

# Geplanter Ausbau der BAB 5 Abschnitt Nordwestkreuz Frankfurt bis AS Friedberg

---

Vorhabenbeschreibung, Sachstand, Kritikpunkte

Referenten: Volker Hake, BUND Kreisverband Frankfurt  
Christian Haak, BUND Kreisverband Frankfurt

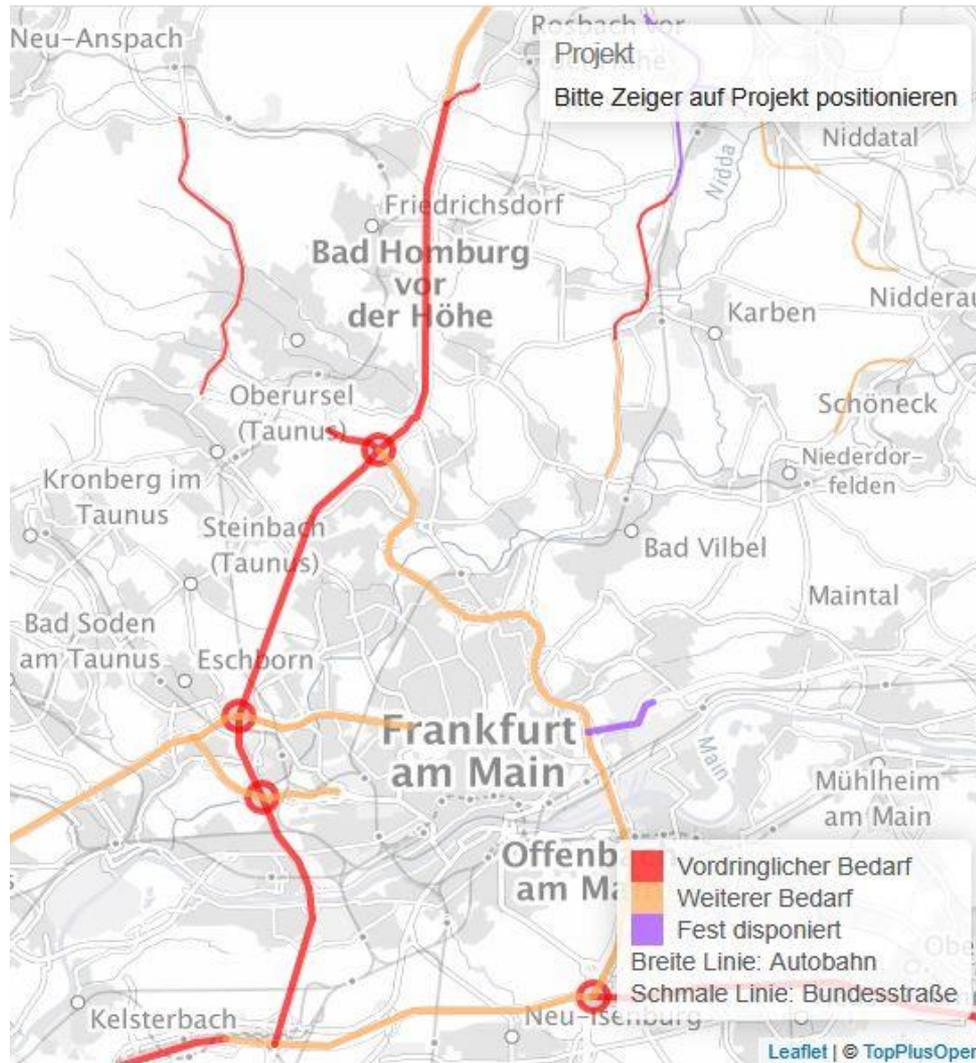
## Inhalt der Präsentation

- Grundlagen der Planung.
- Was genau wird geplant.
- Wie begründet sich die Planung.
- Kritikpunkte.
- Eingriffe in Natur und Landschaft.
- Schwachpunkte der Planung.
- Rechtliche Aspekte.
- Wie geht es weiter.

## Grundlagen der Planung

- Projektentwicklung für Straßen in der Zuständigkeit des Bundes durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP).
- Der BVWP enthält eine Liste von Baumaßnahmen an Autobahnen und Bundesstraßen. Er wird auch für die Bereiche Schienenverkehr und Wasserstraßen angewendet.
- Der BVWP ist unverbindlich. Verbindlichkeit entsteht erst durch Aufnahme von Projekten in das Fernstraßenausbaugesetz.
- Vor einer Projektrealisierung sind Detailplanungen durchzuführen, für die Genehmigung ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.
- Bei Autobahnen in Hessen:  
Anhörungsbehörde ist das zuständige Regierungspräsidium.  
Planfeststellungsbehörde des Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Wohnung, Verkehr und ländlichen Raum.

# Was ist geplant?

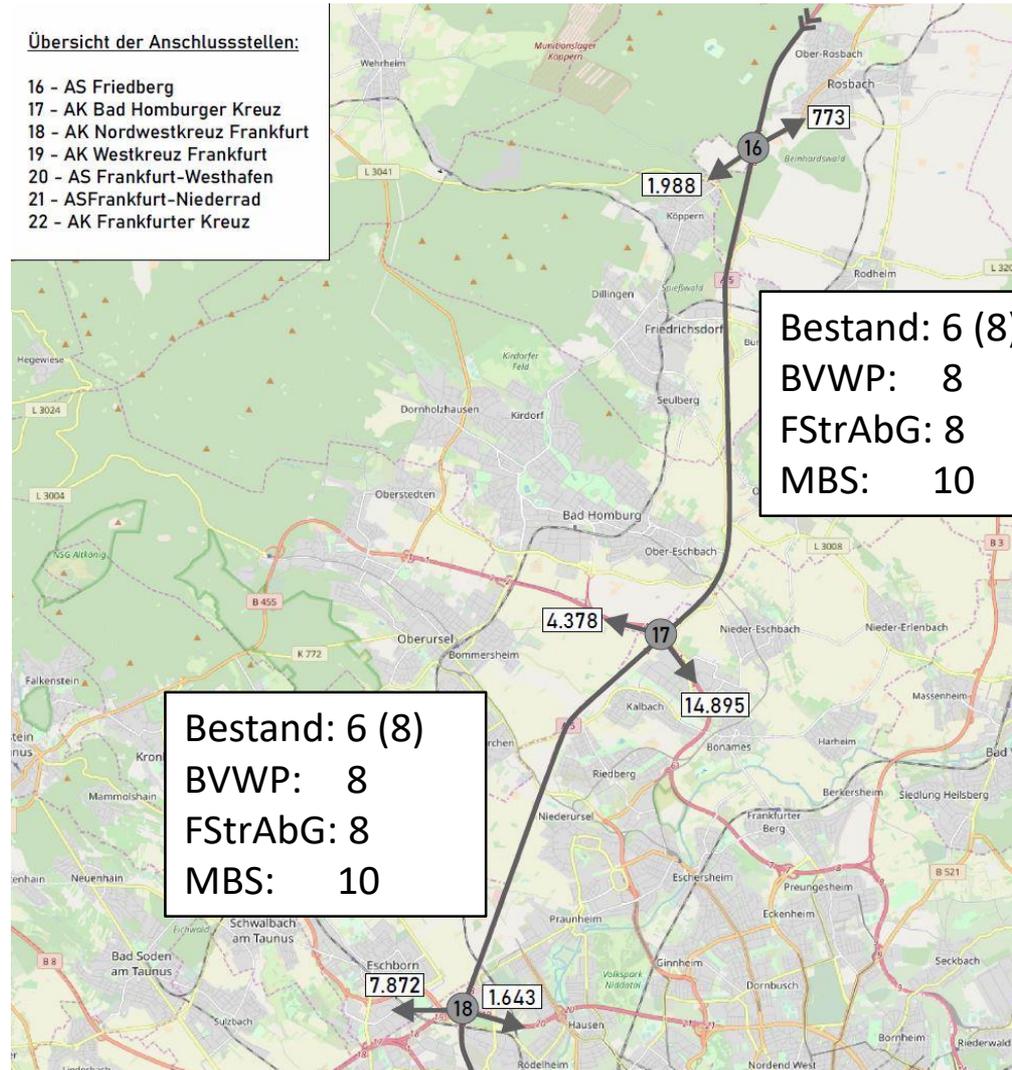


Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?

## Übersicht der Anschlussstellen:

- 16 - AS Friedberg
- 17 - AK Bad Homburger Kreuz
- 18 - AK Nordwestkreuz Frankfurt
- 19 - AK Westkreuz Frankfurt
- 20 - AS Frankfurt-Westhafen
- 21 - AS Frankfurt-Niederrad
- 22 - AK Frankfurter Kreuz



BVWP:  
Bundesverkehrswegeplan

FStrAbG:  
Fernstraßenausbaugesetz

MBS:  
Machbarkeitsstudie von 2022

(8): temporäre Erweiterung von 6 auf 8 Fahrstreifen durch Verkehrsbeeinflussungsanlage (Freigabe Seitenstreifen).

Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?

Auszug aus Projektliste zum Fernstraßenausbaugesetz

lfd. Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
520	HE	A 005	A 067	AK Darmstadt		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
521	HE	A 005		AS Seeheim-Jugenheim	AK Darmstadt	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
522	HE	A 005		LGr. HE/BW	AS Seeheim-Jugenheim	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
523	HE	A 005		AD Reiskirchen	AD A 5/A 49	E 6	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
524	HE	A 005		AK Gambach	AD Reiskirchen	E 6	Weiterer Bedarf
525	HE	A 005		AS Friedberg	AK Gambach	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
526	HE	A 005		AK Bad Homburg	AS Friedberg	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
527	HE	A 005	A 661	AK Bad Homburg		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
528	HE	A 005		AK Nordwestkreuz Frankfurt	AK Bad Homburg	E 8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
529	HE	A 005	A 066	NWK Frankfurt		KN	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
530	HE	A 005		AK Westkreuz Frankfurt	AK Nordwestkreuz Frankfurt	E 10	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
531	HE	A 007		AD Kirchheimer Dreieck	AD Hattenbacher Dreieck	E 8	Weiterer Bedarf
532	HE	A 007		AS Kassel-N	AD Kassel-S	E 8/10	Weiterer Bedarf

Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?



10-spurige Autobahn in den Niederlanden als Beispiel

Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?

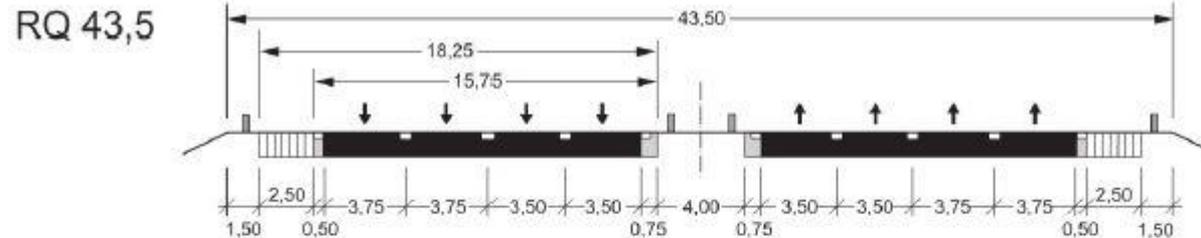
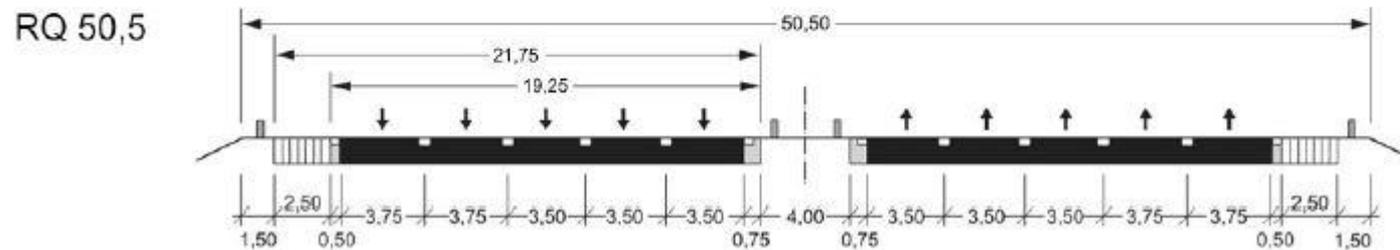


Abbildung 4: Regelquerschnitt RQ 43,5 für 8-streifige Autobahnen der EKA 1 (RAA, FGSV, 2008)



Fahrbahnquerschnitte für 8 bzw. 10 Fahrspuren

Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?

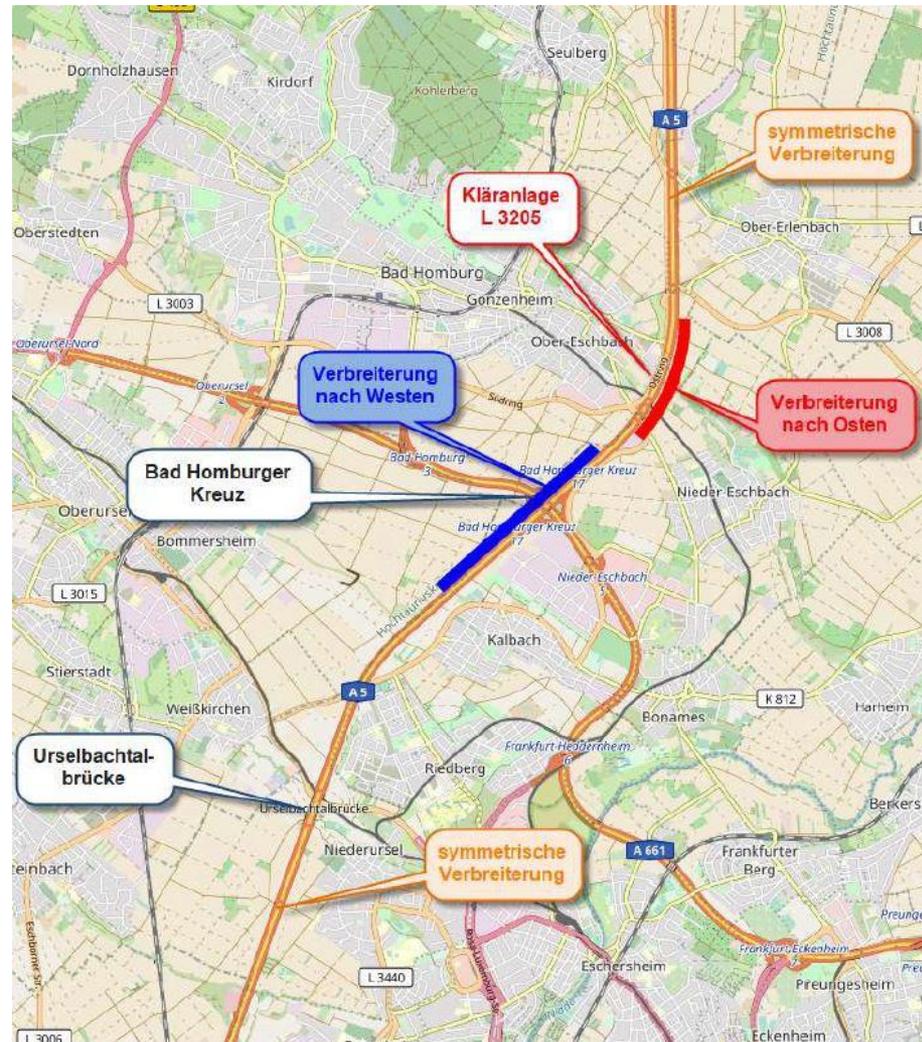


Baustelleneinrichtungsflächen am Beispiel A66 Frankfurt-Riederwald

Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?

Auszug aus  
Machbarkeitsstudie für  
10-spurigen Ausbau



Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

# Was ist geplant?

## Lärmschutzmaßnahmen

Auszug aus Machbarkeitsstudie zum A5-Ausbau, Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg:

### 4.3.7 Zusammenfassung der lärmtechnischen Einschätzung

#### a) Abschnitte 2-4 – Nordwestkreuz bis AS Friedberg

In diesen Abschnitten sind mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag, LS-Wandhöhen bis 10 m und Wall-/Wandkombinationen bis 13 m Nachtgrenzwertüberschreitungen von 49 dB(A) für Wohngebiete vorhanden, die mit Überschreitungen bis 4 dB(A) als vertretbar bewertet werden.

Alternative LS-Maßnahmen wie Galerien oder Einhausungen sind nicht erforderlich.

Eine Ausnahme bilden der **nördliche Ortsrand von Niedereschbach sowie der südliche Ortsrand von Obereschbach**. Dort müssten über den beim geplanten Ausbau der A 5 vorgesehenen Lärmschutz hinaus weitere Maßnahmen zum Schallschutz an der A 5 durchgeführt werden (z.B. nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem betroffenen Streckenabschnitt der A 5).

Problematik bei derartigen Einrichtungen:

Kaltluftströme werden unterbrochen, dadurch verminderte Kühlung von Siedlungsgebieten.

## Regelungen zum Lärmschutz

- Bei Neubau oder wesentlicher Änderung einer Straße sind Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung einzuhalten.  
Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete:  
tagsüber: 59 dB (A) \*)  
nachts: 49 dB (A) \*)
- Bei bestehenden Straßen ist eine Lärmsanierung möglich, wenn folgende Auslösewerte überschritten werden:  
tagsüber: 64 dB (A)  
nachts: 54 dB (A)  
Es besteht kein Rechtsanspruch. Freiwillige Leistung im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel.

\*) Ausnahmeregelung:

Diese Werte gelten gem. Bundesimmissionsschutzgesetz § 41(2) nicht, wenn „die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebtem Schutzzweck stehen würden“.

## Begründung für die Maßnahme

- Schlagwort „Engpassbeseitigung“.  
Autobahn GmbH: es treten zu oft Stausituationen ein, die Autobahn ist nicht ausreichend leistungsfähig.
- Nach dem BVWP werden Reisezeitverkürzungen nach Ausbau als Nutzen angesetzt – Einsparung von Personal- und Fahrzeugkosten.
- Der so definierte Nutzen ist so hoch angesetzt, dass er deutlich über den Kosten für Bau und Betrieb der ausgebauten Autobahn und auch Kosten für CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt. Damit wird die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.
- Kosten für Verbrauch von Natur- und Landschaft werden im BVWP nicht angesetzt.

## Generelle Kritikpunkte

- Begründung „Stausituation erfordert Ausbau“ ist fragwürdig.
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist erforderlich, um Emissionen und Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Ein Autobahnausbau steht dem entgegen.
- Autobahnausbau fördert Trennung von Wohnen und Arbeit, dadurch problematische Siedlungs- und Verkehrspolitik.
- Die Mittel für einen Ausbau der BAB 5 – nach derzeitiger Schätzung ca. 1,2 Milliarden EUR – gegen zu Lasten von Maßnahmen im Verkehrsbereich für Sanierungen, Ausbau ÖPNV.
- Flächenversiegelung. Derzeitig in Hessen ca. 2,6 ha/d, Ziel bis 2040 netto-Null.
- Massiver Ressourcenverbrauch für bauliche Maßnahmen, Bau bedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen.

## Verkehrstechnische Kritikpunkte

- Nach der in der Machbarkeitsstudie veröffentlichten Verkehrsanalyse beläuft sich der Durchgangsverkehr nur auf 25 bis 30%. Der Ziel- und Quellverkehr im Rhein-Main-Gebiet überwiegt somit deutlich.
- Ein Teil dieses regionalen Ziel- und Quellverkehrs kann sehr gut auf den ÖPNV verlagert werden.
- Ein Ausbau der Autobahn wird zu einem Anstieg der Verkehrsmengen führen. Die angrenzenden Städte und Kommunen sind allerdings nicht darauf ausgerichtet, diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Dort sind also Verkehrsprobleme vorprogrammiert.
- Allgemeine „Ausbauerfahrung“: Straßenausbaumaßnahmen erzeugen Mehrverkehr (induzierten Verkehr). Langfristig wird die Stauproblematik nicht gelöst.
- Staus lassen sich oft durch Vergleichmäßigung der Geschwindigkeiten vermeiden, z.B. Beschränkung auf 100 oder 80 km/h.

## Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Ausgangsfrage:

Ist ein eventueller Konflikt des Vorhabens mit der Umwelt voraussichtlich so schwerwiegend, dass die umweltrechtliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens eines 10-streifigen Ausbaus der A 5 in Frage steht. MBS 135

Die MBS kommt zu dem Schluss, dass zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt keine so großen Konflikte bestehen, dass die Planung gefährdet sein könnte.

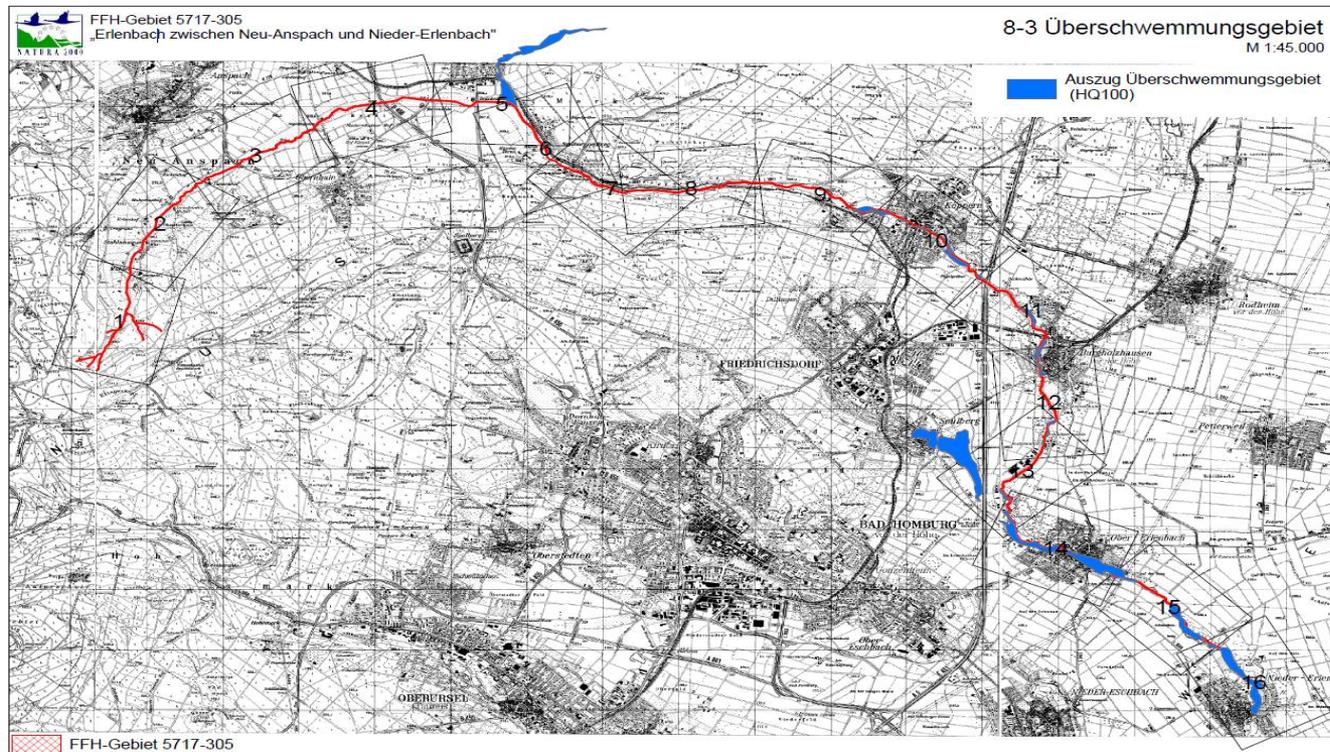
Warum?

## „Es fehlen rechtliche Grundlagen“

- Klima: „Das Klimaschutzgesetz enthält keine Regelungen, die konkret den Straßenbau betreffen“ MBS S.136
- Versiegelung: „Es fehlen weitergehende qualifizierte gesetzliche Regelungen zur Vermeidung von Flächeninanspruchnahme und von Bodenversiegelung Ziele zur Vermeidung der Versiegelung bestehen nur auf programmatischer Ebene“ MBS S.136.
- Daher sind auch Sätze wie diese: „Im Zuge der Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen durch den Straßenausbau kommt es zu einem vollständigen Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen.“ MBS S.145 kein Grund an der Durchführbarkeit des Ausbaus zu zweifeln.
- Versiegelt werden 244 Hektar, es wird aber an manchen Stellen von einem Ausbau von 8 auf 10 Spuren ausgegangen (z.B. MBS S.175, nicht von 6 auf 10

# Es gibt Problempunkte

## Das FFH Gebiet Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach



Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

## Erlen Eschen Auenwald mit der Groppe



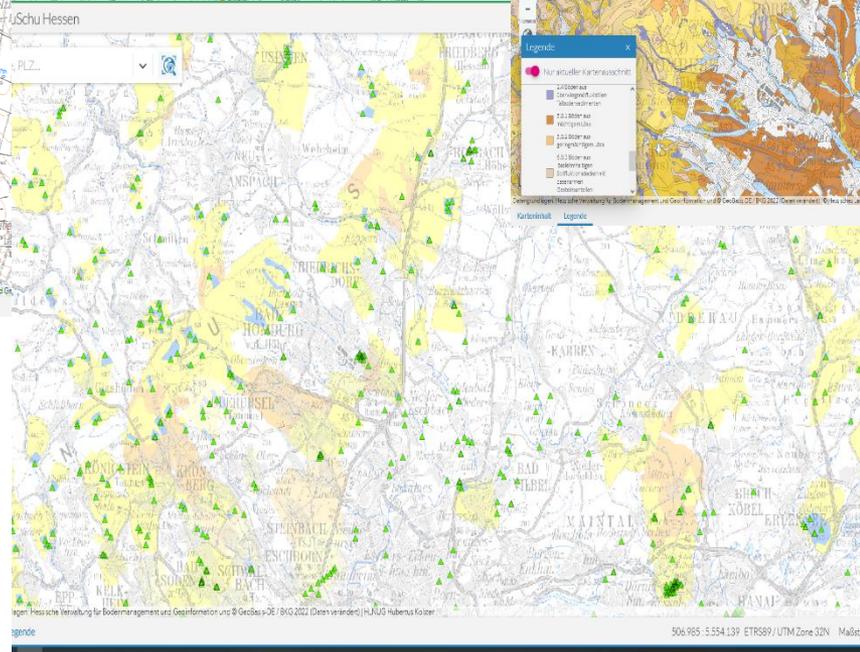
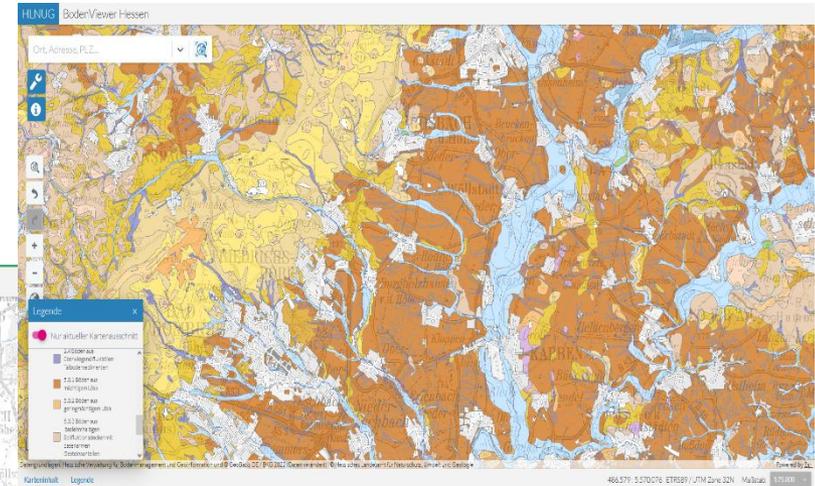
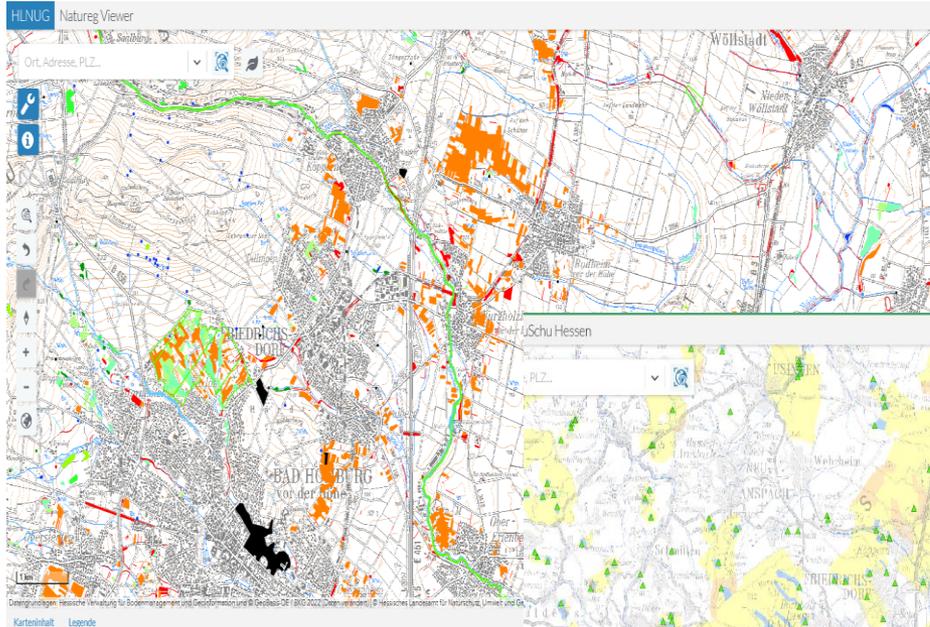
Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

## Argumentation der Studie

Im Ausbaugebiet der Autobahn ist der entsprechend geschützte Lebensraum teilweise nicht vorhanden, und ob die Groppe gefährdet werde, muss noch untersucht werden. Die Durchlässigkeit des Erlenbachs und damit Wanderbewegungen der Organismen wären jedoch beeinträchtigt. MBS, S. 175

Hier wird abgewiegelt, auf spätere Untersuchungen verwiesen und Folgeschäden werden bagatellisiert.

# Es geht um mehr als Erlenbach und Groppe



Geplanter Ausbau BAB 5  
Abschnitt NW-Kreuz bis AS Friedberg

- Biotope
- Streuobstwiese Krebsmühle nördlich Niederursel
- Streuobst östlich Ober-Eschbach
- Feldgehölz westlich Steinmühle
- Etwas entfernter von der Autobahn: Erlen-Weidengehölz südöstlich Seulberg
- Gehölz an BAB-Brücke östlich Seulberg
- Feldgehölz südöstlich Köppern
- Boden: wertvolle Lößböden,
- Landwirtschaft,
- Biodiversität
- Kohlenstoffspeicherung
- Wasserspeicherung
- Gewässerschutz

Brunnen Ober Eschbach II Stadtwerke Bad Homburg mit Trinkwasserschutzgebiet  
Zone II ,also die engere Schutzzone, geht direkt bis zur Autobahn  
Burgholzhausen Schutzzone III, von denen es mehrere gibt.

Die Studie argumentiert zu kleinräumig, sie vernachlässigt ökologische Zusammenhänge.

In Zeiten des Klimawandels sind die Eingriffe in Landschaften von mehreren Ebenen her zu betrachten, Folgeschäden differenziert zu betrachten. Am Ende geht es um eine Abwägung. Was ist uns die verkürzte Reisezeit wert? Der Verlust von Lebensräumen, die wir im Kampf gegen den Klimawandel brauchen?

## Rechtliche Aspekte

Ein Projekt kann im Planfeststellungsverfahren auch immer noch daran scheitern, dass der Belang des Verkehrsbedarfs durch entgegenstehende öffentliche oder private Belange zurückgedrängt wird.

Der Bedarfsplan nach dem FStrAbG kann durch den Gesetzgeber jederzeit geändert werden. Es bedarf einer Gesetzesänderung. Weil es sich beim Bedarfsplan um ein Gesetz handelt, kann nur das Bundesverfassungsgericht die Verfassungswidrigkeit feststellen. Dies kann entweder im Wege der Verfassungsbeschwerde (Art. 93a GG) oder der konkreten Normenkontrolle (Art. 100 GG) erfolgen. Beide Möglichkeiten sind jedoch mit sehr hohen Hürden verbunden.

Quelle: persönliche Auskunft von IDUR, Lena Gaus

## Wie geht es weiter?

- Weitere Untersuchungen seitens Autobahn GmbH, anschließend Vorplanung auf Entwurfsplanung.
- Planfeststellungsverfahren. Hierbei Beteiligung der TöB.
- Einwendungen, Anhörungsverfahren, Abwägung Einwendungen gegen öffentliches Interesse.
- Planfeststellungsbeschluss.
- Klagemöglichkeiten.
- Ausführungsplanung und Bauausführung.
- Achtung: bei Projekten des vordringlichen Bedarfs sind Rechtsmittel eingeschränkt (z.B. verkürzte Fristen, Klage hat keine aufschiebende Wirkung).
- Die Hessische Landesregierung plant, die Beteiligungsrechte von Naturschutzverbänden einzuschränken.

Vielen Dank für Ihre/Eure Aufmerksamkeit!

## Hinweise auf ergänzende Informationen

1. Machbarkeitsstudie zum Ausbau der A5 zwischen Frankfurter Kreuz und AS Friedberg:  
<https://www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/machbarkeitsstudie-zum-ausbau-vom-frankfurter-kreuz-bis-anschlussstelle-friedberg>
2. Information des Umweltbundesamtes zu Straßenverkehrslärm:  
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr>
3. Diverse Fachinformationen des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG):  
<https://www.hlnug.de/>  
hier u.a. zahlreiche Fachkarten zu Lärm, Schutzgebieten
4. Bündnis gegen den Ausbau der A5:  
<https://www.stoppa5ausbau.de/>  
hier auch Verweise auf weitere Stellungnahmen gegen den Ausbau der A5