



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

Kein Autobahnkreuz **mitten** im Wohngebiet
Keine Bundesfernautobahn A66 **quer** durch Frankfurt
Integriertes **Gesamtverkehrskonzept** - Jetzt!

Eine Milliarde Euro für Autobahnen

Riederwaldtunnel kostet wesentlich mehr als 170 Millionen Euro

1989 wurden die Kosten für den Autobahnabschnitt der A66 Wiesbaden - Frankfurt - Fulda (A7 Kassel - Würzburg) vom Hessen-Center bis zur A661 am Bornheimer Hang mit 125 Millionen Euro veranschlagt.


1999, 10 Jahre später, nannten die Planer immer noch die gleichen Kosten...
Rechnet man allerdings eine durchschnittliche **Teuerungsrate von jährlich 2%** hinzu, so konnte von rund 150 Millionen Euro ausgegangen werden.

Mit der inzwischen geplanten Verlängerung des Tunnelabschnitts und zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Riederwald, die notwendig sind, um *wenigstens die Grenzwerte einhalten zu können*, steigen die Kosten bereits auf 200 Mio. Euro.

Werden auch die zu erwartenden Kostensteigerungen der folgenden Jahre **bis zur Inbetriebnahme** (frühestens in 10 Jahren) hinzugezählt, so erhält man mindestens 210 Mio. Euro an Baukosten.

Berücksichtigt man außerdem noch die künftige Tilgung der fälligen **Kreditzinsen**, kann schließlich eine Verdoppelung der ursprünglichen Kosten auf 250 Mio. Euro festgestellt werden; von den Folgekosten für Unterhaltung, Umweltschäden und volkswirtschaftlichen Verlusten durch Verkehrsunfälle ganz zu schweigen.

Nachtrag 2009:

Ein  [Artikel der Frankfurter Neuen Presse](#) zeigt, dass die Kosten für den Tunnelbau durch verschärfte Auflagen weiter explodieren! Was das für den rund 1km langen Riederwaldtunnel bedeutet, lässt sich bisher nur schätzen!

Keine Riederwald-Autobahn ohne Ausbau der Ostumgehung A66/661

Bei der Anbindung der Autobahn A66 vom Hessen-Center an die Autobahn A661 am Bornheimer Hang muß die jetzt vierspurige **Ostumgehung auf acht Spuren verdoppelt** und außerdem ein **großes Autobahndreieck (Erlenbruchknoten)** errichtet werden (seit 1980 planfestgestellt). Die dafür notwendigen Kosten dürften sich bis zur Fertigstellung ebenfalls auf bis zu 100 Mio. Euro belaufen. **Zusammengerechnet** mit den oben genannten Kosten ergibt das ca. 350 Mio. Euro.

Autobahn A66 Riederwald schafft Sachzwänge: Alleentunnel (A66)

Der Bau der Autobahn A66 Riederwald und der dadurch notwendige Ausbau der Ostumgehung bedeuten nicht das Ende des Autobahnbaus in Frankfurt:
Unmittelbarer Bestandteil des *Autobahn-Systems* (A66/661) im Osten Frankfurts ist der bereits seit 1980 **planfestgestellte Alleentunnel**, nämlich der Weiterbau der Autobahn A66 vom Miquelknoten bis zur Ostumgehung verbunden mit der Errichtung des großen **Autobahndreiecks Seckbach**.

Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn: U.a. Bürgervereinigung Seckbach e.V. • Bürgervereinigung Nordend e.V. • Anwohnerinitiative Günthersburgpark • Die Falken Riederwald • VCD-Frankfurt • BUND-Frankfurt • u.a. •
Infos: www.molochautobahn.de

c/o Friedhelm Ardelt-Theeck
Leuchte 35a
60388 Frankfurt/Main
Tel.: 06109 - 367 51

Spendenkonto
8032691540
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67

Regelmäßige Treffen:
- monatlich -
für Interessierte und Aktive
news@molochautobahn.de



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

Damit wäre dann das große Ziel der Straßenplaner erreicht: **Das Autobahnkreuz Frankfurt Ost A66/661.**

Da die Kosten für den Bau des Alleentunnels 1980 offiziell bei **325 Mio. Euro** lagen, kann heute von weit über **einer Milliarde** ausgegangen werden.

Normalerweise dürfte der **Riederwaldtunnel** nur gleichzeitig mit dem *Alleentunnel* in Betrieb genommen werden. Beide sind Teilstücke der gleichen Autobahn A66. Dies ist aus finanziellen Gründen mehr als unwahrscheinlich. Das bedeutet aber, daß im Osten Frankfurts dank des neuen Fernverkehrs künftig mit einem Verkehrs-Chaos rund um das neue Autobahnkreuz Frankfurt Ost zu rechnen ist, speziell auf dem Alleenring.

Statt der ersehnten freien Fahrt gibt es noch mehr Staus, Lärm und Gestank ...endlos, obwohl bis dahin **500 Mio. Euro schon verbaut** wurden: **ein unverantwortlicher Schildbürgerstreich.**

Ausbau der Autobahn A661 vorprogrammiert

Die Anbindung der A66 an die A661 wird außerdem zu einer drastischen **Zunahme der Verkehrsmenge auf der gesamten A661** führen, auch bei Existenz des Alleentunnels. Der **Ausbau** dieser Autobahn und den Autobahnkreuzen Homburg und Offenbach, die schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, ist dann **vorprogrammiert.**

Alles zusammengenommen erzeugt der **Lückenschluß Riederwaldtunnel** letztendlich tatsächliche Kosten von rund **einer Milliarde Euro**: Eine Verzehnfachung der offiziell genannten Kosten.

Das Verschweigen der tatsächlichen Kosten durch die verantwortlichen Planer und Politiker ist eine Irreführung der Öffentlichkeit.

Verzicht auf Autobahnen im Interesse der Wirtschaft

Wirtschaft fordert Autobahnbau und schadet sich damit selbst

Allgemein fordern viele Wirtschaftsunternehmen, insbesondere in den östlichen Industriegebieten Frankfurts, und ihre Verbände sowie die IHK mit Vehemenz die Fortsetzung des Autobahnbaus in Frankfurt. Sie begründen dies mit **Milliarden-Verlusten** für die Wirtschaft **durch tägliche Staus.** Wenn dies zutrifft, dann bedeutet die Entscheidung für den Bau der Autobahnen, daß die Wirtschaft bereitwillig mindestens **weitere zehn Jahre bis zur Fertigstellung Milliarden-Verluste** in Kauf nehmen will. In dieser Zeit wird sich die Situation auf den Straßen noch weiter zuspitzen. Dabei übersehen die Vertreter der Wirtschaft, daß sie selbst durch die ständige **Verlagerung des Verkehrs** von der Schiene **auf die Straße, just in time, Zentren auf der grünen Wiese usw. die Staus selbst provozieren.**

Ein im höchsten Maße **wirtschafts- bzw. unternehmensschädigendes Verhalten.**

Kurzfristige Alternativen sind wirtschaftsfördernd

Im Gegensatz zu den geplanten Autobahnen könnte eine **Vielzahl von alternativen Maßnahmen**, insbesondere im Bereich der Öffentlichen Nahverkehrs, bereits **kurzfristig** (nicht erst in zehn bis fünfzehn Jahren) für spürbare Entlastungen sorgen und wären zudem **wesentlich billiger.** Die Verlagerung auf die Schiene, insbesondere des Güterverkehrs, und die Reduzierung des Straßenverkehrs wäre im Interesse des notwendigen Wirtschaftsverkehrs und würde sich dementsprechend wirtschaftsfördernd auswirken.

Die durch den Straßenverkehr verursachten Belastungen würden sich so merklich verringern. Dadurch könnten wieder attraktive Wohnverhältnisse in der Stadt geschaffen und die unentbehrlichen Naherholungsgebiete auch den zukünftigen Generationen bewahrt werden.

Da viele der möglichen Maßnahmen, wie beispielsweise die nordmainische S-Bahn, bereits offiziell



Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

vorgesehen sind, würde das Alternativ-Konzept der Umweltverbände und Bürgerinitiativen schließlich durch den **Verzicht auf den Autobahnbau, eine Einsparung von rund 1 Milliarde Euro bedeuten**. In keinem Land der Erde gibt es bezogen auf die Fläche ein so gigantisches Straßennetz wie in Deutschland. Die **Wirtschaft braucht** jetzt keine neuen breiten Straßen mehr, sondern schnellstens ein **modernes**, dem technischen Standard gemäßes und den neuesten logistischen Ansprüchen genügendes **engmaschiges Schienennetz**.

Umweltfreundliche Verkehrspolitik schafft Arbeitsplätze

Im Gegensatz zur Autoindustrie, wo ständig Arbeitsplätze abgebaut werden, entwickelt sich der Öffentliche Verkehr immer mehr zur *Job-Maschine*. So ist es eindeutig belegt, daß der Bau von Schienenstrecken fast **doppelt so viele Arbeitsplätze** sichert wie der Bau von Autobahnen. Da Bahnstrecken zudem schneller und billiger zu realisieren sind, könnten **in kürzerer Zeit** wesentlich mehr Arbeitsplätze neu geschaffen werden, als mit Hochleistungsstraßenbau. Der künftige Zugverkehr auf diesen neuen und wiederbelebten alten Strecken, ob Personen- oder Güterverkehr, wird ebenfalls neue Arbeitsplätze schaffen.

Allein in Frankfurt, im Rhein-Main-Gebiet und in Hessen wurden **durch** die eingeleitete **Umorientierung in der Verkehrspolitik** in den vergangenen Jahren bereits eine große Anzahl an neuen Arbeitsplätzen geschaffen: Fahrpersonal, Sicherheits-, Verkehrsüberwachungs- und anderes Dienstleistungspersonal wurden neu eingestellt. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen.

CDU, FDP und SPD für Autobahn A66/A661 und Sie bezahlen die Zeche!

CDU und FDP halten unbeirrt an den Autobahnprojekten fest. Die SPD befürwortet mehrheitlich den Bau Riederwaldtunnels obwohl sie sich noch bis 1989 als Opposition im Römer mit vernünftigen Argumenten klar gegen diesen Autobahnbau aussprach. Inzwischen wenden sich aber der SPD-Ortsverein Riederwald und andere östliche SPD-Ortsvereine wie schon Grüne, FAG, Linke/WASG, ÖkolinX und EL gegen den Bau.

Aufgestellt: AKTIONSBÜNDNIS UNMENSCHLICHE AUTOBAHN - 2006 -