

# **Stellungnahme des Magistrats vom 02.10.2015, ST 1460**

Betreff:

Ortsumfahrung Praunheim/Raumbedarfe der Europäischen Schule Frankfurt und der Ernst-Reuter-Schule

zu 1.

Die Stadtverordnetenversammlung hat der Vorlage M 94 mit Beschluss vom 25.09.2014, § 5076 in der vorgelegten Fassung zugestimmt.

zu 2.

Entsprechend der Gliederung der „Einzelkritik“ nimmt der Magistrat wie folgt Stellung:

Politische Voraussetzungen

Stichwort: Beschlusslage

Die Beschlusslage zur Gesamtverkehrsplanung ist ein Spiegel der sich kontinuierlich weiterentwickelnden fachlichen Erkenntnisse zu verkehrlichen Herausforderungen und Wirkungen möglicher Lösungsansätze im Wechselspiel mit der politischen Willensbildung. Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 15.12.2005, § 10477 zur Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans basiert überwiegend auf den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchungen zur Weiterentwicklung der verkehrswichtigen Verkehrsinfrastrukturen. Eine Ausnahme bildet der Beschlusskomplex zur Ortsumfahrung Praunheim: Während die gutachterlichen Untersuchungen von einer Ortsumfahrung Praunheim lediglich bis zum Praunheimer Weg gegenüber der Europäischen Schule ausgingen, sieht der Stadtverordnetenbeschluss eine durchgehende Trasse mit Anschluss an die Rosa-Luxemburg-Straße vor, ohne dass die verkehrlichen Wirkungen dieser Lösung zuvor ermittelt worden wären. Insofern war es erforderlich die entsprechenden verkehrlichen Wirkungen zu ermitteln. Die Beschlusslage zum GVP zeichnete in diesem Zusammenhang eine Reihe von Anbindungsalternativen an das vorhandene Straßennetz vor. Vor diesem Hintergrund ist die Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden, die der Vorlage M 94 zu Grunde liegt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung haben den Magistrat veranlasst, den Beschlussvorschlag zu formulieren, dass eine Vorplanung für die Ortsumfahrung Praunheim vom Gewerbegebiet nördlich Heerstraße bis zum Praunheimer Weg erstellt werden soll. Ein weitergehender Beschlussvorschlag, etwa eine Streichung des Trassenabschnitts zwischen Praunheimer Weg und Rosa-Luxemburg-Straße aus dem GVP-Zielnetz, wurde nicht formuliert. In der Begründung macht der Magistrat lediglich deutlich, dass dieser zweite Bauabschnitt unter aktuell erkennbaren Randbedingungen keine Wirkungen zeigt, die weitere konkrete Planungsschritte zur Umsetzung rechtfertigen würden. Die Beschlusslage ist insofern sinnvoll weiterentwickelt worden. Würde es eine derartige Weiterentwicklung der Beschlusslage durch die Stadtverordnetenversammlung nicht geben, gälte nach wie vor der Beschluss aus den 1960er Jahren, in diesem Bereich eine ebenerdige vierstreifige Schnellstraße (Rhein-Main-Schnellweg) zu entwickeln.

Stichwort: Lösung

Gegenstand der Verkehrsuntersuchung ist die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen

verschiedener Varianten für die Ortsumfahrung Praunheim im Kontext der von dieser Maßnahme unabhängigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum. Die Bewertung der verkehrlichen Wirkungen erfolgt daher grundsätzlich in Bezug zum Prognosenullfall. Die Veränderungen zwischen dem der Modellkalibrierung dienenden Analysefall und dem Prognosenullfall gelten in Bezug auf den Untersuchungsgegenstand (hier: Ortsumfahrung Praunheim) als indisponibel. Ein Vergleich der Planfälle mit dem Analysefall vermengt die indisponiblen Wirkungen mit den Maßnahmewirkungen und kann nicht zur Bewertung der Maßnahmewirkungen herangezogen werden. Für eine kritische Diskussion der maßnahmenunabhängigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum ist die Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Praunheim nicht der geeignete Rahmen.

Stichwort: Benennung

Die Analysen des Verkehrs in der Ortslage Praunheim haben gezeigt, dass hier sowohl Fahrten mit Quelle und/oder Ziel in Praunheim als auch Fahrten zwischen den Praunheim benachbarten Stadtteilen (Durchgangsverkehr) jeweils in nennenswerter Größenordnung auftreten. Dementsprechend war von vornherein klar, dass die angestrebte Verlagerung von Durchgangsverkehren auf eine Umfahrung nur zu einer anteiligen Entlastung der Ortslage beitragen kann. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Netztypologie mit einer Reihe von von Osten in die Ortsdurchfahrt einmündenden verkehrswichtigen Straßen (Praunheimer Landstraße, In der Römerstadt, Am Stockborn) hätte zudem eine östliche Umfahrung theoretisch eine höhere Verlagerungswirkung als eine westliche Umfahrung. Tatsächlich umsetzbar ist aber nur eine westliche Umfahrung. Da die Umfahrung die Verkehre aufnimmt, die in der konkreten Situation die Ortslage umfahren können, ist die Begrifflichkeit einer Umfahrung nicht grundsätzlich zu beanstanden. Gleichwohl legt der Magistrat großen Wert auf die Feststellung, dass die Umfahrung selbst nicht nur Umfahrungsfunktion sondern auch zentrale Erschließungsfunktion für das geplante Gewerbegebiet nördlich Heerstraße hat.

Methodische Probleme

Stichwort: Großräumige Alternativen

Es ist richtig, dass das Verkehrsmodell, das für die gesamtstädtischen Untersuchungen zur Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans verwendet wurde, im Raum Praunheim weniger detailliert war, als das feinträumige Verkehrsmodell für die Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Praunheim. Gleichwohl war auch das seinerzeit verwendete Modell geeignet, die Wirkungen und die Sinnhaftigkeit von Maßnahmenvorschlägen mit hinreichender Genauigkeit zu bewerten. Es ist eine durchaus übliche Vorgehensweise zunächst mit einem grobkörnigeren Modell die grundsätzliche Eignung bzw. Nichteignung von Trassenvarianten zu prüfen und eine engere Wahl geeigneter Varianten dann detailliert zu untersuchen. Im Übrigen hat sich die Einschätzung, dass die eher an großräumigen Verkehrsbeziehungen orientierten Trassenvarianten nur eine geringe verkehrliche Eignung aufweisen, durch die Analysen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Praunheim erneut bestätigt.

Stichwort: Regionaltangente West

In den Prognosenullfall, der die zu erwartende Entwicklung ohne die zu untersuchende Maßnahme repräsentiert, und allen Prognoseplanfällen ist die Regionaltangente West (RTW) entsprechend des zum Zeitpunkt der Untersuchung aktuellen Planungsstandes eingegangen. Es ist richtig, dass sich die Planungen zur RTW mittlerweile verändert haben. Der Einfluss dieser Veränderungen auf die Krafffahrzeugverkehrsmengen und –zusammensetzungen im Plangebiet ist jedoch nach fachlicher Einschätzung eher begrenzt.

Die aus dem Vergleich der Prognosenullfälle mit den Prognoseplanfällen ermittelten verkehrlichen Wirkungen werden durch eine veränderte RTW-Planung nicht maßgeblich berührt. Die Vorplanung zur Ortsumfahrung Praunheim basiert damit auf einer belastbaren Datengrundlage. Zu gegebener Zeit ist jedoch eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter dann aktuellen Randbedingungen vorgesehen.

Stichwort: Langfristige negative Wirkungen

Der Magistrat sieht keine Veranlassung die Aussagekraft der Verkehrsuntersuchung in Zweifel zu ziehen. Verkehrsmodelle basieren jedoch immer auf einer gewissen Vereinfachung und Aggregation der Wirkungszusammenhänge zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilitätsverhalten. Insofern kann nicht jedes individuell ausdifferenzierte Verhalten vollständig modelliert werden. Es ist davon auszugehen, dass eine große Lösung für die Ortsumfahrung Praunheim im Bewusstsein auch ortsfremder Verkehrsteilnehmer einen höheren Stellenwert als potenziell nutzbare Route erlangt, als die am Praunheimer Weg endende Lösung.

Stichwort: Ausschließliche Erschließung des Gewerbegebietes über die verlängerte Ludwig-Landmann-Straße

Die Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Praunheim dient der vergleichenden Bewertung von Trassenvarianten bzw. Anbindungsalternativen für die Ortsumfahrung. Der Prognosenullfall repräsentiert in diesem Zusammenhang die als indisponibel betrachtete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Untersuchung ist insofern nicht der Rahmen für eine Bewertung der im Prognosenullfall unterstellten Entwicklungen. Die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes nördlich Heerstraße im Prognosenullfall allein über den Knotenpunkt Heerstraße/Ludwig-Landmann-Straße entspricht der Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung zu dem Gewerbegebiet. Die Randbedingungen sind also keinesfalls aus ideologischen oder anderen unsachlichen Gründen erfolgt.

Statistische und systematische Probleme

Stichwort: Statistische Unsicherheiten

Das Verkehrsaufkommen an einer Straße ist von Tag zu Tag Schwankungen unterworfen. Hieraus kann als statistische Kenngröße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt werden. Das für die Verkehrsuntersuchung verwendete Verkehrsmodell repräsentiert den durchschnittlichen täglichen Verkehr an einem mittleren Werktag (DTW). Das Verkehrsmodell errechnet eine fahrzeuggenaue Verkehrsbelastung, der natürlich der Modellunschärfe unterliegt. In der Ergebnisdarstellung ist für die bessere Lesbarkeit und als Hinweis auf die Modellunschärfe keine fahrzeuggenaue Angabe sondern eine Rundung auf 50 Kfz gewählt worden. Die Darstellung 7.750 repräsentiert also eine errechnete Belastung zwischen 7.725 und 7.774 Kfz/Tag.

Stichwort: Abweichung zwischen Zählung und Modellierung

Das Analysemodell dient der Kalibrierung des Verkehrsmodells anhand verfügbarer Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen. Prinzipiell ist es Ziel der Kalibrierung, die Abweichung zwischen Modell und Wirklichkeit zu minimieren. Dabei steht jedoch weniger der einzelne Zählwert, der selbst gewissen Schwankungen und Unsicherheiten unterliegt, im Fokus, als vielmehr die Gesamtheit der Erkenntnisse. Für das Straßenpaar Haingabenstraße/Alt Praunheim liegen für vier Querschnitte Vergleiche zwischen

Zählwerten und Modellwerten vor. Für drei Querschnitte liegen hohe Übereinstimmungen vor. Lediglich für einen Wert besteht eine größere Differenz. Da das Verkehrsmodell eine in sich konsistente Verkehrsbelastungssituation erzeugt, ist eher davon auszugehen, dass der Zählwert in Höhe von 14.250 Kfz/h mit Unsicherheiten hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrssituation behaftet ist.

Stichwort: Analyse der Verkehrsbeziehungen

Neben den Verkehrsstärken an unterschiedlichen Querschnitten im Untersuchungsraum entscheidet auch die wirklichkeitsnahe Abbildung der durch Verkehrsbefragungen gewonnenen Erkenntnisse zu den Verkehrsbeziehungen über die Modellgüte. Auch hier steht nicht der einzelne Wert im Vordergrund sondern eine gemeinsame Betrachtung der Gesamtheit der betrachteten Querschnitte. Auch hier ist festzuhalten, dass nicht nur das Modell Abweichungen von der Wirklichkeit aufweisen kann, sondern auch die Erhebungen mit Unsicherheiten behaftet sind. Für die Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Praunheim konnte durch die Kalibrierung eine belastbare Modellgrundlage geschaffen werden. Die Modellgenauigkeit liegt nach fachlicher Einschätzung innerhalb der ohnehin auftretenden täglichen Schwankungsbreite der Verkehrsbelastung.

Zu 3.

Sofern im Rahmen der Vorplanung für die Ortsumfahrung Praunheim auf der Grundlage des Beschlusses zur Vorlage M 94 erkennbar wird, dass bisher für die Trasse freigehaltene Flächen dauerhaft nicht mehr für diesen Zweck benötigt werden, wird überprüft, ob diese Flächen für Schulerweiterungszwecke genutzt werden können. Selbstverständlich wird ebenfalls geprüft, wo Synergieeffekte vorhanden sind, die für die in Rede stehenden Schulen positiv genutzt werden können.

Vertraulichkeit: Nein

dazugehörige Vorlage:

Anregung an den Magistrat vom 17.07.2014, [OM 3339](#)