

Umstrittener Riederwaldtunnel

Gegen ein „Relikt aus einer anderen Zeit“

Das Frankfurter „Bündnis Verkehrswende“ will mit einer Veranstaltungsreihe über die Folgen des Riederwaldtunnels für Verkehr und Klima informieren. Noch lohne es sich zu kämpfen.

Von MECHTHILD HARTING



© Hessen Mobil

Teil des Tunnelprojekts: das im Bau befindliche Erlenbruchdreieck

Das Bündnis Verkehrswende Frankfurt gibt den Kampf gegen den Riederwaldtunnel noch nicht auf. Solange die knapp drei Hektar Wald im Fechenheimer Wald und die Alleebäume im Stadtteil Riederwald nicht gefällt seien, lohne es sich, gegen das Autobahnprojekt vorzugehen, teilt Willi Loose vom Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn mit – auch wenn er nur noch „minimale Hoffnung“ habe, den Bau tatsächlich zu verhindern. Schließlich liegt der geänderte Planfeststellungsbeschluss seit Dezember 2019 vor. Juristisch sei das Vorhaben nicht mehr zu stoppen. Doch unversucht will das Bündnis Verkehrswende, ein Zusammenschluss aus acht Frankfurter Verkehrs- und Umweltinitiativen, es nicht lassen, andere über die Folgen des Vorhabens zu informieren, das bis 2032 verwirklicht werden soll.

Das Bündnis lädt in den nächsten Monaten zu drei Veranstaltungen ein, um Frankfurter – nicht unmittelbar betroffene Bürger ebenso wie Anwohner oder Politiker – vor dem Hintergrund des Klimawandels darüber aufzuklären, welche Konsequenzen die Realisierung dieses schon seit rund 50 Jahren geplanten Bauvorhabens für die Stadt haben werde. Das Bündnis meint, dass ein so großes Autobahnprojekt nicht mehr in die Zeit passt – schon gar nicht mitten in einer Stadt.

„Das Autobahnprojekt schädigt das Klima“

Unter dem Stichwort „Ökologische Qualität der Naturräume sowie Planungsethik und Generationengerechtigkeit“ findet die erste Veranstaltung am 4. April um 19 Uhr statt. Referieren werden die Geoökologin Julia Krohmer und Albrecht Müller, Professor für Umwelt- und Planungsethik aus Tübingen. Einen Monat später, am 5. Mai, geht es um alternative Verkehrskonzepte für den Frankfurter Osten und die Pendlerproblematik. Darüber berichtet unter anderen Jutta Deffner vom Frankfurter Institut für sozial-ökologische Forschung. Noch einen Monat später, am 8. Juni, wird Martin Lanzendorf, Professor für Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität, darlegen, welche Folgen der Straßenausbau für den Verkehr und das Klima haben wird.

Der Verkehrsclub Deutschland (**VCD**), eines der Mitglieder des Bündnisses Verkehrswende, kritisiert die mangelnde Aufklärung über das Autobahnprojekt durch den Bauherren, das Bundesverkehrsministerium. Der knapp 1100 Meter lange Riederwaldtunnel werde zwar die zentrale Straße durch den Stadtteil, die Straße Am Erlenbruch, entlasten. Das Bundesverkehrsministerium teile jedoch offiziell mit, dass von den dort derzeit 24.000 Fahrzeugen täglich nach dem Bau immer noch 16.000 unterwegs sein werden. Schließlich wickelten die Gewerbegebiete in Seckbach und Fechenheim ihren Verkehr weiter über diese Straße ab.

Maßgeblicher findet Mathias Biemann vom VCD die Ergebnisse einer Verkehrsanalyse, die zu den Begleitunterlagen zum Planfeststellungsverfahren gehöre. In ihr stehe, dass durch den Autobahnausbau der Verkehr auf den Einfallstraßen nach Frankfurt weiter zunehmen werde. So enthalte die Analyse den Hinweis, dass der Verkehr etwa auf der Friedberger Landstraße um 31 Prozent oder mehr als 7000 Fahrzeuge am Tag in eine Fahrtrichtung wachsen werde und auf dem Ratsweg um mehr als 30 Prozent. „Das sind alles amtliche Prognosen“, sagt Loose. Der Großteil der Fahrer auf der von Osten kommenden A 66 habe das Frankfurter Stadtgebiet zum Ziel – auch das habe eine Untersuchung ergeben.

„Das Autobahnprojekt schädigt das Klima“, sagt Rüdiger Hansen, Vorstandsmitglied des Frankfurter BUND. Der BUND habe ein Gutachten in Auftrag gegeben, wonach der gesamte Bundesverkehrswegeplan mit seinen rund 1000 Projekten verfassungswidrig sei. Schließlich würden die Konsequenzen für das Klima und die Lebensverhältnisse der nachfolgenden Generationen nicht berücksichtigt. „Die Bauvorhaben müssen auf den ethischen Prüfstand“, fordert er und verweist auf die Veranstaltung am 5. Mai, bei der Planungsethiker Albrecht Müller zu Wort kommt.

Bündnis will auch Ersatzlösungen vorstellen

Für Hansen ist das Tunnelprojekt eine „Fehlentwicklung“, da gerade jetzt mehr denn je für die Steigerung der Bahnkapazität getan werde. Endlich werde der Bau der nordmainischen S-Bahn vorangetrieben, sei der Fernbahntunnel mehr als nur im Gespräch. Gleichzeitig gehe es mit dem Ausbau der Radschnellwege voran. Das Bündnis will auf den Veranstaltungen auch Ersatzlösungen für den Tunnel vorstellen, wie etwa den Weiterbau der U 4 von Enkheim bis nach Maintal entlang der Trasse der A 66. Der Riederwaldtunnel, davon ist Hansen überzeugt, „ist ein Relikt aus einer anderen Zeit“.

Das Bündnis Verkehrswende hofft, die Stadtregierung noch von dem Bauvorhaben abbringen zu können. Schließlich könne Frankfurt sein Ziel, bis 2035 klimaneutral zu sein, mit dem Ausbau nicht mehr erreichen. Das Bundesverkehrsministerium werde, davon sind Akteure wie Loose überzeugt, ein so umstrittenes Projekt mitten in Frankfurt nicht gegen den Willen der Stadtregierung durchsetzen. Zumal im Herbst, wenn die Bäume im Fechenheimer Wald

dieses Mal wirklich gerodet würden, das Tunnelbauprojekt „alle in der Stadt sehr beschäftigen wird“.

Näheres zur Veranstaltungsreihe findet sich unter [buendnis-verkehrswende-frankfurt.de](https://www.buendnis-verkehrswende-frankfurt.de), Stichwort Autobahnausbau.

Quelle: F.A.Z

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001–2022
Alle Rechte vorbehalten.