



Was steht in der Machbarkeitsstudie zum Ausbau der A5?

Wir haben die Machbarkeitsstudie zum 10-spurigen Ausbau der A5 genau gelesen und können hier ein paar drängende Fragen beantworten. Leider nicht alle.

Vorweg:

Eine Machbarkeitsstudie untersucht, ob ein Vorhaben technisch, wirtschaftlich und rechtlich umsetzbar ist. Sie untersucht weder den Nutzen noch die Vor- und Nachteile eines Vorhabens.

In der Machbarkeitsstudie zum Ausbau der A5 werden verschiedene Ausbauvarianten geprüft, 10 Spuren vom Frankfurter Kreuz bis Friedberg ist die favorisierte Version. Der Bundestag hat schon 2012 im Bundesverkehrswegeplan beschlossen, die Strecke vom Frankfurter Kreuz bis zum Nordwestkreuz 10-spurig zu machen. Eine solch breite Autobahn gibt es bisher in Deutschland nicht. Es wird die Möglichkeit angedacht, Einhausungen zum Lärmschutz zu bauen, in der Studie sind das drei Tunnel von Goldstein bis zum Westkreuz von insgesamt ca. 2,3 km. Auch eine solche Einhausung gibt es bisher in Deutschland nicht, weshalb laut der Studie erst einmal geprüft werden müsste, ob Einhausungen überhaupt möglich sind.

Antworten auf Fragen für die, die in Griesheim und Goldstein direkt an der A5 wohnen:

Wie breit wird die Trasse?

Ohne Einhausung:

Die A5 soll 50,50 m breit werden. Die neuen Spuren (jeweils 3,50 m) sollen rechts und links gleichmäßig angesetzt werden, außer: zwischen Goldstein bei Überquerung der Straßburger Straße und Griesheim bei Überquerung der Espenstraße. Dort soll sie nach Osten, d.h. Richtung Niederrad/Gallus verbreitert werden.

Allerdings: 2015 hat die Stadtentwässerung Frankfurt noch das Grundstück direkt neben der Autobahn gekauft und teilweise schon bebaut. Das war zum Zeitpunkt der Studie nicht bekannt. Die Trassenführung nach Osten steht also nicht fest.

Der Lärmschutz wird zusätzlichen Platz benötigen, auch z.B. in Goldstein; aber die Studie bleibt, was diese Frage angeht, ungenau. Es wird beispielsweise offengelassen, ob es an den Kleingärten entlang der Trasse Böschungen, Stützwände oder Kombinationen geben wird.



Abb. Machbarkeitsstudie, S. 98

Mit Einhausung:

Auf den eingehausten Abschnitten wird die Trasse laut Studie breiter; wie viel breiter, bleibt offen.

Was kommt während der Bauphase auf uns zu?

Während der Bauphase werden zu ertragen sein: Lärm und Feinstaub – durch die Baustelle selbst, aber auch, weil der bestehende Lärmschutz zunächst zurückgebaut werden muss, Baustellenfahrstreifen, die teilweise neu eingerichtet werden müssen, Eingriffe in Gärten. Die Baustelle selbst ist laut Studie breiter als die spätere Trasse. Dies noch mehr, sollten Einhausungen gebaut werden.

Die Auffahrten Westhafen und Niederrad Richtung Norden werden während der Bauzeit gesperrt.

Wie lange wird das dauern?

Wie lange es dauern soll, steht nicht in der Studie. Wir können nur von anderen Ausbauprojekten schließen und müssen davon ausgehen, dass die Bauphase viele Jahre dauern wird. Was wir aus der Studie jedoch erfahren, ist, dass der Bau **mit Einhausung** auf jeden Fall viel länger dauern wird.

Wie sieht es mit dem Lärm aus?

Ohne Einhausung

Schlecht. Im Abschnitt Frankfurter Kreuz-Nordwestkreuz kommt es selbst bei einer Höhe der Lärmschutzwand von 10 m und lärm minderndem Asphalt zu einer „deutlichen“ Überschreitung der „grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle“ (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts). Es erfolgt an dieser Stelle sogar ein Verweis auf § 41(2) des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Danach können Überschreitungen von Schallgrenzwerten zugelassen werden.

Auch lärm mindernder Asphalt, der aufgebracht werden soll, verliert seine Schutzwirkung mit der Zeit.

Mit Einhausung

Selbst mit Einhausung kann der Lärmvorsorgegrenzwert nachts nicht überall eingehalten werden! Ob eine Einhausung technisch gebaut werden kann, ist offen.

Und mit der Gesundheit?

Feinstaub ist toxisch, krebserregend und erbgutschädigend. Die Studie bestätigt, dass die Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb bei Fahrzeugen mit „alternativen“ Antrieben etwa gleich hoch bleiben wird. Sie bestätigt auch, dass durch die neuen Spuren mehr Fahrzeuge die A5 befahren werden. Das heißt: Mehr gesundheitsschädlicher Feinstaub für die, die in der Nähe wohnen.

Antworten auf Fragen für Frankfurt und für die, die hier im Ballungsraum leben:

Wie wird es mit dem Leben hier aussehen?

Nicht nur Griesheim und Goldstein werden direkt betroffen sein, auch andere Stadtteile liegen direkt an der A5 mit Wohngebieten, Sportplätzen (z.B. FC Rödelsheim), Industrieflächen und Kleingärten in Nied, Bockenheim und Rödelsheim. Eine Einhausung ist in der Studie nur für Griesheim und Goldstein vorgesehen.

Indirekt werden alle betroffen sein. Die Studie geht aufgrund von zunehmenden Hitzetagen von einer höheren Zahl von Hitzetoten und Hitzekranken im Ballungsraum aus. Sie bestätigt: A) In Kaltluftentstehungs-gebieten nördlich von Frankfurt werden Böden versiegelt werden. Und B) Die in den nördlichen Abschnitten vorgesehenen bis zu 13m hohen Wall-Wandkombinationen zum Lärmschutz werden die Luftströmungen in den Kaltluftschneisen behindern. Beides wird ausdrücklich bestätigt, aber für nicht relevant angesehen.

Gleiches gilt für die Abkühlungswirkung des Schwanheimer Waldes. Sie wird erwähnt, aber der Eingriff wird für nicht relevant gehalten.

Wie wird es mit den Frankfurter Klimazielen aussehen?

Da die Autobahnen auf Frankfurter Gebiet zur städtischen Klimabilanz gezählt werden müssen und die erweiterte A5 neuen Verkehr anziehen wird (wie die Studie bestätigt), gefährdet der Ausbau die beschlossene Klimaneutralität 2035 direkt.

Wie wird es mit dem Trinkwasser aussehen?

Die Studie zählt auf, an welchen Stellen die A5 durch den Ausbau noch näher an Trinkwasserbrunnen rücken wird, kommt aber fast durchgehend zum Schluss, dass die Grundwassergefährdung erst noch überprüft werden muss. Das heißt: Dieser heikle Punkt wird umgangen und ist noch nicht geklärt!

Antworten auf Fragen, für die, die in Deutschland leben

Braucht man den Ausbau überhaupt?

Laut Bundesverkehrswegeplan ist es klar: Ja, denn ein Engpass müsse beseitigt werden.

Die Verkehrsanalyse der Studie zeigt dann aber: Der Engpass entsteht nicht, weil die Menschen gerne weite Strecken auf der Autobahn zurücklegen wollen, sondern ca. 70% des Verkehrs auf der A5 um Frankfurt ist regionaler Verkehr. Das heißt, die Menschen fahren zu Zielen in der Nähe, z.B. zur Arbeit. Um diesen Verkehr zu entzerren, könnte man andere Maßnahmen ergreifen: z.B. wird die nahezu parallel verlaufende Regionaltangente West einen Teil des Verkehrs aufnehmen. Gute ÖPNV-Angebote und Radfernwege könnten ebenfalls lenkend wirken und den Verkehr auf der A5 reduzieren. Diese Alternativen werden in der Studie nicht betrachtet (das war nicht ihre Aufgabe).

Hingegen verweist die Studie eindeutig darauf, dass weitere Fahrspuren zu mehr Verkehr führen werden.

Fließt der Verkehr dann auf der A5 besser?

Zunächst wird es jedenfalls mehr Stau geben. Man weiß nicht, wie lange der Ausbau dauern wird, aber sicher ist, dass die Baustellenanlage über mehrere Jahre den Verkehr rund um Frankfurt behindern wird. Sollten Einhausungen gebaut werden, laut Studie sogar noch länger und noch gravierender. In der Studie wird vor mehr Unfällen und komplizierterer Verkehrsführung beim Bau der Einhausung gewarnt.

Die 10-spurigkeit führt zu mehr Spurwechseln und damit zu mehr Unfallgefahr – eine der Hauptstauursachen. Daher plant die Studie mit 80/100 km/h in den Einhausungen. Ohne Einhausung werden laut Studie auch aus Lärmschutzgründen Tempolimits notwendig.

Was wird das Projekt kosten?

Man weiß es nicht. Die Studie geht von 1,13 Mrd. € aus. Die Erfahrung zeigt, dass solche ersten Prognosen nie gehalten werden und ein Vielfaches zu erwarten sein wird. Unabhängig davon ist unklar, was in diese Prognose einbezogen wurde. Nicht benannt sind beispielsweise Bauaufschübe und/oder Neuplanungen durch „Konfliktpunkte“, die in Studien, die die Machbarkeitsstudie selbst fordert, bekannt werden könnten (beispielsweise ist nicht unwahrscheinlich, dass besonders geschützte Arten bestätigt oder Funde von besonderer Bedeutung im Bereich des Limes entdeckt werden).

Die Einhausung ist ausdrücklich aus dieser Summe ausgenommen – die höheren Unterhaltungskosten der eingehausten Autobahn damit natürlich auch.

Langfristige Kosten sind – wie immer in solchen Fällen – nicht bedacht, zum Beispiel Maßnahmen zur Klimaanpassung oder Strafzahlungen, weil das Pariser Klimaabkommen nicht eingehalten werden kann.

Was werden die Klimakosten sein?

Nicht nur der zunehmende Verkehr, sondern auch die Baumaßnahmen und die Baustoffe werden großen CO₂-Emissionen zur Folge haben. In der Studie spielt dies keine Rolle. Hier soll aber ausdrücklich darauf hingewiesen werden: Beton und Stahl nicht nur für die Autobahn und den Lärmschutz selbst, sondern auch für Brücken, die die Autobahn kreuzen, und Baustraßen gehen mit einer sehr großen CO₂-Emission einher!

Wie behandelt die Studie den Umweltschutz?

Diese Frage steht ganz am Ende dieses Papiers, und das nicht ohne Grund. Auch die Machbarkeitsstudie fragt sich das nur am Rande.

Aspekte bezüglich des Umweltschutzes werden nicht ausreichend gewürdigt. Die Studie verweist auf isolierte Untersuchungen zu einzelnen Tiergruppen, die das Projekt kaum aufhalten werden können. Es fehlt das Verständnis, dass Boden, Wald, Wasser und Biodiversität interagieren und so Ökosysteme ertüchtigen, wichtige „Funktionen“ für den Menschen zu erbringen. Diese sind, unter vielen anderen der Boden als CO₂-Senke oder auch die Erholungsfunktion des Waldes. Diesbezüglich, das räumt die Studie

ein, sind Beeinträchtigungen (Bodenverdichtung, Verlust von Wald und Bodenflächen) zu erwarten, verneint dann aber größere Auswirkungen.

Vordergründig werden viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten sowie Naturschutzgebiete aufgelistet und beschrieben, wie sie vom A5-Ausbau möglicherweise beeinträchtigt werden könnten. Es gibt viele Verweise auf rechtliche Bestimmungen, die möglicherweise einem Ausbau entgegenstehen könnten. Am Ende des Abschnitts werden dann regelmäßig noch durchzuführende genauere Untersuchungen angekündigt. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie lautet also in Bezug auf den Umweltschutz: Man weiß nicht, ob es naturschutzrechtliche Probleme geben wird, denn dies wurde nicht geprüft.

Trotzdem wird die Trasse geplant, als gäbe es keine Hindernisse, trotzdem heißt es im Fazit der Studie: „Der Ausbau der A 5 führt zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt nicht zu unüberwindbaren umweltrechtlichen Hindernissen.“ (MBS, S. 201; Hervorhebung von uns).

Die Abholzung von Wald, die Zerstörung und Zersplitterung von – auch geschützten – Lebensräumen, die Verdichtung und Versiegelung von Böden, Aufforstung auf eigentlich für Lebensmittelproduktion geschützten landwirtschaftlichen Flächen – all dies wird zwar erwähnt, aber dem Ausbauprojekt nachgeordnet; einem Ausbauprojekt, dessen Nutzen nach der Studienlage angezweifelt werden kann.

Wo kann ich noch mehr Informationen bekommen?

Hier gibt es unsere ausführliche Analyse zur Machbarkeitsstudie mit Belegen und Seitenverweisen auf die Machbarkeitsstudie und die Machbarkeitsstudie selbst:



Link zu unserem ausführlichen Papier
mit Belegen und Seitenverweisen



Link zur Machbarkeitsstudie selbst