

Antrag

der Abg. Sabine Wölflé u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Der Ausbau der A 5

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Einstufung des Ausbaus der A 5 von Offenburg bis Bad Krozingen im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 bewertet;
2. was sie konkret unternehmen wird, um eine Einstufung dieses Streckenabschnitts der A 5 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu erreichen;
3. welche Synergieeffekte sie bei einem gemeinsamen Ausbau der A 5 und der Rheintalbahn sieht;
4. ob es Berechnungen und/oder Erfahrungswerte gibt, wie viele Steuermittel eingespart werden könnten, wenn die neuen Gleise der Rheintalbahn und die weiteren Streifen der A 5 gemeinsam geplant und gebaut werden würden;
5. ob sie sich für diesen gemeinsamen Ausbau von Schiene und Straße im Rheintal einsetzen wird;
6. welche Schritte sie unternehmen wird, um dem Wunsch der Region zu entsprechen, den wichtigen Ausbau des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord zeitnah zu realisieren.

10. 06. 2016

Wölflé, Kleinböck, Kopp, Rivoir, Rolland, Stickelberger SPD

Eingegangen: 13.06.2016/Ausgegeben: 08.07.2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Ein wirtschaftsstarkes Land braucht eine gute Infrastruktur. Es gilt nun, die Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung in den kommenden Jahrzehnten festzulegen. Leider hat der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 für unser Bundesland einige Schwachstellen. Hier ist die Landesregierung gefordert, ihren Einfluss geltend zu machen und sich für einen zukunftsweisenden Straßenbau in Baden-Württemberg einzusetzen.

Dazu gehört mit der A 5 auch eine der wichtigsten Bundesautobahnen, die durch Baden-Württemberg vor allem als Transitstrecke Richtung Schweiz und Italien führt. Der sechsspurige Ausbau der A 5 sollte gemeinsam mit dem Ausbau der Rheintalbahn geplant und durchgeführt werden. Durch die möglichen Synergieeffekte könnten nicht zuletzt auch die Kosten für den Steuerzahler reduziert werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. Juli 2016 Nr. 2-3941.11/304* nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie sie die Einstufung des Ausbaus der A 5 von Offenburg bis Bad Krozingen im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 bewertet;*
- 2. was sie konkret unternehmen wird, um eine Einstufung dieses Streckenabschnitts der A 5 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu erreichen;*

Die Ziffern 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Land bedauert, dass die A 5 südlich von Offenburg in ihrer Dringlichkeit abgestuft wurde. Der Autobahnabschnitt hat bereits heute in einigen Bereichen – insbesondere an den Anschlussstellen – die Belastungsgrenze erreicht, die sich in entsprechenden Verkehrsverhältnissen und einer hohen Stauwahrscheinlichkeit niederschlägt.

Das Land ist der Auffassung, dass für den 6-streifigen Ausbau der A 5 ein vordringlicher Bedarf besteht. Wir haben allerdings bei der Anmeldung für den BVWP auf Basis eines Gutachtens angemerkt, dass eine temporäre Seitenstreifenfreigabe als Zwischenlösung möglich wäre. Da es sich bislang nur um eine Entwurfsfassung des BVWP handelt, hat sich das Land im Rahmen der Anhörung ausdrücklich für eine Höhereinstufung der A 5 eingesetzt. Die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer temporären Seitenstreifenfreigabe wird geprüft.

- 3. welche Synergieeffekte sie bei einem gemeinsamen Ausbau der A 5 und der Rheintalbahn sieht;*
- 4. ob es Berechnungen und/oder Erfahrungswerte gibt, wie viele Steuermittel eingespart werden können, wenn die neuen Gleise der Rheintalbahn und die weiteren Streifen der A 5 gemeinsam geplant und gebaut werden würden;*

Die Ziffern 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die technische Planung der Straße und der Bahntrasse unterliegen grundlegend anderen Anforderungen und werden deswegen in der Regel getrennt durchgeführt. Gemeinsame Bauwerke, Erdbewegungen und andere Berührungspunkte müssen in enger Abstimmung geplant werden. Ob ein gemeinsames Genehmigungsverfahren durchgeführt werden kann, hängt von den Betroffenheiten durch die Vorhaben und vom Zeitpunkt des jeweiligen Antrags ab. Eine gemeinsame Projektrealisierung kann zu Synergieeffekten und damit zusammenhängenden Kosteneinsparungen führen. Konkrete Angaben dazu können derzeit nicht gemacht werden. Grundsätzlich wird die Landesregierung darauf achten, dass mögliche positive Synergieeffekte auch genutzt werden.

In diesem Zusammenhang wird auf die Drucksache 15/7657 vom 9. November 2015 verwiesen.

5. ob sie sich für diesen gemeinsamen Ausbau von Schiene und Straße im Rheintal einsetzen wird;

Durch die Anmeldung für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat die Landesregierung die Dringlichkeit der beiden Projekte „Ausbau der A 5 zwischen Offenburg/Süd und Bad Krozingen“ sowie „Ausbau der Rheintalbahn“ dokumentiert.

Die Landesregierung wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten sowie im Rahmen der Zweckmäßigkeit für einen gemeinsamen Ausbau von Schiene und Straße im Rheintal einsetzen. Auf die Antwort zu Ziffer 3 und 4 wird verwiesen.

6. welche Schritte sie unternehmen wird, um dem Wunsch der Region zu entsprechen, den wichtigen Ausbau des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord zeitnah zu realisieren.

Die Landesregierung ist der Überzeugung, dass der Ausbau der Anschlussstelle Rastatt-Nord aufgrund vom Bund unzutreffend angenommener Verkehrszahlen nicht in den Entwurf des BVWP 2030 aufgenommen wurde. Bereits bei der Straßenverkehrszählung 2010 wurde für die B 462 eine Verkehrsbelastung von 27.200 Kfz pro Tag festgestellt. Es ist daher nicht plausibel, dass der Bund bei der Bewertung dieses Projekts nur eine Verkehrsbelastung von 21.000 Kfz pro Tag für das Jahr 2030 zugrundelegt. Bereits mit Schreiben vom 13. Mai 2016 hat die Landesregierung daher das BMVI auf die Notwendigkeit der Maßnahme und diese allem Anschein nach unzutreffende Bewertungsannahme hingewiesen. Dabei wurde auch erläutert, dass die Finanzierung sinnvollerweise nur über den Bedarfsplan und nicht über den hierfür zu schwach ausgestatteten Um- und Ausbautitel erfolgen kann und daher eine Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 erforderlich ist.

Trotz der sich derzeit ungünstig darstellenden Finanzierungsaussicht wird die Planung weiter vorangetrieben.

Hermann
Minister für Verkehr