

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Gerhard Kleinböck SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Handlungsbedarf beim Ausbau der Autobahn (A) 5  
zwischen Heidelberg und Hemsbach**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hat sie sich bereits im Vorfeld des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) für die Aufnahme des sechsspurigen Ausbaus der A 5 zwischen Hemsbach und Heidelberg in den „Vordringlichen Bedarf“ eingesetzt?
2. Wie bewertet sie die Dringlichkeit eines sechsspurigen Ausbaus des besagten Teilabschnitts der A 5?
3. Wird sie sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass eine Aufstufung des sechsspurigen Ausbaus der A 5 nördlich von Heidelberg in den „Vordringlichen Bedarf“ in der Anlage zum Fernstraßenbaugesetz Berücksichtigung findet?
4. Sieht sie mittelfristige Lösungen, die den Verkehr auf dieser Strecke entlasten und somit die Region vor einem Verkehrskollaps schützen können?
5. Erachtet sie die Freigabe der Standspur zu Stoßzeiten als eine erstrebenswerte Maßnahme zur mittelfristigen Entlastung der Autobahnstrecke?
6. Welche Erfahrungen hat sie mit zeitlich begrenzter Freigabe der Standspur auf Bundesautobahnen?

12. 10. 2016

Kleinböck SPD

## Begründung

Eine intakte und leistungsstarke Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Zukunft des Wirtschaftsraums Rhein-Neckar. Wirtschaft und Politik der Region unterstützen die Grundsätze und Zielsetzungen des BVWP, um den Sanierungsstau an den Bundesverkehrswegen abzubauen und Engpässe zügig zu beseitigen. Beim Beschluss des Bundeskabinetts über den neuen BVWP 2030 am 3. August 2016 wurden diese Ziele jedoch nicht konsequent umgesetzt. Dass im Nachhinein der sechsspurige Ausbau der A 5 nördlich von Heidelberg vom „Vordringlichen Bedarf“ in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ herabgestuft wurde, steht den Zielen des BVWP – Engpässe zu beseitigen – stark entgegen. Zu Stoßzeiten ist die Strecke zwischen Heidelberg und Darmstadt komplett überlastet. Es ist in Zukunft mit einem Attraktivitätsverlust für die Wirtschaft in der Region zu rechnen, wenn nicht bald Abhilfe geschaffen wird.

## Antwort

Mit Schreiben vom 3. November 2016 Nr. 2-3941.11/304\*75 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Hat sie sich bereits im Vorfeld des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) für die Aufnahme des sechsspurigen Ausbaus der A 5 zwischen Hemsbach und Heidelberg in den „Vordringlichen Bedarf“ eingesetzt?*

Das Land war aufgefordert, bis Ende 2013 die Maßnahmen für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu melden. Das Land ist dem nachgekommen und hat den Ausbau der A 5 zwischen Hemsbach und Heidelberg für einen sechsstreifigen Ausbau angemeldet. Im ersten Entwurf des BVWP (März 2016) war die Maßnahme in den vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft. Insofern ergab sich kein Handlungsbedarf. Erst mit der Veröffentlichung des Gesetzentwurfs im August dieses Jahres wurde die Einstufung in die Kategorie weiterer Bedarf mit Planungsrecht geändert.

*2. Wie bewertet sie die Dringlichkeit eines sechsspurigen Ausbaus des besagten Teilabschnitts der A 5?*

*3. Wird sie sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass eine Aufstufung des sechsspurigen Ausbaus der A 5 nördlich von Heidelberg in den „Vordringlichen Bedarf“ in der Anlage zum Fernstraßenbaugesetz Berücksichtigung findet?*

*4. Sieht sie mittelfristige Lösungen, die den Verkehr auf dieser Strecke entlasten und somit die Region vor einem Verkehrskollaps schützen können?*

Fragen 2., 3. und 4. werden gemeinsam beantwortet:

Mittelfristig und langfristig sind die Kapazitäten auf diesem Streckenabschnitt zu erweitern. Um den notwendigen Ausbau der hochbelasteten Autobahnabschnitte in dieser Region konsequent und systematisch zu realisieren, bedarf es einer räumlich und zeitlich strukturierten Vorgehensweise. Ein zeitgleicher Ausbau der beiden parallel zueinander liegenden Abschnitte der A 6 und der A 5 würde zu gegenseitigen Behinderungen führen. Es ist daher vorgesehen, den Ausbau streckenbezogen durchzuführen, beginnend mit der A 6, die im vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Sobald die Planungen zur A 6 fertig gestellt sind und der Ausbau beginnt, könnten vorbehaltlich der Ergebnisse der Umsetzungskonzeption des BVWP die Planungen für den Ausbau der A 5 südlich von Heidelberg beginnen. Erst danach ist die Planung des Ausbaus nördlich von Heidelberg denkbar. Hierfür ist die Einstufung in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht, die eine Verbesserung der Einstufung gegenüber dem Bedarfsplan 2004 darstellt, ausreichend und aus Sicht des Landes nicht zu beanstanden.

Die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar NBS in Verbindung mit der Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe ist ebenfalls geeignet, die steigenden Verkehrsmengen aufzunehmen. Die Verbesserung des Angebots und die sich voraussichtlich einstellenden Verkehrsverlagerungen können die Verkehrssituation in der Region positiv beeinflussen. Durch die Neubaustrecke (NBS) wird auf den Bestandsstrecken Platz für ein erweitertes Angebot der S-Bahn Rhein-Neckar geschaffen. Die NBS ermöglicht zudem schnelle Nahverkehrsangebote zwischen Bergstraße, Darmstadt und Frankfurter Flughafen sowie Wiesbaden.

*5. Erachtet sie die Freigabe der Standspur zu Stoßzeiten als eine erstrebenswerte Maßnahme zur mittelfristigen Entlastung der Autobahnstrecke?*

Die Freigabe von Standstreifen kann zu einer spürbaren und wirksamen Verbesserung des Verkehrsflusses eines Autobahnabschnittes beitragen. Die Rahmenbedingungen, wie z. B. die Standstreifenbreite, die Tragfähigkeit des Standstreifens und der Brückenbauwerke sowie der Tagesgang der Verkehrsnachfrage sind dabei für eine hohe Wirtschaftlichkeit und die Länge des notwendigen Umsetzungszeitraums entscheidend.

*6. Welche Erfahrungen hat sie mit zeitlich begrenzter Freigabe der Standspur auf Bundesautobahnen?*

In Baden-Württemberg ist seit 2013 auf der A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen eine temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) in Betrieb. Die Freigabe erfolgt täglich festzeitgesteuert und/oder verkehrsabhängig, u. a. zu den Hauptverkehrszeiten. Die TSF wird von den Verkehrsteilnehmer/-innen verstanden, akzeptiert und angenommen. Die Freigabe der Standstreifen führt zu einer spürbaren Verbesserung des Verkehrsflusses. Insgesamt sind die Erfahrungen sehr positiv.

Hermann  
Minister für Verkehr