

Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn



Pressemitteilung

Autobahnbau im Frankfurter Westen wie im Frankfurter Osten ziehen neuen Autoverkehr in die Stadt hinein

Die Unzulänglichkeiten des Autobahnausbaus am Beispiel der Machbarkeitsstudie zum 10-spurigen Ausbau der A 5

Frankfurt am Main, den 02.07.2024

Seit Kurzem ist die mehr als ein Jahr zurückgehaltene Machbarkeitsstudie zum 10-spurigen Ausbau der Bundesautobahn A 5 im Frankfurter Stadtgebiet veröffentlicht. Wie nicht anders zu erwarten, offenbart sie die Gefahren für die anwohnenden Menschen und für alle Bewohnenden in Frankfurt sehr eindrücklich.

Wir möchten mit dieser Erklärung unsere Solidarität mit den Bürgerinitiativen entlang der A 5 bekunden und ihnen mehr Erfolg im Widerstand gegen diese monströse Autobahnplanung wünschen, als es uns bisher im Frankfurter Osten vergönnt war.

Mit dieser Pressemitteilung stellen wir einige Aspekte der Ausbauplanung in den Vordergrund, die in der Machbarkeitsstudie angesprochen werden und die in ähnlicher Weise auf die Autobahnplanung im Frankfurter Osten zutreffen. Viele weitere, von uns hier nicht angesprochene Themen sprechen ebenfalls gegen den Ausbau dieser Autobahn.

1. Autobahnausbau erzeugt neuen, induzierten Autoverkehr

In der Machbarkeitsstudie des Ausbaus der A 5 wird sehr deutlich herausgestellt, dass jeglicher Ausbau eine Anziehungskraft für noch mehr Autoverkehr ausübt. Dies wird üblicherweise als induzierter Verkehr durch Straßen- und Autobahnbau bezeichnet.

Die Machbarkeitsstudie untersuchte mit Hilfe des behördlichen Verkehrsmodells „Verkehrsdatenbasis RheinMain“ (VDRM) die Machbarkeit und die Auswirkungen von vier unterschiedlichen Ausbauvarianten. Die Varianten 1 bis 3 unterscheiden sich durch

ansteigende Ausbaubreiten der untersuchten Autobahnabschnitte zwischen dem Frankfurter Kreuz im Süden und der Anschlussstelle Friedberg im Norden. Dabei wird deutlich, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung des täglichen Verkehrs DTV_{W5} umso mehr ansteigt je höher der Ausbaustandard ist. Ein durchgehend 10-spuriger Ausbau (plus Seitenstreifen) der A 5 erzeugt mehr zusätzlichen täglichen Autoverkehr als ein kombinierter 10- und 8-spuriger Ausbaustandard in den unterschiedlichen Abschnitten (siehe Abbildung 35, Seite 54). Die höchste Verkehrsbelastung würde die Trennung von Durchgangs- und abweigendem Regionalverkehr der Variante 4 in jeweils zwei Richtungsfahrbahnen mit sich bringen.

Es kann nicht Ziel des Ausbaus der A 5 sein, Engpässe im Verkehrsgeschehen durch weiteren Ausbau von Autobahnen und damit verbundenem zusätzlichen Autoverkehr im Stadtgebiet Frankfurt beheben zu wollen!

2. Der Ausbau der A 5 verschärft die Verkehrsproblematik auf Frankfurter Stadtgebiet

Die Analyse des heutigen Verkehrs auf der A 5 mittels zweier unterschiedlicher Methoden, der Kennzeichenerfassung an einer nördlichen und einer südlichen Messstelle einerseits und Auswertung von Mobilfunkdaten der Autofahrenden auf der A 5 andererseits, belegen, dass der größte Teil des die „Bundesfernautobahn“ nutzenden Verkehrs sein Ziel oder seine Quelle in Frankfurt und den angrenzenden Kommunen hat. Es sind also größtenteils Verkehrsteilnehmer*innen, die täglich aus dem Umland nach Frankfurt hereinkommen oder den umgekehrten Weg befahren, die die Autobahn A 5 nutzen. Dies betrifft vermutlich sowohl den Personen- als auch den gewerblichen Verkehr mit Lkw und Kleintransportern.

Die Kennzeichenerfassung zwischen einer Messstelle nördlich der Anschlussstelle Friedberg und einer südlichen Messstelle vor dem Frankfurter Kreuz hat ergeben, dass lediglich 29,6 Prozent der Kfz die gesamte Strecke der A 5 in Richtung Süden befahren. In Richtung Norden machte der durchgehende Verkehr nach dieser Analyse nur 25,9 Prozent der Kfz aus (Seite 40). Alle anderen Verkehrsteilnehmenden fahren im Frankfurter Stadtgebiet oder in Friedberg von der Autobahn herunter.

Die Auswertung von Mobilfunkdaten kommt zu ähnlichen Befunden (Tabelle 5, S. 46). Nur der geringste Teil von Autofahrenden auf der A 5, die nördlich von Friedberg in den Untersuchungskorridor einfahren, tauchten nach der plausiblen Durchfahrungszeit am Frankfurter Kreuz wieder auf, und umgekehrt.

3. Der Autobahnbau und –ausbau verhindert die Klimaneutralität der Stadt Frankfurt

Eine andere Quelle belegt die schädlichen Auswirkungen des Autobahnverkehrs auf allen das Frankfurter Stadtgebiet tangierenden Autobahnen für die Klimabilanz Frankfurt.

Seit Kurzem liegt die aktuelle "Kommunale Energie- und Treibhausgasbilanzierung in Frankfurt am Main" vom IFEU-Institut in Heidelberg vor. In der Einleitung wird ausgeführt, dass die Bilanzierung auftragsgemäß auf der national anerkannten BSKO-Grundlage (Bilanzierungsstandard Kommunal) durchgeführt wurde, nach der bisher mehr als 500 Städte in Deutschland bilanziert wurden.

Beim BSKO-Standard wird prinzipiell das Territorialprinzip angewendet. Für den Verkehr bedeutet das, dass jeglicher Verkehr auf dem Gebiet einer Kommune in die Bilanzierung einbezogen wird. Das bedeutet, dass auch der Verkehr auf den Autobahnen im Stadtgebiet voll einberechnet wird und zu Lasten der von der Stadtregierung beschlossenen Klimaneutralität bis 2035 geht.

Nach den nachträglich vom Dezernat für Klima, Umwelt und Frauen erbetenen absoluten Zahlen emittierte im Jahr 2021 der Verkehr auf Frankfurter Stadtgebiet (ohne Flugverkehr, um es nicht weiter zu verkomplizieren) 1,508 Mio. t CO_{2e}. Der Autobahnverkehr im Frankfurter Stadtgebiet emittierte alleine bereits 0,78 Mio t CO_{2e}, also unglaubliche 52 % aller Verkehrsemissionen im Frankfurter Stadtgebiet (ohne Flugverkehr). Von diesen 0,78 Mio t CO_{2e} entfielen auf den Durchgangsverkehr auf den Autobahnen 0,41 Mio t CO_{2e}. Knapp die Hälfte der Autobahnemissionen hatten nach der Kommunalen Treibhausgasbilanzierung also ihr Ziel oder Quelle im Frankfurter Stadtgebiet.

In der Konsequenz bedeutet das, dass der Bau und Ausbau der Autobahnen und die damit verbundene Zunahme des Autoverkehrs auf Frankfurter Stadtgebiet es unmöglich machen wird, dass Frankfurt im Jahr 2035 (oder ein paar Jahre später) die Klimaneutralität erreichen wird. Da wird auch die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs nicht entscheidend helfen. Die Stadt Frankfurt müsste – gemeinsam mit vielen anderen ähnlich von Autobahnausbauten betroffenen Kommunen und Umlandgemeinden – im Bundesverkehrsministerium gegen die Ausbaupläne massiv intervenieren und auf grundsätzlich entgegengesetzt wirkenden Minderungsmaßnahmen bestehen.

Dazu Willi Loose im Namen des AUA: „Es kann nicht sein, dass in Zeiten des Klimawandels und der spürbar zunehmenden Wetterkapriolen weiterhin hohe Milliardenbeträge für den Ausbau des Autoverkehrs zur Verfügung gestellt werden, während alle Abhilfe schaffenden Ausbaumaßnahmen des Schienenverkehrs nach dem Willen des Bundesfinanzministeriums und des Bundesverkehrsministeriums unter Finanzierungsvorbehalt gestellt werden.“

Kontakt:

Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn

Willi Loose, Heinrich-Bingemer-Weg 15, 60388 Frankfurt am Main

Tel.: 06109 – 50 97 807, mobil: 0178 1894712, Email: w.loose@arcor.de