



# HESSISCHER LANDTAG

13. 06. 2018

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. h.c. Hahn (FDP) vom 23.04.2018**

**betreffend Umbau Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim A66**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Im Zuge des Baus des Riederwaldtunnels ist geplant die Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim der A66 umzubauen. Nach den Planungen von Hessen Mobil ist vorgesehen, an beiden Abfahrten einen Kreisel zu errichten, um den Verkehr von der Autobahn abfließen zu lassen. Entsprechende Planungen wurden in der Stadt Maintal vorgestellt und haben dort Ablehnung hervorgerufen. Hintergrund ist die Befürchtung, dass der Umbau der Anschlussstellen die bereits heute stauanfällige Verkehrssituation zulasten der Bürger vor Ort weiter zu verschlechtern.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:**

Der Umbau der Anschlussstelle der A 66 in Maintal-Bischofsheim erfolgt nicht im Zuge oder im Zusammenhang mit der Realisierung des Riederwaldtunnels, sondern stellt ein eigenständiges Projekt dar. Derzeit entstehen durch die Pendlerströme, die während der Hauptverkehrszeit von der A 66 auf die B 8 wechseln wollen, lange Rückstaus auf der A 66. Ziel des Projektes ist die Herstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte der Anschlussstelle mit der untergeordneten B 8. Somit soll die aktuell vorhandene Verkehrssituation verbessert werden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Planungen beabsichtigt die Landesregierung hinsichtlich der Autobahnanschlussstelle Maintal-Bischofsheim der A 66 voranzutreiben?

Die Vorplanungen von Hessen Mobil sehen am nördlichen Knotenpunkt die Einrichtung eines zweistreifigen und damit leistungsstarken Kreisverkehrsplatzes vor. Am Knotenpunkt Süd ist der Ausbau mit Lichtsignalanlage vorgesehen, wobei der Verkehr in Richtung des Gewerbegebietes "Am Kreuzstein" über den Kreisverkehrsplatz geleitet wird. Die Vorplanung zu den Maßnahmen wird in Kürze abgeschlossen sein. Im direkten Anschluss erfolgt die Bearbeitung der Entwurfsplanung.

Frage 2. Erwartet die Landesregierung, dass durch den Bau des Riederwaldtunnels die Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim von zusätzlichem Verkehr betroffen sein wird und wie sehen die Prognosen für diesen Abschnitt konkret aus?

Nach den derzeitigen Prognosen führt die Fertigstellung des Riederwaldtunnels zu keiner signifikanten Veränderung der Gesamtverkehrsmenge auf den Verbindungsrampen der Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim.

Es ist lediglich mit einer Verlagerung der Verkehrsströme von dem nachgeordneten Netz auf das übergeordnete Netz sowie eine Verlagerung der Verkehrsintensität innerhalb der Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim zu rechnen.

Bisher nutzen Pendler, die von oder über Maintal-Bischofsheim nach Frankfurt wollen, die nördlich gelegene Route über die L 3209 und B 251 oder die südlich gelegene Route über die Hanauer Landstraße. Diese Routen werden durch den Lückenschluss zwischen A 66 und A 661 zukünftig entlastet, da die Pendler vermehrt die Direktverbindung über die A 66 nutzen werden. Dies hat zur Folge, dass in den Morgenstunden die Auffahrt in Richtung Frankfurt stärker als

bisher von den Pendlern beansprucht werden wird. Gleichzeitig wird aber eine Abnahme der Pendler auf der Abfahrt aus Richtung Hanau kommend prognostiziert, da diese den derzeit genutzten Weg über das nachgeordnete Netz meiden können.

Nähere Werte zu den Verkehrsmengen [Kfz/24h] im Bereich der Verbindungsrampen der Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim gemäß der Verkehrsuntersuchung zum Tunnel Riederwald sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

| Streckenabschnitt                             | Verkehrsmengen<br>Prognosenufall 2030<br>(ohne Tunnel Riederwald) | Verkehrsmengen<br>Prognoseplanfall 2030<br>(mit Tunnel Riederwald) | Differenz zwischen<br>Prognosenu- und<br>Prognoseplanfall |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Rampe von Maintal-Bischofsheim nach Frankfurt | 700                                                               | 4.100                                                              | + 3.400                                                   |
| Rampe von Frankfurt nach Maintal-Bischofsheim | 600                                                               | 4.500                                                              | + 3.900                                                   |
| Rampe von Maintal-Bischofsheim nach Hanau     | 16.100                                                            | 11.800                                                             | - 4.300                                                   |
| Rampe von Hanau nach Maintal-Bischofsheim     | 7.600                                                             | 6.700                                                              | - 900                                                     |

Frage 3. Ist es richtig, dass das zügige Abfließen der Verkehre die entscheidende Maxime im Zusammenhang mit der Planung der Anschlussstelle ist?

Durch den derzeitigen Rückstau auf der A 66 an der Anschlussstelle Maintal-Bischofsheim während der Hauptverkehrszeit entstehen im Bereich der Autobahn Sicherheitsdefizite, die ein erhöhtes Unfallvorkommen mit sich bringen. Dem soll durch den Umbau entgegengewirkt werden. Das dort bestehende Leistungsdefizit soll behoben werden.

Frage 4. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Landesregierung verhindern, dass es durch den Bau des geplanten Kreisels zu weiteren Verkehrsbehinderungen im Ortsteil Maintal-Bischofsheim kommt?

Bei der Planung des Kreisverkehrsplatzes wird das heutige und das künftige Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Dabei wird auch bedacht, dass sich die Verkehrsströme in der Anschlussstelle durch den Bau der A 66 "Tunnel Riederwald" signifikant verändern werden (auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen). Es wird im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, dass das heutige und das künftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Frage 5. Wann ist mit dem Baubeginn und dem Abschluss der Baumaßnahmen zu rechnen?

Da das Verfahren sich noch in der Vorplanung befindet, können hierzu derzeit keine Aussagen getroffen werden. Dies ist erst möglich, wenn das Baurecht vorliegt.

Frage 6. Welche weiteren Baumaßnahmen an den Anschlussstellen der A 66 zwischen Frankfurt und Hanau sind im Zusammenhang mit dem Bau des Riederwaldtunnels zu erwarten?

Im Zuge und im Zusammenhang mit dem Bau des noch fehlenden Abschnittes der A 66 Riederwaldtunnel, zwischen der Anschlussstelle Frankfurt Bergen-Enkheim und der A 661 am Autobahndreieck Erlenbruch, wird die bestehende Anschlussstelle Frankfurt Bergen-Enkheim, die das derzeitige Autobahnende der A 66 darstellt, durch die neue Anschlussstelle Borsigallee ersetzt werden. Diese wird etwa 200 m weiter westlich, im Bereich des städtischen P+R-Parkhauses "Borsigallee" liegen.

Weitere Baumaßnahmen an Anschlussstellen der A 66 sind im Zusammenhang mit dem Bau des Riederwaldtunnels nicht vorgesehen, denn bei der Dimensionierung des Autobahnabschnittes Frankfurt – Hanau im Zuge der A 66 wurde der zukünftige Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle Frankfurt Bergen-Enkheim und der A 661, Ostumgehung Frankfurt, bereits berücksichtigt. Daher ist eine erneute Untersuchung der Anschlussstellen außerhalb des Planungsbereiches für die Planfeststellung zum Tunnel Riederwald nicht erforderlich. Falls nach der Fertigstellung des Lückenschlusses auf den umliegenden Bestandsstrecken Leistungsdefizite beobachtet werden, wäre dies als Folge der allgemeinen Verkehrsentwicklung planerisch und verkehrlich zu bewerten.