

## NEUBAU DER BUNDESAUTOBAHN A66

### FRANKFURT AM MAIN - HANAU

Planfall 2 - Alleentunnel

Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreiecks (AD)  
Frankfurt-Erlenbruch (A66 / A661) und der Anschlussstelle (AS)  
Frankfurt-Borsigallee (A66 / K 870)

Karlsruhe, 26. Oktober 2017

## NEUBAU DER BUNDESAUTOBAHN A66

## FRANKFURT AM MAIN - HANAU

Planfall 2 - Alleentunnel

Teilabschnitt Tunnel Riederwald einschließlich des Autobahndreiecks (AD)  
Frankfurt-Erlenbruch (A66 / A661) und der Anschlussstelle (AS)  
Frankfurt-Borsigallee (A66 / K 870)

**Auftraggeber:**

Hessen Mobil Straßen- und  
Verkehrsmanagement  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden

**Auftragnehmer:**

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 26. Oktober 2017

## Dokumentinformationen

Kurztitel	A66 – Riederwaldtunnel (Anlagenband 3)
Auftraggeber:	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
Auftrags-Nr.:	C822028
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Christoph Schulze, Fabian Weinstock, Gunther Kesenheimer
Erstellungsdatum:	11.08.2017 von PTV
zuletzt gespeichert:	26.10.2017 von PTV
Speicherort:	S:\Projekte\C822028_VU-Riederwald_2030\Texte\Bericht\Bericht Planfeststellung\Anlage 3 Planfall Alleentunnel 20171026.docx

## Inhalt

1	Verkehrliche Wirkung Planfall 2 (Alleentunnel).....	5
---	---	---

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Planfall 2 – ausgewählte Streckenbelastungen Autobahnnetz	6
Tabelle 2:	Planfall 2 – ausgewählte Streckenbelastungen untergeordnetes Straßennetz	7

## Planverzeichnis

Plan Anl 3-1:	Planfall 2 – Netzkonzeption
Plan Anl 3-2:	Planfall 2 – Verkehrsbelastung
Plan Anl 3-3:	Planfall 2 – Differenzdarstellung zu Prognose Nullfall 2030

## 1 Verkehrliche Wirkung Planfall 2 (Alleentunnel)

Die Durchbindung der A66 war noch im vorletzten Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme vorgesehen, auch wenn eine Realisierung bereits seit geraumer Zeit als wenig wahrscheinlich erachtet wurde.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist der Lückenschluss nicht mehr enthalten.

### Netzkonzeption Planfall 2

Der Planfall 2 sieht neben den Maßnahmen im Prognose Nullfall 2030 folgende Veränderungen vor (Plan Anl-3\_1):

- A66: 6-streifiger Neubau zw. AD Erlenbruch und AS Bergen-Enkheim
- A66: Neubau der Anschlussstelle Bergen-Enkheim (Borsigallee)
- A661: Vervollständigung zwischen AS Friedberger Landstraße und AS Frankfurt-Ost (4-streifiger Regelausbau)
- Geschwindigkeit Riederwaldtunnel: 80 km/h
- Geschwindigkeit A661 zw. AS F-Friedberger Landstraße und AS Frankfurt-Ost: 80km/h
- Lückenschluss A66 zwischen AD F-Miquelallee und AD F-Seckbach (neu) – „Alleentunnel“
  - 6-streifiger Neubau zwischen Miquelallee und Eckenheimer Landstraße
  - 4-streifiger Neubau zwischen Eckenheimer Landstraße und Friedberger Landstraße
  - 6-streifiger Neubau zwischen Friedberger Landstraße und AD F-Seckbach (neu)
- Verknüpfung mit Nibelungenallee in Höhe Eckenheimer Landstraße (nur Fahrtbeziehungen A66 (West) / Nibelungenallee)
- Verknüpfung mit Friedberger Landstraße (nur Fahrtbeziehungen A66 (Ost) / Friedberger Landstraße (Süd))
- Wegfall der Verknüpfung Rat-Beil-Straße mit Nibelungenallee

### Ergebnisse

Mit dem Lückenschluss der A66 (Alleentunnel) in der Frankfurter Innenstadt wird das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich sehr stark gebündelt. Die Verkehrsbelastungen auf den neuen Streckenabschnitten liegen dabei zwischen 69.400 und 109.800 Kfz/24h (Plan Anl-3\_2).

Mit dem Lückenschluss Alleentunnel ist eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Ost-West-Achse zu verzeichnen. D.h., insbesondere auf dem Streckenabschnitt der A661 zwischen dem AD F-Seckbach (neu) und dem AD F-Erlenbruch (neu) nimmt das Verkehrsaufkommen auf über 166.000 Kfz/24h zu, so dass dort ein entsprechender Ausbau zur Bewältigung des Fahrzeugaufkommens zu erforderlich ist. Auch im Abschnitt zwischen AD F-Erlenbruch (neu) und F-Borsigallee (Riederwaldtunnel) ist gegenüber dem maßgeblichen Planfall 1a eine Zunahme von über 10.000 Kfz/24h zu erwarten.

Lfd.Nr.	Lage	Planfall 0 (DTV-W)	Planfall 2 DTV-W)	Differenz absolut	Differenz prozentual	Schwer- verkehr	Anteil SV
		[in Kfz/24h]	[in Kfz/24h]	[in Kfz/24h]	in [%]	[in SV/24h]	in [%]
1-1	A661 zw. AS F-Friedberger Landstraße und AD F-Seckbach	99.600	128.900	29.300	29,4	9.800	7,6
1-2	A661 zw. AD F-Seckbach und AD F-Erlenbruch	99.600	167.600	68.000	68,3	11.700	7,0
1-3	A661 zw. AD F-Erlenbruch und F-Ost	99.600	139.000	39.400	39,6	11.200	8,1
2	A661 zw. AS F-Ost und AS OF-Kaiserlei	133.600	144.900	11.300	8,5	11.500	7,9
3	A66 zw. AS F-Borsigallee und AS Maintal-Bischofsheim	32.600	103.600	71.000	217,8	5.500	5,3
4	A66 zw. AD F-Erlenbruch und AS F-Borsigallee		122.800	122.800		6.800	5,5
5	A66 zw. AD F-Seckbach und AS Friedberger Landstraße		95.200	95.200		4.900	5,1
6	A66 zw. AS Friedberger Landstraße und AS Eckenheimer Landstraße		70.300	70.300		4.100	5,8
7	A66 zw. AS Eckenheimer Landstraße und AS Miquelallee		110.600	110.600		5.100	4,6

Tabelle 1: Planfall 2 – ausgewählte Streckenbelastungen Autobahnnetz

Die Verkehrsbelastung von bis zu 122.000 Kfz/24h auf der A66 ist auf Verlagerungswirkungen im Verkehrsnetz zurückzuführen. Auf zahlreichen Zufahrtsstraßen im Zentrum bzw. Osten von Frankfurt sind, wie Plan Anl\_3-3 und Tabelle 2 zeigen, erhebliche Verkehrsentlastungen zu verzeichnen. Die Straßen Am Erlenbruch, Hanauer Landstraße, Wilhelmshöher Straße und Friedberger Landstraße werden deutlich entlastet. Auch die Miquelallee als verbleibendes Oberflächensystem hat erhebliche Verkehrsabnahmen zu verzeichnen.

Lfd.Nr.	Lage	Planfall 0 (DTV-W)	Planfall 2 DTV-W)	Differenz absolut	Differenz prozentual	Schwer- verkehr	Anteil SV
		[in Kfz/24h]	[in Kfz/24h]	[in Kfz/24h]	in [%]	[in SV/24h]	in [%]
10	Ratsweg	30.700	26.400	-4.300	-14,0	1.400	5,3
11	Am Erlenbruch	22.700	16.200	-6.500	-28,6	800	4,9
12	Borsigallee (Süd)	22.700	25.500	2.800	12,3	800	3,1
13	Borsigallee (Nord)	35.500	30.800	-4.700	-13,2	1.500	4,9
14	Hanauer Landstraße	35.000	25.900	-9.100	-26,0	1.800	6,9
15	Heinz-Herbert-Karry-Straße	30.300	24.400	-5.900	-19,5	300	1,2
16	Friedberger Landstraße	70.300	102.000	31.700	45,1	6.500	6,4

Tabelle 2: Planfall 2 – ausgewählte Streckenbelastungen untergeordnetes Straßennetz

Allerdings sind auch Zulaufstrecken zu verzeichnen, die aufgrund der veränderten Netzkonzeption ein höheres Verkehrsaufkommen aufweisen. Veränderte Verkehrsströme führen auch hier zu den höheren Verkehrsbelastungen.

## Fazit

Der Lückenschluss im Zuge der A 66 in Frankfurt über den Alleentunnel stellt eine leistungsfähige Erschließungsachse nur für die Innenstadt von Frankfurt am Main dar. Die Ziel- und Quellverkehre aus dem Umland werden über diesen Streckenzug gebündelt und zielgerichtet in die Innenstadt geleitet. Für den weiträumigen Verkehr, sprich den Durchgangsverkehr über die Bundesautobahn, ist der Alleentunnel ohne Bedeutung. Dies widerspricht den Zielen einer Autobahn, die überwiegend dem Fernverkehr dienen soll. Daher wird der Alleentunnel nicht für das Autobahnnetz benötigt.