



## Zusammenfassung der Podiumsdiskussion

### **„Komplette Einhausung der Autobahnen A 66/A 661 im Frankfurter Osten - Welche Unterstützung ist von den BundestagskandidatInnen zu erwarten?“ vom Montag, den 9. September 2013 unter dem Motto**

#### **Bundestagskandidaten wollen sich für die Einhausung stark machen**

Zu Beginn der Diskussion verweist **Moderator Florian Schwinn (Hessischen Rundfunk)** auf das Resultat der Podiumsdiskussion von 2011: Damals hatten die eingeladenen Stadtverordneten vor der Kommunalwahl eine Machbarkeitsstudie für die Einhausung der A 661 südlich der Galerie Seckbach angekündigt. Diese wurde wenig später seitens der Stadt Frankfurt in Auftrag gegeben und deren positive Ergebnisse bereits eineinhalb Jahre nach der Diskussionsveranstaltung der Öffentlichkeit vorgestellt: eine komplette Einhausung ist machbar und vor allem mit ca. 140 Mio. Euro auch durchaus finanzierbar. In der Folgenden Diskussion zeigten sich alle Podiumsteilnehmer der fünf größten Parteien einig. Eine Einhausung der Autobahnen im Frankfurter Osten wäre wünschenswert und würde für Frankfurt viele Vorteile gegenüber heute bedeuten.

Darauf Bezug nehmend fragt **Florian Schwinn** die Teilnehmer was sie im Einzelnen beitragen wollen, um diese Einhausungsprojekte voran zu bringen. Alle eingeladenen Bundestagskandidaten bekunden, dass sie sich als gewählte Bundestagsabgeordnete für die Einhausung stark machen wollen und die Beteiligung des Bundes an der Finanzierung fordern werden. Gefragt nach dem von den Bürgerinitiativen vehement geforderten "Baufschub des Autobahnbaus bis die Einhausungen baureif geplant und mitgebaut werden können", zeigen sich **Erika Steinbach (CDU)** und **Christoph Schnurr (FDP)** zurückhaltend, schließen diesen allerdings auch nicht kategorisch aus. **Ulli Nissen (SPD)**, **Wolfgang Gehrcke (Linke)** sprechen sich dagegen für ein Moratorium aus. **Omid Nouripour (Grüne)** schließt sich diesem Votum an mit der Einschränkung, zumindest solange mit dem Weiterbau zu warten, bis über die noch anhängigen Klagen entschieden wurde.

Hinsichtlich der Dimension der kompletten Einhausung der Autobahnen stellen **Ulli Nissen** und **Wolfgang Gehrcke** sich voll und ganz hinter die Forderung der Bürgerinitiativen, die Autobahnen zwischen Bornheim, Seckbach, Riederwald bzw. Fechenheim und Bergen-Enkheim vollständig einzuhausen, um die betroffene Bevölkerung schützen zu können und die Lebensqualität im Frankfurter Osten zu erhalten.

Während **Erika Steinbach** davon spricht, die A 661 solle "soweit wie möglich" überdeckt werden und darüber hinaus auf geplante höhere Lärmschutzwände verweist, betont **Omid Nouripour**, "das Maximale herausholen" zu wollen. **Christoph Schnurr** macht von vorneherein deutlich, „versprechen könne er gar nichts“.

Anfangs beklagt **Inge Wendel vom Ortsverband der Falken im Riederwald** stellvertretend für die im **Aktionsbündnis** zusammen geschlossenen Bürgerinitiativen anhand der vorliegenden Planungen, dass Schutzmaßnahmen generell immer erst dort erfolgen, wo massiver Widerstand der Planung entgegengesetzt wird bzw. geklagt wird. Als Beispiel nannte sie die Jahrzehnte lange Planung der A 66 Riederwald von der Hochstraße, über einen offenen Autobahntrog längs des Erlenbruchs bis hin zum inzwischen etwas verlängerten Riederwaldtunnel. Gleichzeitig kritisiert sie die Tatsache, dass im

Gegensatz zur Autobahn der Bau der nordmainischen S-Bahn als Alternative zum Autobahnbau in immer weitere Ferne rückt.

**Erika Steinbach** macht zunächst deutlich, es bestehe kein Zweifel daran, dass Lärm krank mache und es einen großen Unterschied mache, um welchen Lärm es sich handle. Deshalb habe sie großes Verständnis für die vom Verkehrslärm betroffene Bevölkerung, ob durch den Fluglärm besonderes im Süden von Frankfurt oder durch den Lärm von Autobahnen, wie hier im Osten Frankfurts. Insofern finde sie es grundsätzlich eine gute Idee, die Autobahnen einhausen zu wollen. Gleichzeitig legt sie aber Wert auf die Feststellung, dass die Finanzierung völlig ungewiss sei und die Stadt Frankfurt dies allein mit Sicherheit nicht stemmen könne. Andererseits kritisiert sie, dass die Stadt Frankfurt beispielsweise am Riedberg oder wie im Falle Atterberry-Siedlung neues Bauland entlang von Autobahn ausweise und bemerkt zusätzlich, dass gleichzeitig viele Menschen extra in die Städte ziehen würden und man dort eben auch Lärm wie beispielsweise an Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich akzeptieren müsse bzw. dieser eben unvermeidbar sei.

**Ulli Nissen**, die darauf hinweist, dass sie selbst schon 1989 beim Widerstand gegen den Sofortvollzug zum Bau der A 661 dabei war, äußert ihre Absicht, sich in den Verkehrsausschuss wählen zu lassen. Dort wolle sie sich dann auch für die Einhausung der Autobahnen einsetzen.

**Christoph Schnurr**, der die Idee der Einhausung als charmant bezeichnet, vermisst bei dieser Veranstaltung Vertreter der Stadt und des Landes als Verantwortliche.

**Omid Nouripour** betont den Vorzug einer Einhausung, weil man praktisch damit mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen könne. Es sei nicht nur möglich, damit die Bevölkerung effektiv vor Lärm- und Schadstoffen der Autobahnen zu schützen, sondern endlich die Trennung zwischen den Stadtteilen Bornheim und Seckbach aufzuheben und darüber hinaus gleichzeitig auch neuen dringend benötigten Wohnraum für die zunehmende Bevölkerung in Frankfurt zu schaffen. Zu deren Finanzierung fordert er die Umverteilung von Mitteln innerhalb des Verkehrssektors. Dabei verweist er auf den angekündigten Verzicht auf den Alleentunnel und die Spange. In diesem Zusammenhang nennt er auch den beabsichtigten Ausbau der A 661/Ostumgehung, welcher dann kleiner ausfallen könne: Nur 6 statt 8 Spuren. Diese Forderung, die aus dem Publikum von **Wolfgang Siefert (Grüne im Römer)** unterstrichen wird, stößt bei **Schnurr** und **Steinbach** auf Widerspruch. So ein Verfahren sei allgemein unüblich. „Was weg ist, ist weg“.

Bezogen auf die Absichtserklärung der Diskussionsteilnehmer, sich für die Einhausung einsetzen zu wollen, ermuntert **Wolfgang Gehrcke** die Besucher, auf die Bundestagsabgeordneten durchaus Druck auszuüben, das gelte auch für ihn persönlich. Man laufe im fernen Berlin immer Gefahr, "wie in einem Elfenbeinturm zu leben". Deshalb sei Druck aus der Bevölkerung bzw. der Öffentlichkeit auf die Mandatsträger bzw. Bundestagsabgeordneten wichtig, damit diese sich tatsächlich für die Interessen der BürgerInnen, wie hier speziell für die Einhausung der Autobahnen, einsetzen. Dem widersprach **Erika Steinbach** energisch, Druck spiele für sie keine Rolle. Entscheidend sei vielmehr die eigene Überzeugung bezogen auf eine Sache. In diesem Falle von dem Nutzen der Einhausung.

Als **Gehrcke** einen gemeinsamen Antrag aller Frankfurter Bundestagskandidaten für die Einhausung vorschlägt, bestätigt die CDU-Vertreterin **Steinbach** mit Verweis auf eine Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und FDP die Einschätzung **Omid Nouripours**, dass eine solche gemeinsame Initiative wegen der grundsätzlichen Ablehnung einer Zusammenarbeit mit Vertretern der Linken ausgeschlossen sei. Verkehrsminister Ramsauer (CSU) „würde sich bedanken“, stellt sie fest und sie wäre dazu auch nicht bereit. Andererseits bringt sie in diesem Zusammenhang ihren guten Draht zu Ramsauer ins Gespräch.

**Wolfgang Gehrcke** macht darauf hin deutlich, dass er zum Wohle der Sache kein Problem habe, auf seine Unterschrift zu verzichten, wenn es der Sache diene und

dadurch ein Antrag der anderen Abgeordneten im Sinne der kompletten Einhausung zu Stande käme.

Großen Beifall erntet **ein Besucher** mit seiner Kritik an der Haltung Steinbachs. Es müsse hier schließlich um Frankfurt und nicht um irgendwelche Parteiinteressen gehen.

Auf die **Frage aus dem Publikum**, warum die Frankfurter Abgeordneten sich nicht schon vorher für die Einhausung eingesetzt hätten, verwies u.a. **Erika Steinbach** auf die Tatsache, dass die Stadt Frankfurt sich erst 2010 für die Einhausung ausgesprochen hätte. (Bereits 2009 stellte die Stadt Frankfurt auf Antrag der Stadtverordnetenversammlung in Berlin einen Antrag auf Beteiligung des Bundes an einer Einhausung!).

**Friedhelm Ardelt-Theeck (Bürgervereinigung Nordend e.V.)** widerspricht dem vorherrschenden Eindruck, die Stadt müsse die Kosten für die Einhausung alleine stemmen bzw. dass der Bund für die Einhausung nicht zuständig sei. Vielmehr müsse der Bund als Bauträger die Einhaltung der Grenzwerte garantieren. Im Gegensatz zu früheren Bekundungen habe man es nun schwarz auf weiß, dass die Grenzwerte überschritten würden. Dies bestätigen Gutachten des Landes Hessen, die infolge der Einreichung von Rechtsanträgen für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen Ende 2007 erstellt wurden. Um überall die Grenzwerte einhalten zu können, müssten laut Gutachten teils "bis zu 32 m hohe - nur fiktiv denkbare - Lärmschutzwände" errichtet werden. Trotzdem wolle das Land Hessen in Abstimmung mit dem Bund nun die Betroffenen mit lediglich läppischen 6,50 m hohen Lärmschutzwänden abspeisen. Er legt darüber hinaus Wert auf die Feststellung, dass die so genannten "ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen" keinesfalls freiwillig geleistet würden, wie von Land und Bund stets irreführender Weise beteuert, sondern vielmehr Resultat der von betroffenen Anwohnern 2007 gestellten Rechtsanträge seien. Diese berufen sich auf ein Bundesverwaltungsgerichtsurteil aus dem Frühjahr des gleichen Jahres, welches besagt, dass bei gravierenden Veränderungen auch 20-30 Jahr nach einem Planfeststellungsbeschluss ein Recht auf nachträgliche Maßnahmen bestehe.

Nach seiner Ansicht seien dem Land Hessen alle Mittel Recht, die tatsächliche Belastung herunter zu rechnen. So diene der bekundete Verzicht auf den Weiterbau der A 66 bis zur Miquelallee in Form des Alleentunnels und der dazugehörigen sogenannten Autobahnspange einzig und allein dem Ziel, der betroffenen Bevölkerung den ihr eigentlich zustehenden Schutz vorzuenthalten. Wenn es rund um das Autobahndreieck Erlenbruch, wie vom Aktionsbündnis immer prophezeit, nach Anschluss der A 66 Riederwaldtunnel an die A 661, zu einem heute kaum vorstellbaren Verkehrschaos komme, werden die genannten Projekte sofort wieder auf der Tagesordnung stehen und die Betroffenen die Dummen sein.

In diesem Sinne wirft der Sprecher des Aktionsbündnisses der zuständigen Hessischen Straßenbaubehörde Hessen Mobil vor, bei der erst kürzlich vorgestellten Verkehrsuntersuchung (VU) für das Jahr 2025 „an allen vorhandenen Rädchen gedreht zu haben“, damit am Ende, trotz eines Verkehrszuwachses, exakt wieder die noch auf Grundlage der alten Verkehrsuntersuchung ermittelten "ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen" von 2011 herauskommen. Um dies zu erreichen werde eine Bundesfernautobahn wie A 66 von Frankfurt nach Fulda - die der Hessische Ex-Verkehrsminister Welteke (SPD) vor vielen Jahren aus Anlass der Eröffnung eines weiteren Teilstücks der A 66 bei Schlüchtern als "eine wichtige Ostwest-Achse im innerdeutschen und innereuropäischen Verkehr" bezeichnete - einfach mal zu einer "Regionalautobahn" und der Alleentunnel sogar zu einer reinen Stadtautobahn degradiert. Aber im Widerspruch zum Riederwaldtunnel würde der Bau des Alleentunnels jedoch abgelehnt mit dem geradezu verräterischen Verweis "dies widerspräche den Zielen einer Autobahn, die dem Fernverkehr dienen soll." Freud lässt grüßen. **Ardelt-Theeck (BVN)** geht sogar noch weiter und bezichtigt in diesem Zusammenhang die Vertreter von Hessen Mobil bei der Infoveranstaltung im Riederwald die Öffentlichkeit ganz bewusst belogen zu haben. So verstiegen sie sich dort zu der Behauptung, man habe die VU zuerst ohne Alleentunnel und erst später mit Alleentunnel gerechnet. In Wahrheit war es nachweislich genau anders herum. Schließlich hätte die Stadt Frankfurt ansonsten nicht extra einen Antrag auf zusätzliche Überprüfung der

Variante ohne Alleentunnel stellen müssen, die letztendlich für die Verzögerung der Veröffentlichung der VU um ein halbes Jahr verantwortlich war. **Ardelt-Theeck** meint den Grund für dieses Verhalten und die Tatsache, dass die Behörde die Zahlen für die A 66 Alleentunnel auch im Internet mehr oder weniger versteckt hält, zu kennen. Die Zahlen der VU mit Alleentunnel sind nämlich so verheerend, dass man sie möglichst unter Verschluss halten wollte: U.a. würde die Ostumgehung A 66/A 661 zwischen Bornheim und Seckbach mit 160.000 Kfz/24h schlicht absaufen und selbst die Autobahnspange als Verbindung zum eigentlichen Alleentunnel mit fast unvorstellbaren 130.000 Kfz/24h belastet werden. Und das angeblich „ohne Berücksichtigung des Fernverkehrs“! Eine Einhausung wäre unter diesen Umständen keine Frage mehr. Er kündigt an, dass die Bis diese VU so nicht akzeptieren werden und wie schon 2001 bzw. 2005 erneut überprüfen lassen werden und beklagt, dass auf diese Weise den Bürgern wieder tausende von Euros aus den Taschen gezogen würden. Seit 2001 habe man seitens des Landes Hessen schon fünf unterschiedliche Gutachten vorgelegt bekommen, die man teuer habe überprüfen lassen müssen. Mit der neuen VU käme nun das sechste Gutachten hinzu.

**Omid Nouripour** nahm die Bedenken der Bürgerinitiativen zum Anlass, für eine andere Verkehrspolitik zu plädieren. Man könne nicht immer neue und immer breitere Straßen bauen. Wenn die Straße voll ist, dann ist sie eben voll. Auch er schätzte die von Hessen Mobil im Sommer 2025 vorgelegte Verkehrsprognose 2025 als völlig unrealistisch ein. Dass plötzlich deutlich weniger LKWs als ursprünglich angenommen durch den Riederwaldtunnel fahren und die A66 plötzlich als "reine Pendlerautobahn" eingeordnet wird, sei auch für ihn nicht mehr nachvollziehbar. Es sei offensichtlich, dass "schnell und billig" vor der Einhaltung der Gesetze von Lärm- und Schadstoffschutz rangiert.

**Wolfgang Gehrcke**, der sich bereits zu Beginn der Diskussion für eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik und für Verkehrsvermeidung ausgesprochen hat, vertritt die Auffassung, dass es zwar große Differenzen in den Verkehrskonzepten der verschiedenen Parteien gebe, doch sollten diese für eine rasche gemeinsame Aktion kein Hinderungsgrund darstellen.

Eine vorgeschlagene gemeinsame Initiative aller Frankfurter Bundestagsabgeordneten für die Einhausung wird zwar nicht zustande kommen, da **Steinbach** eine Zusammenarbeit mit Vertretern der Linken grundsätzlich ausschließt, aber die Teilnehmer zeigten sich alle bereit dem Vorschlag von **Ulli Nissen** zu folgen, sich in einigen Monaten erneut der Öffentlichkeit zu stellen, um über die bis dahin unternommenen Schritte und das weitere Vorgehen zu diskutieren.

**Ardelt-Theeck (BVN)** drängt auf einen früheren Termin noch in diesem Jahr, da noch in diesem Winter die Rodung der Alleebäume am Erlenbruch für die vorgesehenen Kanal- und Leitungsverlegungsarbeiten drohe, was bedeuten könnte, dass der Erlenbruch nicht nur über mehrere Jahre, sondern gar Jahrzehnte zu einer kahlen Bauwüste werde. Die Forderung nach einem Bauaufschub begründet er u.a. in dem er darauf verweist, dass die Autobahn A 661 für die von der Stadt geplante Einhausung zwischen Bornheim und Seckbach in Form eines Tunnels gegenüber heute tiefer gelegt werden müsse. Würde jetzt der Ausbau wie vorgesehen bis 2015 erfolgen, müsste kurze Zeit danach eine gerade neu gebaute Autobahn wieder abgerissen werden, was eine ungeheure Verschwendung von Steuergeldern bedeuten würde. Auch das Autobahndreieck Erlenbruch könne jetzt nicht einfach wie geplant gebaut werden, da das Land Hessen bzw. der Bund als Bauträger im Moment nicht ausschließen könne, dass auch dort die Autobahn eingehaust werden müsse. In welcher Form hier die Einhausung schließlich erfolgen würde, könne im Moment kein Mensch vorhersagen. Die in der Potentialstudie als machbar dargestellte nachträgliche Einhausung sei mehr oder weniger eine Einfach- um nicht zu sagen Billig-Lösung. Ob so ein Kastenartiges Bauwerk noch dazu auf einem Damm (14 m hoher Riegel!) Landschaftsplanerischen Gesichtspunkten standhalte, sei durchaus in Zweifel zu ziehen. Insofern müsse beispielsweise auch die denkbare Option der Schaffung einer künstlichen Hügellandschaft über dem Autobahndreieck offen gehalten werden. Weiter verweist **Ardelt-Theeck** darauf, dass laut vorliegender Potentialstudie der Riederwaldtunnel bei einer vollständigen Einhausung gegenüber der heutigen Planung erst umgeplant werden müsse, weil infolge der Einhausung ein ca. drei Kilometer langer

Tunnel entstehe und der Riederwaldtunnel erst den neuen Lüftungs- und Sicherheitsstandards angepasst und tiefer gelegt werden müsse. Diese Tieferlegung habe wiederum Folgen für den Bau des Autobahntrogs wie auch des Autobahndreiecks. Darüber hinaus hätte eine nachträgliche Einhausung ein gigantisches Verkehrschaos zur Folge, da immer jeweils eine (gerade erst neu gebaute!) Fahrbahn bzw. auch die einzelnen Rampen am Autobahndreieck über Jahre zur Baustelle werden würden. Und dies bei den zusätzlichen Verkehrsmassen nach Anbindung der A 66 Riederwaldtunnel! Wie soll das funktionieren? Schon ohne diese Umstände ist ein Verkehrschaos zu erwarten. **Ardelt-Theeck** betont, dass für die Verzögerungen bei der Planung in erster Linie die Planungsbehörde verantwortlich sei und nicht die Bürgerinnen und Bürger, die nur um ihr Recht bzw. die Einhaltung der Grenzwerte kämpfen. Er plädiert deshalb dafür, innerhalb von fünf Jahren die Einhausungen zu planen und dann die Autobahnen innerhalb von nur fünf Jahren - wie immer wieder beteuert - zu bauen. Zusammen nicht wesentlich länger wie inzwischen soundso offiziell vorgesehen.

Aufgrund dieser plausiblen Erläuterungen stellt **Moderator Florian Schwinn** noch einmal klar, dass das Treffen der Bundestagsabgeordneten dann noch vor März 2014 statt finden müsse, um das Fällen der Bäume noch verhindern zu können, da entsprechend dem geltendem Naturschutzgesetz ab dem 1. März offiziell die Vegetationsperiode beginnt und Rodungen untersagt sind.

Als **Ulli Nissen** deshalb im Interesse der Sache einen Termin schon im Dezember vorschlägt, macht **Ardelt-Theeck** deutlich, dass auch dieser Zeitpunkt dann durchaus schon zu spät sein könne, da die jetzige Vegetationsperiode bereits am 30. September ende.

Neben den Kandidaten auf dem Podium nutzt auch **Michael Paris**, „Noch-SPD-Mitglied“, das Forum, sich als unabhängiger Kandidat für Frankfurt anzupreisen. Er habe schon 1977 mit dafür gesorgt, dass der Volks-- Bau- und Sparverein im Riederwald gegen die A 661 Klage einreichte. und er hätte sich als erster Frankfurter Politiker für die Einhausung der A 661 ausgesprochen. Nun wolle er sich für Frankfurter Interessen und insbesondere für die Einhausung einsetzen. Mit seinem Ansinnen erntet er bei den MdBs auf dem Podium erheblichen Widerspruch. „Als fraktionsloses Mitglied habe er praktisch keine Chance.“

**Jochen Riedel, Bürger aus dem Riederwald**, beklagt, dass seitdem die Autobahn geplant werde, im Riederwald mit Verweis auf diesen Neubau praktisch nichts mehr passiere.

**Elke Bindewald, Vertreterin der Initiative Lärmschutz Inheidener Straße**, kritisiert gegenüber den Bundestagskandidaten, dass ein Großteil Bornheims bis heute keinen Schutz bekomme, obwohl man dann später nicht nur die ausgebaute A 661, sondern zusätzlich noch das AD Erlenbruch als auch den Riederwaldtunnel incl. Tunnelmundeffekt unmittelbar vor der Nase haben werde. Und dies obwohl dieses Gebiet sehr dicht besiedelt sei und allein die Hochhäuser in der Inheidener Straße über 300 Wohnungen zählten. Mit Verweis auf die Atterberry-Siedlung zeigte sie sich empört, dass Neuzuzugene eine Einhausung zugesprochen werden solle, während die alteingesessene Bevölkerung weiterhin "in die Röhre" schauen müssten. Sie appellierte an die Volksvertreter, dafür Sorge zu tragen, dass Bornheim kein zweites Mal vergessen werde.

## **Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn**