach Eröffnung des Riederwaldtunnels die Situation an diesen Stellen noch problematischer gestalten?
25. Ist es zutreffend, dass für den Riederwaldtunnel keinerlei Schadstofffilter vorgesehen sind?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den Verzicht auf Schadstoff- filter vor dem Hintergrund, dass das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz der Stadt Frankfurt am Main mit Schreiben vom 22. November 2012 mitgeteilt hat, dass Schad- stoffgrenzwertüberschreitungen rund um das Tunnelportal möglich seien, und wie hoch wären die Mehrkosten für eine spätere Nachrüstung?

Wenn nein, welche Filteranlagen sind vorgesehen?

26. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Zeitplan der Bauarbeiten, die auf sieben Jahre angesetzt sind, mit Baumaßnahmen, in denen die Anwoh- nerinnen und Anwohner erheblichen Belastungen ausgesetzt sein werden, angesichts der Ausgangslage – beispielsweise die Grundwasserströme vom Stadtteil Seckbach zum Main oder die Koordination der beiden Groß- projekte Autobahndreieck und Riederwaldtunnel – eingehalten werden kann?
 - a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Baumaßnahmen nicht beginnen dürfen, bevor der detaillierte Bauablaufplan der Öffent- lichkeit vorgelegt worden ist (bitte mit Begründung)?
 - b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Bauablauf von einem unabhängigen Ingenieurbüro auf Realitätsnähe der Annahmen unter- sucht werden sollte (bitte mit Begründung)?
 - c) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es in Anbetracht der Bau- zeit baubegleitende Lärm- und Schadstoffmessungen geben muss und dass die Messergebnisse den Anwohnerinnen und Anwohnern in Hin- blick auf ihre gesundheitliche Unversehrtheit (Pestalozzischule mit Kin- dergarten und Hort und Seniorenwohnanlage Riederwald neben zahl- reichen Wohnblöcken direkt an der Baustelle) jeweils zeitgleich im Inter- net zur Verfügung gestellt werden müssen (bitte mit Begründung)?
 - d) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei Grenzwertüberschreitun- gen während des Baus sofort ein Baustopp verfügt wird, um die Gesund- heit der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Schülerinnen und Schüler in dem Zeitraum von sieben Jahren wirkungsvoll zu schützen?
 - e) Wie ist es den Bürgerinnen und Bürgern möglich, einen Baustopp zu er- wirken, vor dem Hintergrund, dass weder der Eilantrag des zuständigen Ortsbeirats – einstimmig verabschiedet – noch Beschwerden der Anwoh- nerinnen und Anwohner einen Baustopp vom Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement erwirken konnten?
27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es bislang kein umfassen- des Lärm- und Schadstoffschutzkonzept gibt, sondern dass lediglich ein- fache Lärmschutzwände und die Verwendung von Flüsterasphalt vorgese-

hen sind, die nach Auffassung der Fragesteller keinen ausreichenden Schutz gewähren (bitte mit Begründung)?

Wenn ja,

- a) wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass ein wirksames Schutzkonzept erstellt wird, das den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zweifelsfrei sicherstellt,
 - b) ist die Bundesregierung bereit, ein solches umfassendes Schutzkonzept gemeinsam mit den Anwohnerinnen und Anwohnern und deren Bürgerinitiativen zu entwickeln, um den Verdacht zu entkräften, dass deren berechtigte Sorgen nicht ernst genommen werden?
28. Wie hoch wären die Mehrkosten, wenn die noch anhängigen Klagen bezüglich des Lärmschutzes Erfolg haben und nachträgliche Verbesserungen beim Lärmschutz erforderlich sind?
29. Ist es zutreffend, dass am Tunnelportal des Riederwaldtunnels inmitten eines belebten Stadtteils einer Großstadt, in unmittelbarer Nähe der Hallgarten- und der Pestalozzischule, eines Kinderhorts und eines Kindergartens im Gebäude der Pestalozzischule, der Altenwohnanlage in der Straße Am Erlenbruch eine Lärmschutzwand von sechs Metern Höhe vorgesehen ist?
- a) Hält die Bundesregierung ein Leben im Schatten einer sechs Meter hohen Mauer für zumutbar (bitte mit Begründung)?
 - b) Welche Optik wird für diese Lage mitten in der Stadt gewählt?
 - c) Inwieweit ist dabei eine Beteiligung der Stadt bzw. des Stadtteils sowie der Bürgerinitiativen bei der Gestaltung vorgesehen (bitte mit Begründung)?
30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Verlängerung des Tunnels über den Trogbereich, inklusive Rampen, die bessere Schutzmaßnahme wäre, weil dadurch die Lärmschutzvorrichtung allmählich ansteigen und zugleich der Lärm- und Schadstoffschutz deutlich verbessert würden (bitte mit Begründung)?

Wenn ja, warum ist eine Verlängerung des Tunnels dennoch nicht vorgesehen?

Wenn nein, welche alternativ wirksame Schutzmaßnahmen gibt es, die den Anwohnerinnen und Anwohnern ein Leben im Schatten einer sechs Meter hohen Mauer ersparen würden?

31. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Frankfurt am Main (http://gruene-fraktion-frankfurt.de/home/singleansicht-fuer-home/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=68317&cHash=67e7d68aa478659c5a5d6eb98f6e646d), dass die Einhausung der Autobahn mit Schadstofffilterung des Bereichs vom Riederwaldtunnelportal über das Autobahndreieck Am Erlenbruch bis zum Stadtteil Bornheim unter dem Gesichtspunkt der Lärm- und Schadstoffminimierung die wirksamste Schutzmaßnahme wäre, und welche Mehrkosten wären damit verbunden?

Wenn nein, warum nicht, und hat die Kostenersparnis aus Sicht der Bundesregierung Vorrang vor der Erhaltung der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner?

Wenn ja, warum wird auf diese wirksamste Schutzmaßnahme verzichtet?

32. Warum wurde bisher keine Einhausungsplanung vorgenommen?

- a) Ist die Potenzialstudie der Stadt Frankfurt am Main (www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/praes_studie.pdf) hierzu der Bundesregierung bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen hat sie daraus gezogen?

- b) Könnte eine Einhausung durch eine Mischfinanzierung des Bundes und des Landes finanziert werden?
- c) Wäre die Einhausung im Rahmen eines innovativen Pilotprojekts möglich (bitte mit Begründung), und wenn ja, ist die Bundesregierung bereit, ein solches Pilotprojekt zu unterstützen?

Berlin, den 22. Mai 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

