



# HESSISCHER LANDTAG

04. 08. 2022

## Kleine Anfrage

**Gernot Grumbach (SPD) vom 28.06.2022**

### **Induzierter Autoverkehr durch den Bau der Bundesautobahn A 66 Tunnel Riederwald und deren Anschluss an die A 661 Ostumgehung Frankfurt**

**und**

## **Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Der Neubau von Schnellstraßen und Autobahnen kann sogenannten Induzierten Verkehr erzeugen. Dies ist eine mittlerweile in Kreisen von Verkehrsexperten anerkannte Kategorie. Jedoch fehlen häufig empirische Aussagen darüber, in welcher Höhe induzierter Verkehr zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf Neubaustraßen führt, die vorher nicht auf diesen Verkehrsrelationen vorhanden waren.

Induzierter Neuverkehr auf einem neu gebauten Straßenteilstück kann dadurch entstehen, dass

- a) schnellere oder attraktivere Straßenanbindungen Autofahrerinnen und Autofahrer weiter entfernte neue Ziele ansteuern lassen, die damit längere Distanzen zurücklegen (induzierter Verkehr durch neue Quelle-Ziel-Wahl),
- b) Autoverkehr auf neuen Straßenverbindungen gebündelt wird, der vorher andere parallele Straßenverbindungen nutzte (Verlagerung von Autoverkehr auf neue Straßen),
- c) Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf das Verkehrsmittel Auto wechseln, die vorher gleiche Ziele mit Bus und Bahn oder dem Fahrrad angesteuert haben (Verlagerung durch neue Modal-Wahl).

### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Die Planfeststellungsbehörde im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) hat am 18.12.2019 den Planfeststellungsbeschluss für den Bau des Riederwaldtunnels im Zuge der A 66 erlassen. Der Planfeststellungsbeschluss ist vollziehbar. Das Vorhaben befindet sich inzwischen im Bau. Die Zuständigkeit für diese Baumaßnahme und den späteren Betrieb von Bundesautobahnen ist mit Wirkung vom 01.01.2021 zur Autobahn GmbH des Bundes gewechselt. Das HMWEVW ist Planfeststellungsbehörde für die Autobahnen in Hessen.

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

- Frage 1. Wie groß ist – gemäß den Ergebnissen der Verkehrsprognose, die von der PTV Group im Auftrag von Hessen Mobil im Rahmen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens zur A 66 Tunnel Riederwald erstellt wurde – der induzierte Autoverkehr, der durch den Neubau der Bundesautobahn A 66 Tunnel Riederwald und dessen Anschluss an die (im Endzustand ausgebaute) Bundesautobahn A 661 Ostumgehung Frankfurt entsteht, insgesamt?
- Frage 2. Wie groß ist der unter a) der Vorbemerkung im Verkehrsmodell der PTV Group berechnete induzierte Autoverkehr, der durch neue Quelle-Ziel-Wahl nach dem Neubau der Bundesautobahn A 66 Tunnel Riederwald und dessen Anschluss an die (im Endzustand ausgebaute) Bundesautobahn A 661 Ostumgehung Frankfurt entsteht?
- Frage 3. Im Planfall 1a der von der PTV Group berechneten Verkehrsuntersuchung zum Neubau der A 66 Frankfurt/Main – Hanau wird die Verkehrsbelastung (DTW-5) in Höhe des Stadtteils Frankfurt-Riederwald mit 108.800 Kfz / 24 h angegeben (Plan 12 der Unterlage U21-2a-1 Bericht Plan-darstellungen).
  - a) Wie groß ist der Anteil von Kfz daran, der durch die Bündelung und Verlagerung von anderen Straßenverbindungen im Osten Frankfurts in einem Korridor von der Friedberger Landstraße östlich der A 661 im Norden bis zur Hanauer Landstraße östlich Kaiserleikreisel im Süden auf die Bundesautobahn A 66 Tunnel Riederwald verlagert wird.
  - b) Wie groß ist der Anteil von Kfz an der Gesamtbelastung von 108.800 Kfz / 24 h, der durch die Bündelung und Verlagerung des Autoverkehrs von den bestehenden Autobahnen A 3 bzw. A 5 auf die Bundesautobahn A 66 Tunnel Riederwald verlagert wird? (Verlagerung von Autoverkehr auf neue Straßen)

Frage 4. Wie groß ist nach den Berechnungen des Verkehrsmodells der PTV Group der Anteil der Autofahrer und Autofahrerinnen auf dem Teilstück der A 66 Tunnel Riederwald im Planfall 1a, die vorher andere Verkehrsmittel als das Auto benutzt haben bzw. die ohne das Teilstück der A 66 Tunnel Riederwald auf Höhe der Siedlung Riederwald andere Verkehrsmittel als das Auto benutzen würden? (Verlagerung durch neue Modal-Wahl)

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2019 lag die Verkehrsuntersuchung zur A 66/A 661 zugrunde, die im Planfeststellungsverfahren ausgelegt hatte und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde<sup>1</sup>. Die Verkehrsuntersuchung „Neubau der Bundesautobahn A 66 Frankfurt am Main – Hanau, Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreieckes (AD) Frankfurt-Erlenbruch (A 66/A 661) und der Anschlussstelle (AS) Frankfurt-Borsigallee (A 66/K 870)“ wurde von der PTV Group als anerkanntem Ingenieurbüro unter Nutzung der VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main) erstellt<sup>2</sup>. Dieser Verkehrsuntersuchung konnten die aktuell erhobenen Verkehrszahlen (Analyse 2015) sowie sämtliche relevanten verkehrlichen Veränderungen im Wirkungsbereich des Vorhabens für das Jahr 2030 entnommen werden. Die dargestellten, prognostizierten Verkehrsbelastungen enthalten auch die Verkehre, die aufgrund von Zielwahländerungen, Verlagerungen von anderen Verkehrssystemen usw. entstehen. Auf dieser Grundlage hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des Vorhabens bewertet und im Planfeststellungsbeschluss die ggf. erforderlichen Anordnungen getroffen. Isolierte Darstellungen des induzierten Verkehrs, die über die Darstellung in den veröffentlichten Unterlagen hinausgehen, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Hinsichtlich der angewandten Methodik, berücksichtigter Eingangsdaten und Verkehrsträger usw. wird auf die Erläuterungen in der Verkehrsuntersuchung (sowie der Anlage 1 zur Verkehrsuntersuchung) verwiesen.

Die verkehrlichen Wirkungen des Riederwaldtunnels werden durch die Verkehrsprognose aufgezeigt. Der Planfeststellungsbeschluss hat alle seinerzeit bekannten schützenswerten Belange betrachtet und abgewogen.

Wiesbaden, 28. Juli 2022

**Tarek Al-Wazir**

---

<sup>1</sup> [https://www.uvp-verbund.de/documents/ingrid-group\\_ige-iplug-he/6ABCA3DD-89AE-4250-9F2D-A7F283178D4F/U15.4.1a\\_E-Bericht%20Verkehrsuntersuchung.pdf](https://www.uvp-verbund.de/documents/ingrid-group_ige-iplug-he/6ABCA3DD-89AE-4250-9F2D-A7F283178D4F/U15.4.1a_E-Bericht%20Verkehrsuntersuchung.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.uvp-verbund.de/documents/ingrid-group\\_ige-iplug-he/6ABCA3DD-89AE-4250-9F2D-A7F283178D4F/U15.4.1a-Anlage1\\_Methodik%20VDRM.pdf](https://www.uvp-verbund.de/documents/ingrid-group_ige-iplug-he/6ABCA3DD-89AE-4250-9F2D-A7F283178D4F/U15.4.1a-Anlage1_Methodik%20VDRM.pdf)