



Kein Ausbau der A5 auf 10 Spuren - Für die Profite der Autokonzerne zerstören wir nicht unsere Stadt!

Erst nach einer Klage der Initiative „Es ist zu laut“ wurde im Juni 2024 endlich die Studie der Autobahn GmbH veröffentlicht. Sie wurde inzwischen von der Initiative, dem BUND und dem Aktionsbündnis „Ummenschliche Autobahn“ ausgewertet – und das Ergebnis ist alarmierend: Der geplante Autobahnausbau bedeutet ein Desaster für uns FrankfurterInnen! Die einzigen Profiteure sind Autokonzerne und Bauunternehmen. Dieses Geld muss stattdessen in den öffentlichen Nahverkehr und den Umweltschutz investiert werden!

Die Machbarkeitsstudie der Autobahn-GmbH besagt, dass ein 10-spuriger Ausbau der A5 auf der Strecke zwischen dem Frankfurter Kreuz und Friedberg technisch machbar wäre. 10-spuriger Ausbau, solche Autobahnen gibt es bisher in Deutschland nicht. Be-

gründung für den Ausbau ist Engpassbeseitigung. Gleichzeitig sagen die Macher der Studie aber auch, dass der Verkehr nach dem Ausbau sich um bis zu 14.500 Autos pro Tag erhöhen würde! Während überall von Geldmangel die Rede ist und gleichzeitig Umweltkatastrophen wie Überflutungen zunehmen, wird das Geld nicht in die dringend notwendigen Sanierungen des öffentlichen Nahverkehrs gesteckt. Stattdessen fließen Milliarden in den Ausbau von Autobahnen zugunsten der Autokonzerne und Bauunternehmen.

Während Bahninfrastruktur verfällt und der Personalmangel im Nahverkehr immer größer wird, wird weiter in den Autoverkehr investiert. Die Umsetzung des Lärmschutzes ist noch unklar, doch eines steht fest: Die Lärmbelastung wird definitiv negative Aus-

wirkungen auf unsere Lebensbedingungen haben. Auch über den tatsächlichen Flächenverbrauch bleibt die Machbarkeitsstudie nebulös. Besonders betroffen ist der Westen und Norden Frankfurts, denn hier werden die Eingriffe und der Flächenverbrauch enorm sein. Vom Schwanheimer Wald im Süden über Goldstein, Griesheim, Nied, Rödelheim bis hoch nach Kalbach ist man direkt betroffen. Aber die gesamte Stadt wird beeinträchtigt durch Verlust von Wald und Bodenflächen, heute landwirtschaftlich genutzte Flächen werden entweder versiegelt oder müssen aufgeforstet werden. Erstaunlich ist, dass es von der Bundes- und Landesregierung kein vergleichbares Engagement für dringend benötigten Wohnungsbau, den Ausbau von Kita-Plätzen oder die Renovierung von Schulen in Frankfurt gibt. Stattdessen werden

für die großen Autokonzerne immense Flächen geopfert, ohne Rücksicht auf die Lebensqualität der BürgerInnen. Diese Prioritäten zeigen deutlich, dass man bereit ist, die Stadt und ihre Bewohner für den Profit der Automobilindustrie negativ zu beeinträchtigen.

Die Diskussionen um die Erhöhung des Preises des Deutschlandtickets auf 58 Euro verdeutlichen die Prioritäten der Regierungen. In Hessen sind zudem auch Erhöhungen beim Sozialticket geplant. Dadurch wird klar, dass umwelt- und klimafreundlicher Verkehr nur dann breite Akzeptanz findet, wenn er bezahlbar und gut ausgebaut ist. So wird jedoch kein Nahverkehr geschaffen, den sich alle leisten können. Die Menschen sind bereit, auf nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen – aber nur, wenn sie einen echten

Mehrwert bieten und für jeden zugänglich bleiben. Der Ausbau der A5 fügt sich nahtlos in die Politik der Bundesregierung und der Landesregierungen ein, die lieber Milliarden in die Aufrüstung, Energiekonzerne und die Automobilindustrie investieren. Statt Subventionen für Konzerne zur Förderung ihrer Profite bereitzustellen, sollten die Mittel in gesellschaftlich wichtige Bereiche fließen. Wir sollten den Bekündigungen von Landes- und Kommunalpolitiker, die sich gegen den Ausbau aussprechen, nur Glaubensschenken, wenn sie aktiv an unseren Protesten teilnehmen und sich tatsächlich engagiert gegen diese Pläne einsetzen. Appelle allein reichen nicht aus. Wir müssen gemeinsam gegen diese Politik ankämpfen und Konzepte entwickeln, um ein lebenswertes Frankfurt zu gestalten.

Statt Ausbau der A5 fordern wir:

- **Weiteren Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs.**
- **Insbesondere beschleunigter Bau der Regionaltangenten West und Ost**
- **Tempolimit auf allen Autobahnen auf dem Stadtgebiet von 80/100 km/h.**
- **Die Stadt Frankfurt und das Land Hessen müssen den Ausbau ablehnen.**
- **Der Bundesverkehrswegeplan 2030 darf nicht umgesetzt, sondern es soll nur noch in den Erhalt bestehender Straßen und Brücken investiert werden!**

Hier kann man zur Studie und zur Kommentierung durch die Ausbaugegner gelangen



Link zur Machbarkeitsstudie



Link zur ausführlichen Kommentierung mit Belegen und Seitenverweisen

Faktencheck:

Deutschland hat eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Die bundeseigenen Straßen sind mehr als 51 000 Kilometer lang, neben gut 13 000 Kilometern Autobahnen gibt es rund 38 000 Kilometer Bundesstraßen. Hinzu kommen geschätzte 800 000 Kilometer kommunale Straßen. Und das Netz wird immer noch weiter verdichtet. Beispiel Autobahnen: Deren Länge wurde seit 1950 mehr als versechsacht, damals waren es 2100 Kilometer gewesen. Ihr Ausbau steht für den Wandel Deutschlands zum Autoland. Auch zuletzt wuchs das Netz weiter, jährlich um zwei, drei Dutzend Kilometer.

Das einst flächendeckende Schienennetz hingegen wurde seit 1950 rasiert, mehr als ein Viertel ist stillgelegt worden, es umfasst heute nur noch rund 33 300 Kilometer, sogar Mittelzentren verloren ihren Anschluss. Wer weiter Bahn fahren wollte, wurde ins Auto gezwungen.

Quelle: FR 13.2.23

Droht Frankfurt ein ähnliches Desaster wie bei Stuttgart 21?

Wer Ende August auf dem Museumsuferfest unterwegs war, konnte sich über den Fernbahntunnel Frankfurt informieren. Die DB InfraGO verteilt kleine Pläne mit dem Hinweis: Der Fernbahntunnel kommt. Auch wenn Bahnchef Lutz im Interview mit der FAZ am 20.9.24 meinte dass mit einer Fertigstellung erst nach 2040 gerechnet werden kann, wird dieses Projekt Unsummen verschlingen. Die geplante weitere Untertunnelung des Mains kann man aus den Plänen

ersehen. Doch schon jetzt gibt es von Ingenieuren, die auch die Erfahrungen von Stuttgart 21 berücksichtigen Kritik z. B. an ungenügendem Brandschutz und



inkonsistenten Berechnungen.

Die Machbarkeitsstudie war hier 2021 vorgestellt worden. Jetzt beginnen die

Planungen und je nach Bereitstellung der Gelder auch durch das Verkehrsministerium werden die Planungen und Vorbereitungsarbeiten um 2030 abgeschlossen werden.

Wieder wird viel Geld für ein Großprojekt ausgegeben, statt die Probleme im Nah- und Fernverkehr pragmatisch und schnell zu lösen. Durch diese Bauarbeiten wird für einige Jahre der Straßenbahnverkehr rund um den Hauptbahnhof behindert werden.



Link zur Bewertung des Brandschutzes in der Machbarkeitsstudie



Öffentlicher Nahverkehr statt Ausbau der A5!

In den letzten Wochen gab es in diversen Frankfurter Zeitungen verschiedenste Berichte über die Arbeitsbedingungen des lokalen Nahverkehrsbetriebs VGF. Seit Januar 2024 wurde der Fahrplan der VGF gestreckt, der sogenannte „ehrliche Fahrplan“ sollte zu mehr Pünktlichkeit und weniger Fahrtausfällen führen. Die ursprüngliche Planung sah eine Rückkehr zum Normalbetrieb zum Ende der Sommerferien vor - jedoch wurde vor deren Ende eine Verlängerung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember angekündigt.

Beschwerden über die Arbeitsbedingungen der Fahrrinnen und Fahrer und gleichzeitig ausgedünnte Fahrpläne sind zwei Seiten derselben Medaille. In der vergangenen Tarifauseinandersetzung war das Hauptthema Entlastung: die Forderung nach einer 35-Stunden Woche war laut und deutlich zu vernehmen!

Die Unterfinanzierung des ÖPNV zugunsten des innerstädtischen Individualverkehrs ist seit Jahrzehnten auch in Frankfurt ein Problem, welches zu einer Verschlechterung der Arbeitssituation der Schienenbahnfahrerinnen und -fahrer geführt hat. Bereits in den 80er Jahren war ein deutlicher Trend hin zum Rück- statt Ausbau des ÖPNV erkennbar.

Die Ursache des Personalmangels, der heute zu Mehrarbeit, geänderten Arbeitszeiten und für die Nutzerinnen und Nutzer zu ausgedünnten Fahrplänen führt, liegt darin, dass über

viele Jahre hinweg nicht genug neues Fahrpersonal ausgebildet und eingestellt wurde. Der Personalmangel wird sich in den nächsten Jahren auch weiter verschärfen, da bis 2028 ca. 12% der Belegschaft in Rente gehen wird. Dass aus finanziellen Gründen das Personal nicht „längerfristig großzügig“ aufgestockt werden kann, gab die VGF bereits in einem Bericht der Hessenschau im letzten Jahr freimütig zu. Die wesentlich höheren Zuschüsse des Landes Hessen an die VGF sind in Anbetracht der Größe des Loches, welches im ÖPNV klafft, nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Geld ist genug da, wenn man die Investitionen über eine Milliarde Euro für den 29 Kilometer langen Ausbau der A5 betrachtet.

Die DKP

Frankfurt am Main fordert genügend Geld für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und die Einstellung von weiteren Kolleginnen und Kollegen im Schienenbahnverkehr und eine Arbeitszeitverkürzung zur Entlastung aller. Von einem guten und ausgebauten ÖPNV profitieren alle Frankfurterinnen und Frankfurter. Zudem ist ein gut ausgestatteter Nahverkehr auch ein dringend benötigter Faktor zum Klima- und Umweltschutz.

(Presseerklärung der DKP Ffm. vom 12.09.2024)



6 Wochen kostenlos testen: www.unsere-zeit.de/abo/