

Riederwaldtunnel frühestens 2017 befahrbar

Symbolischer Spatenstich / Demonstranten stören Tiefensee / Zuerst Bau des Dreiecks „Erlenbruch“

rieb. FRANKFURT. Der symbolische erste Spatenstich für den Riederwaldtunnel im Frankfurter Osten ist gestern von Misstönen begleitet worden. Demonstranten störten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) beim Reden. Doch die Entscheidung über Frankfurts teuerstes Verkehrsprojekt ist gefallen. Noch anhängende Klagen von Anwohnern haben nach Angaben des Wiesbadener Ministeriums keine aufschiebende Wirkung. Die Autobahn 66, die derzeit im Osten auf Höhe des Einkaufszentrums „Hessen-Center“ endet, wird mit der Autobahn 661 verbunden. Einen Teil der etwa 2,2 Kilometer langen Verbindungsstrecke bildet der 1100 Meter lange Riederwaldtunnel.

Genau genommen galt der gestrige Spatenstich nicht dem Tunnelbauwerk, sondern dem Autobahndreieck „Erlenbruch“, über welches die beiden Autobahnen aneinander angeschlossen werden. Zwei Jahre Bauzeit haben die Planer vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Frankfurt dafür einkalkuliert. Danach erst wird der Bau des Riederwaldtunnels in Angriff genommen werden. 2014 würden die Arbeiten beendet sein, sagte Minister Tiefensee.

Doch das erste Auto wird frühestens 2017 durch den Tunnel rollen. Denn bis aus diesem eine befahrbare Röhre mit funktionierenden Entlüftungsanlagen, automatischen Brandmeldern und allen weiteren vorgeschriebenen Installationen geworden ist, dauert es noch einmal drei Jahre. Vielleicht könne der Riederwaldtunnel auch erst 2019 dem Verkehr übergeben werden, heißt es bei den Planern.

Wegen der von Norden Richtung Main führenden unterirdischen Wasserströme kann der Tunnel nur in nacheinander folgenden Segmenten gebaut werden. Erst werden 100 Meter Tunnel gegraben, danach kommt eine Lücke von 100 Metern Länge, dann folgen weitere 100 Meter Tunnel. Nach seiner Vollendung wird der Tunnel aus zwei Röhren mit jeweils drei Spuren ohne Seitenstreifen bestehen.

Die aufwendige Bauweise schlägt sich in einer langen Bauzeit und in recht hohen Kosten nieder. Der „Lückenschluss zwischen der A66 und der A661 wird einschließlich des Autobahndreiecks „Erlenbruch“ und der künftigen Anschlussstelle „Borsigallee“ etwa 175 Millionen Euro kosten. Entlastet werden dürfte durch den Lückenschluss vor allem der Stadtteil Riederwald, in dem bei einem täglichen Durchlauf von etwa 25 000 Fahrzeugen während des Berufsverkehrs Dauerstau herrscht. „Jedes zweite Fahrzeug, das heute noch an den Fenstern der Häuser Am Erlenbruch vorbeifährt, wird in Zukunft wegfallen“, sagte Minister Posch. Aber auch für die Hanauer Landstraße ist mit



Knotenpunkt: So soll der Tunnel an die A 661 angeschlossen werden.

Simulation Amt für Straßen- und Verkehrswesen/V.Kon.media



Kontroverse: Minister Tiefensee (links) hört seinem Gegner zu.

Foto Wonge Bergmann

verringerten Verkehrsströmen zu rechnen.

Minister Tiefensee nahm für die Verkehrspolitiker und -planer in Anspruch, während der vergangenen 30 Jahre nach der bestmöglichen Lösung gesucht zu haben. Das Projekt sei nach Recht und Gesetz vorangetrieben, auch gegnerische Meinungen seien gewürdigt worden. Aber: „Alle Wünsche kann man nicht befriedigen.“ Nach dem offiziellen Akt hörte sich der Minister die Bedenken des „Aktionsbündnisses Unmenschliche Autobahn“ an. Dessen Sprecher befürchtet ein massives Anwachsen vor allem des Lastwagenverkehrs und verlangt eine Einhausung des ganzen Autobahndreiecks. „Wenn dafür kein Geld da ist, müssen sie das Bauen lassen.“

Sascha Raabe, SPD-Bundestagsabgeordneter aus dem Main-Kinzig-Kreis, widersprach dem vehement. Die 400 000 Einwohner seines Kreises warteten schon seit vielen Jahren auf den Lückenschluss. Vor allem die vielen Pendler hätten vom dauernden Stau die Nase voll.