ENERGIEWENDE e.V.

www.energiewende-ruesselsheim.de

Video zum Thema Autobahnen/Verkehrswende

Die Gruppe WurzelGrün hat mit der Unterstützung vieler Experten dieses Video zum Thema Autobahnen/Verkehrswende für die BDK der Grünen Ende Januar 2022 erstellt.

Veranstaltung

- Was steht im Bundesverkehrswegeplan?
- Warum brauchen wir keinen Autobahnausbau?

Heike Muster, ENERGIEWENDE e. V.

Einleitung

- Die Klimakrise verschärft sich
- Trotzdem werden klimaschädliche, milliardenteure Fernstraßen gebaut
  und Planungsmitttel für Weiterführungen zusätzlicher Fernstraßen ausgegeben
- Die dringende Sanierung wird vernachlässigt
- Schon der Erhaltungbedarf, besonders an Brücken bringt große finanzielle Belastungen und bindet Planungs- und Baukapazitäten

Zukunftsfähige Mobilität

- Für mehr Mobilität bei weniger (Auto- und Flug-)Verkehr!
- Lärm, Feinstaub, CO2-Emissionen: Der stetig wachsende Verkehr führt zu vielen Problemen
- Die Weichen für mehr Mobilität auf der einen und weniger Verkehr auf der anderen Seite müssen daher endlich gestellt werden
- Das Geld muss in die richtigen Projekte gesteckt werden: z.B. in die Verlagerung von innerdeutschen Flügen auf die Schiene und vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad

CO_2 im Verkehrssektor

- In 2021 wurden rund 148 Mio. Tonnen CO_2 Äquivalente ausgestoßen
- Das ist 1,2 % mehr als 2020
- Bis 2030 müssen die CO_2 Emissionen mindestens halbiert werden
- Der weitere Ausbau von Fernstraßen führt nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehrsaufkommen und CO_2

Bundesverkehrswegeplan

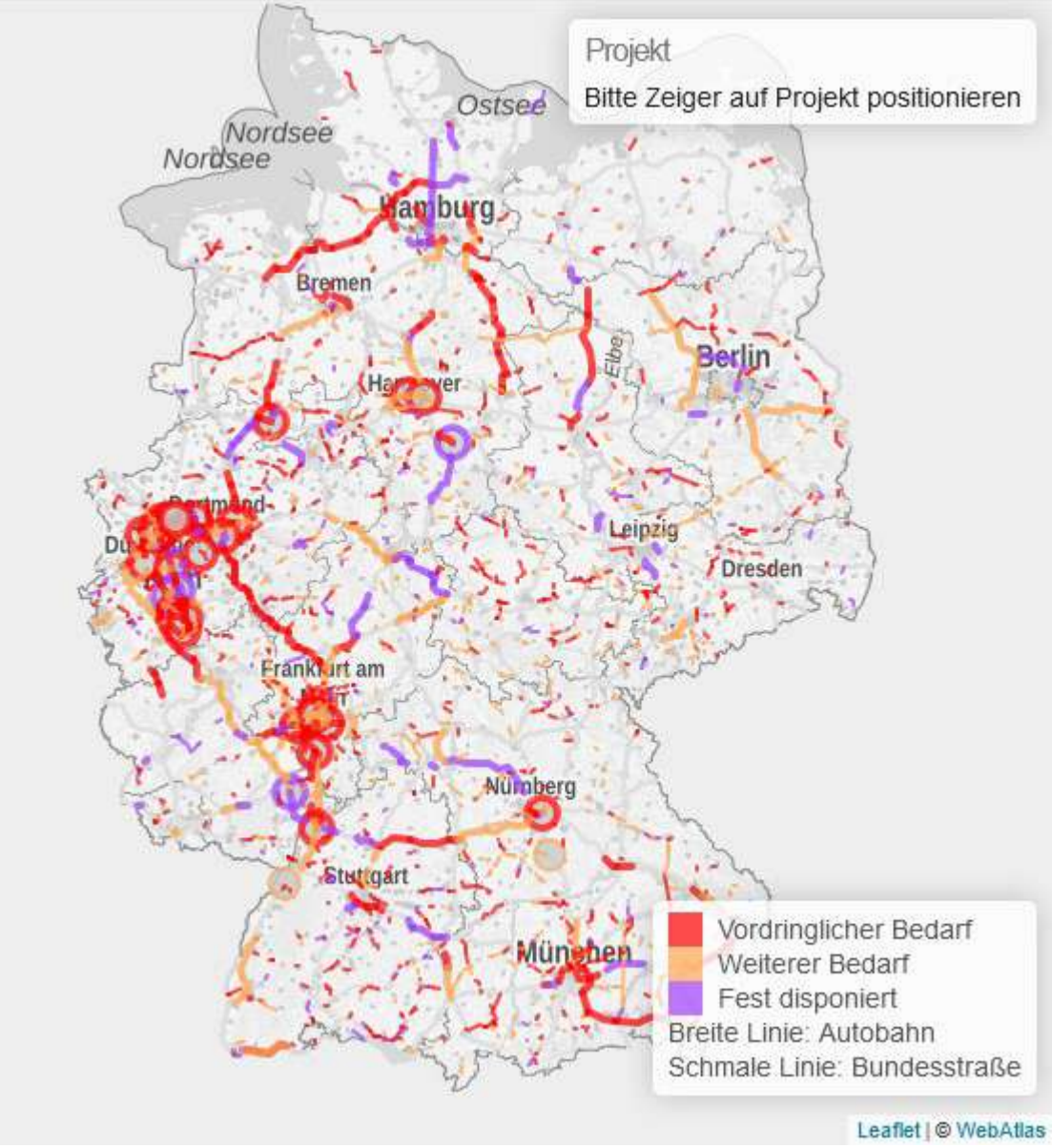
Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) legt die Bundesregierung fest, wie die Verkehrswege in den kommenden Jahren gestaltet werden sollen.

Er bildet die Grundlage für die Ausbaugesetze, mit denen Baumaßnahmen für die einzelnen Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserstraße bis 2030 festgelegt werden.

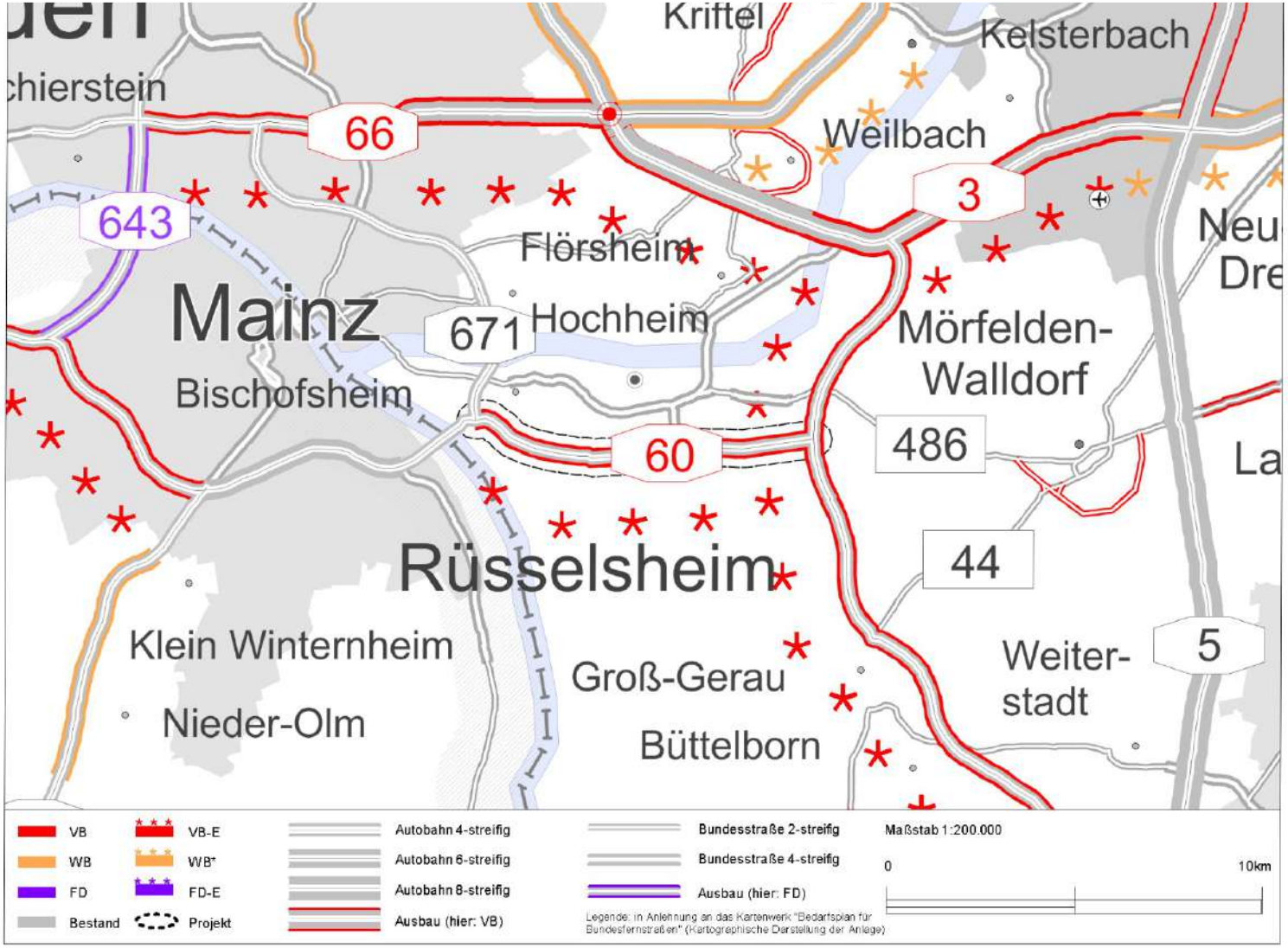
Bundesverkehrswegeplan 2030

- Stand: Kabinettsbeschluss vom 03.08.2016 und der darauf basierenden Ausbaugesetze vom 02.12.2016
- BVWP umfasst Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte
- Umfasst Projekte mit einem Volumen in Höhe von insgesamt knapp 270 Milliarden Euro.
- Dossiers stellen die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dar
- Das Ganze aus der Sicht der damaligen Regierungsmehrheit, der Grßen Koalition, im Jahr 2016

Straßenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030



A 60


Kriftel
Kelsterbach
Weilbach
66
3
643
Flörsheim
Mainz
671
Hochheim
Mörfelden-
Walldorf
Bischofsheim
60
486
Rüsselsheim
44
Klein Winternheim
Groß-Gerau
Weiter-
stadt
5
Nieder-Olm
Büttelborn
VB
WB
FD
Bestand
VB-E
WB*
FD-E
Projekt
Autobahn 4-streifig
Autobahn 6-streifig
Autobahn 8-streifig
Ausbau (hier: VB)
Bundesstraße 2-streifig
Bundesstraße 4-streifig
Ausbau (hier: FD)
Legende: in Anlehnung an das Kartenwerk "Bedarfsplan für Bundesfernstraßen" (Kartographische Darstellung der Anlage)
Maßstab 1:200.000
0
10km

A 60

Projektnummer	A60-G10-HE
Bundesland	Hessen
Straße	A 60
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	9,4 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Planungsstände[1)]	ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	82.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	88.000 Kfz/24h

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

A 60

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	147,5	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	87,6	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	59,9	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	87,6	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012[2)])	84,5	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	5,4
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

A 60

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist wirtschaftlich. Es beseitigt/mindert stark einen Engpass im Netz. Zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor. Daher erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E).

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Der 9,4 Kilometer lange Ausbauabschnitt der A 60 wird durch das AD Mainspitz-Dreieck im Westen und das AD Rüsselsheimer Dreieck im Osten begrenzt. Am Mainspitz-Dreieck besteht eine Verknüpfung zur A 671 und am Rüsselsheimer Dreieck zur A 67. Im Zuge der A 60 stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von bis zu 79.500 Kfz/24 h und 8.200 SV/24 h ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen weiter auf bis zu 84.000 Kfz/24 h und 12.000 SV/24 h (14,3 %) ansteigen. Die derzeitigen und insbesondere die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen vierstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Die Verkehrssicherheit ist stark eingeschränkt und die Störanfälligkeit hoch. Mit einer Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen werden sich die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt der A 60 zwischen dem Mainspitz-Dreieck und dem Rüsselsheimer Dreieck deutlich verbessern.

A 60

1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Die Kapazität des vierstreifigen Querschnitts ist schon heute überschritten. Perspektivisch werden sich die Verkehrsstärken weiter erhöhen, so dass ein Ausbau im Bestand (ohne Fahrstreifenerweiterung) keine Alternative darstellt.

1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt	
mittlere Kfz-Belastungen	
im Bezugsfall	82.000 Kfz/Tag
im Planfall	88.000 Kfz/Tag
mittlerer Lkw-Anteil	
im Bezugsfall	14 %
im Planfall	13 %

A 60

Umweltbeitrag Teil 2
(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		je Kriterium
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	-	ha	-	ha/km	gering
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					gering
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	-	ha	-	ha/km	gering
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					gering
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	-	km	-	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	-	km	-	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	-	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	0	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	14,0	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	-	km	-	km/km	gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	-	km	-	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	-	ha	-	-	gering
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	-	ha	-	ha/km	gering

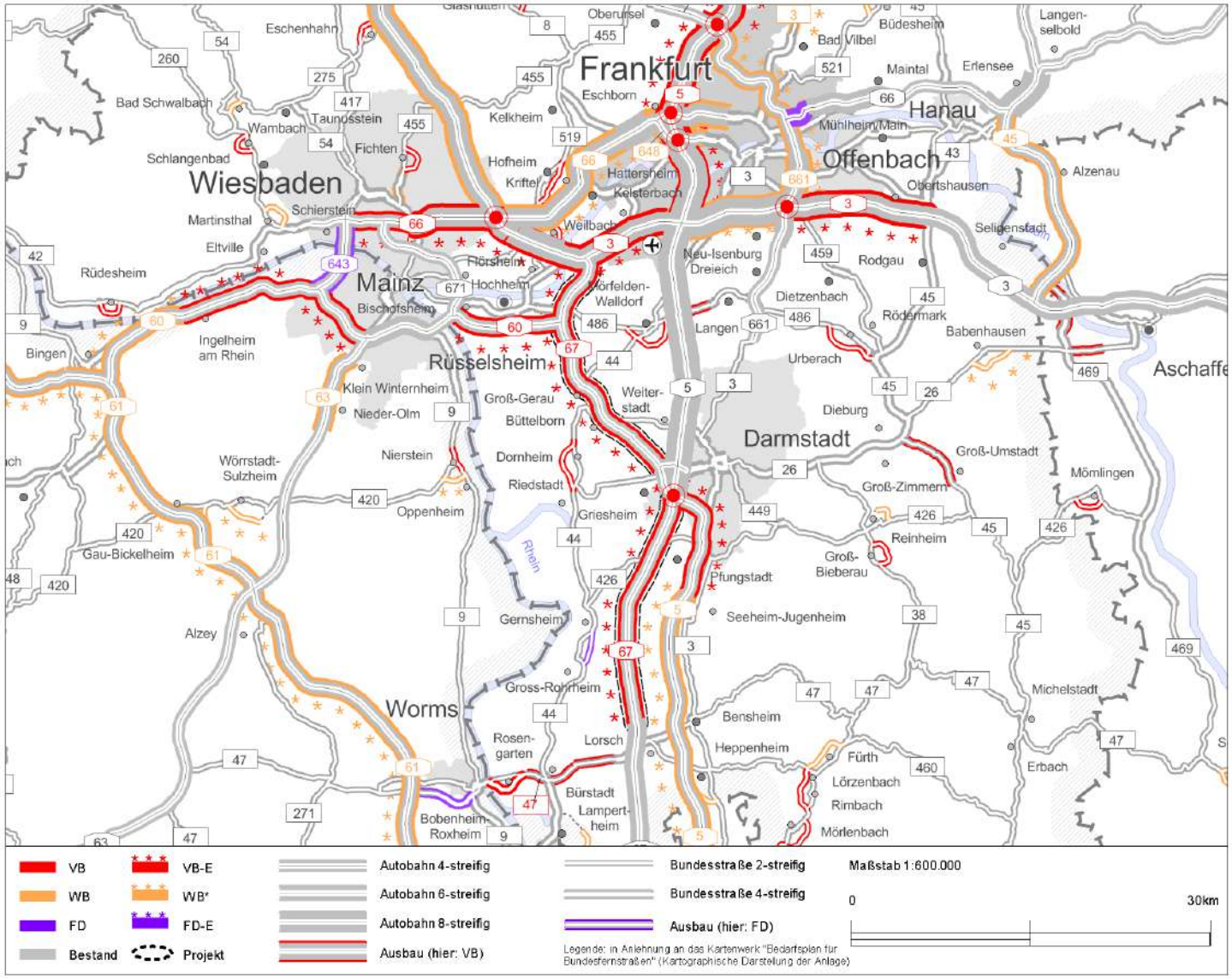
A 60

Umweltbeitrag Teil 1
(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

		Beschreibung		Bewertung	
Nr.	**Kriterium**	**Differenz Planfall-Bezugsfall**		**Nutzen [Mio. €/a]**	**Barwert [Mio. €]**
1.1[3)]	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil)	-	-	0,000	0,000
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	0	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	-6,9	Tsd. qm	0,000	0,000
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) (bestehend aus CO_2 aus Betrieb und CO_2-Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	4.281,171	t/a	-0,621	-13,940
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO_X)	9,167	t/a	-0,141	-3,170
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	142,479	t/a	-0,009	-0,198
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	1,076	t/a	-0,002	-0,041
	Feinstaub-Emissionen	0,291	t/a	-0,035	-0,782
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2)	0,027	t/a	0,000	-0,008
	Nutzensumme Umwelt				**-18,140**

3) Die konkrete Ermittlung der Lärmbetroffenheit und des notwendigen Lärmschutzes im Bereich des Projektes erfolgt in nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren.

A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch



A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch

Projektnummer	A67-G10-HE
Bundesland	Hessen
Straße	A 67
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	3
Länge	42,7 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Planungsstände[1)]	Vorentwurf Sichtvermerk am 28.09.2011 ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	78.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	82.000 Kfz/24h

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	579,1	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	322,3	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	256,8	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	322,3	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012[2)])	306,3	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	9,4
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist wirtschaftlich. Es beseitigt/mindert stark einen Engpass im Netz. Zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor. Daher erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E).

A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Der 42,7 Kilometer lange Ausbauabschnitt der A 67 wird durch das AD Mönchhof-Dreieck im Norden und die AS Lorsch im Süden begrenzt. Am Mönchhof -Dreieck besteht eine Verknüpfung zur A 3, am Rüsselsheimer Dreieck zur A 60, am Darmstädter Kreuz zur A 5 und an der AS Lorsch zur B 47. Im Zuge der A 67 stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von bis zu 85.000 Kfz/24 h und 10.100 SV/24 h ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen weiter ansteigen. Die derzeitigen und die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen vierstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Die Verkehrssicherheit ist stark eingeschränkt und die Störanfälligkeit hoch. Mit einer Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen werden sich die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt der A 67 zwischen dem Mönchhof-Dreieck und der AS Lorsch deutlich verbessern.

A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch

1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert]	-42,920

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	mittel
Das Ausbauvorhaben wird durch das AD Mönchhof-Dreieck im Norden und die AS Lorsch im Süden begrenzt. Im Trassenverlauf werden vor allem Waldgebiete durchfahren, die teilweise als Natura 2000-Gebiete ausgewiesen wurden, aber auch Agrarlandschaft und siedlungsnahe Bereiche. Aufgrund der langen Durchfahrung ist für 2 Natura 2000-Gebiete mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen, für weitere sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte sind nicht betroffen.	

A 67 AD Mönchhof - AS Lorsch

Umweltbeitrag Teil 2
(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		je Kriterium
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	-	ha	-	ha/km	gering
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					hoch
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	7	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	2	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	-	ha	-	ha/km	gering
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					gering
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	-	km	-	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	-	km	-	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	-	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	0	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	73,7	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	-	km	-	km/km	gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	-	km	-	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	-	ha	-	-	gering
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	-	ha	-	ha/km	gering

Flächenfraß und Naturbeeinträchtigung

Der Umweltbericht zum BVWP 2030 stellt ein vernichtendes Zeugnis aus:

Er verfehlt 11 von 12 Umweltzielen, sollte er so umgesetzt werden wie geplant.

Es würden etwa 171 Naturschutzgebiete „erheblich beeinträchtigt“,
1.000 Kilometer zusammenhängende Lebensräume wie Wälder und Feuchtgebiete durchschnitten
und insgesamt 22.000 Hektar ökologisch wertvolle Fläche verbraucht.

Neue Entwicklungen sind nicht berücksichtigt

Homeoffice und Videokonferenzen reduzieren Verkehrsaufkommen

Nicht berücksichtigt:

Gewünschte Verlagerung auf ÖPNV und Rad sowie die Schiene

Auswirkung der Preiserhöhungen von Benzin und Diesel

Tempolimit würde Sicherheit deutlich erhöhen und Verkehrsfluss verbessern

Das aktuelle Planungssystem ist skandalös

- Es setzt geltendes europäisches Naturschutzrecht außer Kraft
- Es begünstigt Schönrechnerei zur Anhebung des Nutzens sowie zur Senkung der vorausgesagten Kosten, währen die realen Baukosten durch die Decke gehen
- Es höhlt die gerichtlichen Kontrollmöglichkeiten systematisch aus
- Es führt Öffentlichkeitsbeteiligung nur als Pseudopartizipation durch

Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans

Im Koalitionsvertrag 2021 für den Bundestag wurde vereinbart, den Bundesverkehrswegeplan in diesem Jahr daraufhin zu prüfen, ob er Klima- und Naturschutz ausreichend berücksichtigt.

Die Überprüfung bietet die einmalige Chance, den Plan zukunftsgerecht zu gestalten und so den Bau neuer Autobahnen und Bundesstraßen zu verhindern.

Deshalb fordern wir Verkehrsminister Wissing auf, Planung und Bau neuer Autobahnen und Bundesstraßen zu stoppen.

Bedarfsplanüberprüfung

Strategische Umweltüberprüfung notwendig:

Einhaltung der Klima- und Biodiversitätsziele

Einhaltung weiterer Umweltziele wie Flächenverbrauch

Wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig:

Alternativen müssen vorgeschlagen und auch tatsächlich geprüft werden

Bilanzierung der Klimawirkung:

Lebenzyklusbetrachtung

Eingriffe in CO_2 Senken

Kosten- Nutzenanalyse reformieren

- Es wird pauschal eine Zunahme der Verkehrs angenommen und vor allem hingenommen.Dieser zugenommene Verkehr verursacht voraussichtlich so und so viel Stunden und km Stau. Dieser Stau wird in Kosten umgerechnet

- Die Kosten des durch den Ausbau angeblich vermiedenen Staus werden mit herunter geschätzten Kosten des Ausbaus verglichen

- Die negativen Umweltauswirkungen wie Klimaerhitzung, Lärm, Abgase, Versiegelung werden gar nicht wahrgenommen

- Auch die Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen werden komplett ausgeklammert: z. B. Unfälle, Atemweg- und Herzkrankheiten durch Abgase und Lärm

- So kommt eine angeblich positive Kosten - Nutzen -Rechnung zustande

Bundesmobilitätsplan notwendig

Übergreifende Mobilitätsstrategie notwendig

Zielorientierte und integrierte Planung aller Verkehrsträger

Mobilitätskonzepte und – Stategien der Zukunft entwickeln

Nicht Anpassung der Kapazitäten auf fortgeschriebene Steigerungen der Vergangenheit

Was kann ich persönlich tun, um Verkehr zu reduzieren?

Regionaler Einkauf, besonders bei Lebensmitteln und Getränken

Trinkwasser aus der Leitung, nicht in Flaschen von weither beziehen

Keine Retouren bei Versandhandel verursachen

Auf Just in Time verzichten

Umsteigen auf Umweltverbund

Weitere Vorschläge??

Online-Petition an den Bundesverkehrsminister

https://aktion.bund.net/keine-neuen-autobahnen

BUND KV GG, ENERGIEWENDE e. V., Rüsselsheim Zero und Naturfreunde Rüsselsheim e. V., attac Rüsselsheim, ADFC Kreis Groß Gerau

KEIN 6-spuriger Ausbau der A5/A67/A60
Wiesen und Wald statt Asphalt !
SOZIAL UND KLIMAGERECHTE MOBILITÄTSWENDE JETZT!

Wir schließen uns den Forderungen der Mobilitätswendebewegung zu den bundesweiten Aktionstagen an:

Diese sind:

- Kein weiterer Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 darf nicht umgesetzt werden. Er muss auf seine Klimaverträglichkeit überprüft werden
- Ausreichend Geld vom Bund für besseren ÖPNV. Bus und Bahn müssen sofort zukunftsfähig ausgebaut und für alle bezahlbar werden
- Mobil ohne Auto: Wir brauchen Städte und Dörfer mit kurzen Wegen und besten Bedingungen für klimafreundliche Fortbewegung mit guter Lebensqualität
- Ein reiner Antriebswechsel greift zu kurz: Der Autoverkehr, die Zahl der Autos und deren Produktion müssen deutlich reduziert werden

Weiter fordern wir:

- Tempo 100 auf der Autobahn, Tempo 80 au f der Landstraße und Tempo 30 in Städten
- Monatlich einen autofreien Sonntag mit kostenlosem und erweitertem ÖPNV

BUND KV GG, ENERGIEWENDE e. V., Rüsselsheim Zero und Naturfreunde Rüsselsheim e. V., attac Rüsselsheim, ADFC Kreis Groß Gerau

KEIN 6-spuriger Ausbau der A5/A67/A60
Wiesen und Wald statt Asphalt !
SOZIAL UND KLIMAGERECHTE MOBILITÄTSWENDE JETZT!

Treffpunkte:
Rüsselsheim, Marktplatz 10.45 Uhr
Königstädten, Bismarkplatz 11.20 Uhr
Nauheim, Bahnhof 11.35 Uhr
Groß Gerau, Marktplatz 12 Uhr
Büttelborn, An der Feuerwache 12.30 Uhr
Pause in Griesheim, Georg Schüler Platz, vor dem Georg August Zinn Haus, Abfahrt 13.30 Uhr
(Ab Autobahnbrücke Bickenbach sind wir zusammen mit Fahrraddemos aus Heppenheim/Bensheim und Darmstadt)
Abschlusskundgebung:
Bickenbach, Rathausplatz ca. 15 Uhr

BUND KV GG, ENERGIEWENDE e. V., Rüsselsheim Zero und Naturfreunde Rüsselsheim e. V., attac Rüsselsheim, ADFC Kreis Groß Gerau

Das Klima Umwelt Kreuz