

10 Argumente gegen die Erweiterung der Autobahn A5 auf 10 Spuren von Frankfurt bis Friedberg



Bund für Umwelt- und Naturschutz e.V.

Kreisverband
Frankfurt am Main
Ökohaus
Kasseler Str. 1a
60486 Frankfurt
T: 069 9794 8968
geschaeftsstelle@bund-
frankfurt.de
www.bund-frankfurt.de

Kontakt:
Christian Haak
T: 0157 8772 6388
christian.haak@bund-
frankfurt.de

Im August 2024 hat die Autobahn GmbH die „Machbarkeitsstudie“ zur Erweiterung der Autobahn A5 – nachfolgend MBS genannt – veröffentlicht. Sie hat in der Frankfurter Bürgerschaft und Politik große Aufregung bewirkt, denn viele Aspekte dieser Studie erregen klaren Widerspruch. Zahlreiche Initiativen einschließlich der Bürgerinitiative „Es ist zu laut“ und des BUND Frankfurt haben die MBS einer eingehenden Analyse unterzogen und ihre Widersprüche nachvollziehbar dokumentiert. Die folgenden 10 Punkte stellen eine Zusammenfassung der Gegenargumente auf Basis dieser Analyse dar. Sie betreffen besonders das Frankfurter Stadtgebiet.

Planung ohne Rücksicht auf die Verkehrswende

1. Paradoxe Verkehrsplanung: Mehr und weniger Autos zugleich

Etwa 70% des Verkehrs auf der A5 im Ausbauabschnitt ist regional, vor allem Einpendler nach Frankfurt. Ein Ausbau der A5 würde mehr Verkehr erzeugen. Demgegenüber müssen in Frankfurt Stellplätze für Pkws reduziert werden, um dem Masterplan Mobilität gerecht zu werden und um Verkehrsflächen zwecks Verbesserung des Mikroklimas zu entsiegeln. Die Aussage des Verkehrsdezernates ist diese: Frankfurt könnte den von einer verbreiterten A5 induzierten Mehrverkehr nicht aufnehmen.

2. Lärmschutzdilemma statt politischem Bekenntnis zu Tempo 100

Mit der Einführung eines generellen Tempolimits von 100 km/h auf Autobahnen wäre im Stadtgebiet Frankfurt eine sofortige und deutliche Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung möglich. Stattdessen wird über eine extrem kostspielige Einhausung debattiert, die aber aufgrund bautechnischer Restriktionen gleichfalls eine Tempolimit auf 100 km/h erfordern würde. Deren Kosten werden aber nicht dargestellt. Weiterhin wird in der MBS aufgeführt, dass der gesetzlich erlaubte Lärmpegel an vielen Stellen nicht eingehalten werden kann, auch

nicht mit Einhausungen. Das erfüllt den Tatbestand der Nichtmachbarkeit.

3. Der Autobahnausbau konterkariert die Auslastung des ÖPNV

Eine ökologische Verkehrswende erfordert Anreize zum Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr sowie eine Verlagerung von Transportgütern von der Straße auf die Schiene. Beide Erfordernisse würden mit dem A5-Ausbau konterkariert. Das gilt insbesondere hinsichtlich der parallel zur A5 in Bau befindlichen Regionaltangente West zwischen Bad Homburg und Dreieich/Langen. Sie würde eine erhebliche Verlagerung von Pendlerverkehr auf die Schiene ermöglichen. Würde damit eine Spur der A5 wieder überflüssig?

4. Verschleierung unkalkulierbarer Kosten

Die Machbarkeitsstudie nennt Kosten von 1,1 Mrd. Euro für den 10-spurigen Ausbau von der Anschlussstelle Friedberg bis zum Bad Homburger Kreuz. Vor allem wegen der dabei nicht berücksichtigten Lärmschutz-Einhausung sind diese Kosten unglaublich niedrig angesetzt. Andererseits wird verschleiert, welche ökologisch sinnvollen und kostengünstigen Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur alternativ zum A5-Ausbau realisiert werden könnten.

Belastungen für Umwelt und Gesundheit

5. Verheerende Wirkungen auf Ökosysteme

Der A5-Ausbau würde nicht nur vorhandene Bebauungen, sondern auch Naturschutzgebiete, Waldflächen und den Grüngürtel betreffen. Die damit zerstörte Biodiversität beeinträchtigt regionale Ökosysteme und deren Bedeutung für Gesundheit und Erholung der Menschen in der Region.

6. Verheerende Auswirkung auf das Mikroklima in Frankfurt

Die gemäß Machbarkeitsstudie empfohlenen Lärmschutzwände würden vor allem in heißen Sommernächten den nächtlichen Zustrom von Kaltluft in die Stadt blockieren. Frankfurt gilt bereits jetzt als heißeste Stadt Deutschlands. Massive Gesundheitsbelastungen mit deutlich erhöhter Mortalität - „Hitzetote“ - wären die Folge. Der A5-Ausbau stünde auch im Widerspruch zum Klimaaktionsplan der Stadt Frankfurt, der u.a. die Entsigelung von Verkehrsflächen vorsieht.

7. Klare Risiken für das Grundwasser

Die Rhein-Main-Region leidet bereits jetzt unter einer Übernutzung der knappen Trinkwasserressourcen aus dem Umland. Trinkwasserschutzgebiete auf Frankfurter Gebiet müssen deswegen besonders geschont werden. Das gilt besonders für die Schutzgebiete Praunheim 2 und Goldstein. Verkehrswege, die diese Gebiete passieren, müssen bautechnisch aufwändig in wasserdichte Wannen gelegt werden, damit das Oberflächenwasser aus den Schutzgebieten abgeleitet werden kann. Dies gilt gleichermaßen für die Schienenwege der Regionaltangente West. Die MBS erwähnt zwar diese Risiken, verschiebt aber die Ermittlung der technischen Machbarkeit auf später vorzunehmende Untersuchungen.

8. Deutliche Gesundheitsbelastungen durch Feinstaub

Die MBS räumt ein, dass sich die Hauptbelastung durch Feinstaub auch bei zunehmend nicht-fossilen Antriebssystemen kaum reduziert, da der Reifenabrieb maßgebend ist. Dieser wird durch immer größere Pkw sogar eher noch zunehmen. Spätestens bei einer Anpassung der derzeitigen Grenzwerte nach WHO-Empfehlungen müsste zu deren Einhaltung der Autoverkehr auch auf der A5 reduziert bzw. ein Geschwindigkeitslimit festgelegt werden.

9. Schmerzhafte Lärmbelastung durch langjährigen Baustellenbetrieb

Die Baumaßnahmen würden zahlreiche Öffnungen der vorhandenen Lärmschutzwände erfordern. Dadurch würde der ungedämpfte Lärm der Autobahn in die betroffenen Gebiete eindringen - erhöht durch den Lärm der Baustellen und des Baustellenverkehrs. Für die Anwohner und Anwohnerinnen würde das zu einer mehrjährigen unerträglichen Belastung führen.

10. Nicht akzeptable Gefahr für die Frankfurter Klimabilanz

Frankfurt strebt bis 2035 Klimaneutralität an. Seitens des Verkehrsdezernats werden dabei die Belastungen durch den Autobahnverkehr auf dem Stadtgebiet ausgeklammert. Damit wird die Klimabilanz der Stadt Frankfurt unaufrichtig. Auch für die bundesdeutsche Klimabilanz wäre der A5-Ausbau durch Bau und Betrieb und unter Einbeziehung des induzierten Mehrverkehrs verheerend.

Die detaillierte Auswertung der Machbarkeitsstudie ist auf der Homepage der Bürgerinitiative „Es ist zu laut“ abrufbar:

