

Antrag

der Abg. Sabine Wölfle u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn 5 (BAB 5) zwischen Offenburg und Riegel

Antrag

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

1. was die Landesregierung unter der wirtschaftlichsten Lösung beim sechsstreifigen Ausbau der BAB 5 zwischen Offenburg und Riegel versteht;
2. welche konkrete Zielsetzung die vom Verkehrsministerium angekündigte Machbarkeitsstudie hat;
3. wie sie aus jetziger Sicht ihre Aussage zur Wirtschaftlichkeit in Drucksache 16/131 Ziffer 1 bewertet, wonach sie selbst dort die Belastungsgrenze in einigen Bereichen als erreicht bezeichnet hatte;
4. inwieweit für die Machbarkeitsstudie zum Ausbau der BAB 5 Vorgaben zum durchgehenden sechsstreifigen Ausbau festgelegt sind;
5. wie die Planung beeinflusst würde, wenn die im Schreiben des Verkehrsministeriums vom 24. Mai 2018 der Antragstellerin angekündigte Machbarkeitsstudie die Wirtschaftlichkeit des sechsstreifigen Ausbaus infrage stellen würde;
6. wie die geplante Machbarkeitsstudie die gemeinsame Planung mit der Deutschen Bahn AG in Bezug auf den sechsspürigen Ausbau der A 5 wie auch den Ausbau der Rheintalbahn beeinflusst;
7. welchen Einfluss die Machbarkeitsstudie auf den zeitlichen gemeinsamen Planungsablauf mit der Deutschen Bahn AG hat;

8. welches Ergebnis die Prüfung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von temporären Seitenstreifenfreigaben ergeben hat.

04.07.2018

Wölfle, Rivoir, Kleinböck, Rolland,
Selcuk, Stichelberger SPD

Begründung

In der regionalen Presse ist Unsicherheit darüber entstanden, ob es beim Ausbau der BAB 5 weiterhin einen sechsstreifigen Ausbau geben wird, oder ob wöglich auch geprüft wird, die Autobahn teilweise vierstreifig zu belassen, beziehungsweise nur mit temporär freigegebenen Seitenstreifen zu versehen. Der Antrag soll für Klarheit sorgen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 26. Juli 2018 Nr. 2-39.-A5OG-BASEL/126* nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. was die Landesregierung unter der wirtschaftlichsten Lösung beim sechsstreifigen Ausbau der BAB 5 zwischen Offenburg und Riegel versteht;

Die wirtschaftlichste Lösung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel ist ein beidseitiger Ausbau. Die derzeit laufenden Sanierungsmaßnahmen an der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel berücksichtigen bereits die Parameter eines späteren beidseitigen 6-streifigen Ausbaus. Damit können im Zuge der Sanierung bereits jetzt bauliche Vorbereitungen getroffen werden, ohne jedoch einen 6-streifigen Ausbau vorwegzunehmen. Dies ermöglicht im künftigen Verfahren zum 6-streifigen Ausbau eine zügigere Umsetzung einer beidseitigen Erweiterung der Fahrspuren.

Müsste aber, z. B. aus naturschutzfachlichen Gründen, in Teilbereichen ein einseitiger Ausbau in Richtung Osten oder Westen vorgesehen werden, wäre der bestehende Mittelstreifen in dem betroffenen Bereich seitlich zu verlegen. Aufgrund der Mittelstreifenverschiebung müssten dann auch für die Herstellung des für die Straßenoberflächenentwässerung erforderlichen Dachprofils umfangreiche Fahrbahnanpassungen durchgeführt werden. Allein die Fahrbahnanpassungen würden bei einem einseitigen Ausbau der BAB A 5 zu Mehrkosten in Höhe von rund 1,00 Mio. € pro km führen.

2. welche konkrete Zielsetzung die vom Verkehrsministerium angekündigte Machbarkeitsstudie hat;

Die Machbarkeitsstudie soll frühzeitig die voraussichtliche Ausbaurichtung der BAB A 5 (beidseitig, einseitig Richtung Osten, einseitig Richtung Westen) untersuchen. Insbesondere soll geprüft werden, ob naturschutzfachliche Belange einem durchgehenden beidseitigen Ausbau der BAB A 5 in bestimmten Bereichen ent-

gegenstehen könnten. Durch die Machbarkeitsstudie bzw. die frühzeitige Untersuchung der voraussichtlichen Ausbaurichtung der BAB A 5 wird auch eine hohe Planungssicherheit für die DB Netz AG geschaffen, damit ggf. erforderliche Trassenanpassungen der Rheintalbahn bedingt durch den 6-streifigen Ausbau BAB A 5 frühzeitig erkannt und berücksichtigt werden können. Der DB Netz AG soll so die Möglichkeit gegeben werden, die autobahnparallele Neubaustrecke der Rheintalbahn bereits jetzt möglichst optimal gebündelt mit dem künftigen Ausbauzustand der BAB A 5 zu planen.

3. wie sie aus jetziger Sicht ihre Aussage zur Wirtschaftlichkeit in Drucksache 16/131 Ziffer 1 bewertet, wonach sie selbst dort die Belastungsgrenze in einigen Bereichen als erreicht bezeichnet hatte;

Es ist bekannt, dass die Bundesautobahn BAB A 5 zwischen Offenburg und Freiburg bereits heute in einigen Bereichen, insbesondere an den Anschlussstellen, die Belastungsgrenze erreicht hat. Dies schlägt sich in den entsprechenden Verkehrsverhältnissen und einer hohen Stauwahrscheinlichkeit nieder.

Das Land Baden-Württemberg hatte daher den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 zwischen Offenburg und Freiburg für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Leider ist die vom Land Baden-Württemberg entschieden geforderte Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf (VB) nicht erfolgt. Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 von Offenburg bis Freiburg im Bundesverkehrswegeplan 2030 in seiner Dringlichkeit abgestuft und lediglich in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft (WB*).

Im Rahmen der Umsetzungskonzeption wurden landesweit alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (VB) sowie einige Maßnahmen des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*), darunter der 6-streifige Ausbau der BAB A 5, anhand nachvollziehbarer, transparenter Kriterien bewertet. Hierdurch wurden die Projekte identifiziert, die vorrangig geplant und umgesetzt werden. Der 6-streifige Ausbau der BAB A 5 wurde in die Kategorie „Bundesautobahnen Planung durch den Bund ab 2021“ eingestuft. Dies jedoch mit der Maßgabe, dass in Abhängigkeit mit dem Planungsfortschritt der Rheintalbahn Planungsaktivitäten erfolgen können, welche sich u. a. in der nun durchgeführten Machbarkeitsstudie niederschlagen.

4. inwieweit für die Machbarkeitsstudie zum Ausbau der BAB 5 Vorgaben zum durchgehenden sechsstreifigen Ausbau festgelegt sind;

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurde der 6-streifige Ausbau der BAB A 5 von Offenburg bis Bad Krozingen angemeldet und im Abschnitt Offenburg bis Freiburg/Mitte in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Der Abschnitt Freiburg/Mitte bis Bad Krozingen wurde lediglich in den Weiteren Bedarf aufgenommen. Die Einstufung im BVWP ist die Grundlage für sämtliche weitere Planungen. Es ist demnach nicht vorgesehen, die BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel lediglich in Teilbereichen 6-streifig auszubauen. Die Machbarkeitsstudie untersucht deshalb einen durchgängigen 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel. In der Machbarkeitsstudie wird lediglich frühzeitig die voraussichtliche Ausbaurichtung der BAB A 5 untersucht. Festlegungen können durch die Machbarkeitsstudie nicht vorweggenommen werden, da diese erst in der späteren Planung endgültig entschieden werden.

5. wie die Planung beeinflusst würde, wenn die im Schreiben des Verkehrsministeriums vom 24. Mai 2018 der Antragstellerin angekündigte Machbarkeitsstudie die Wirtschaftlichkeit des sechsstreifigen Ausbaus infrage stellen würde;

In der Machbarkeitsstudie wird nicht die Wirtschaftlichkeit des Projekts sondern lediglich frühzeitig die voraussichtliche Ausbaurichtung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 5 untersucht. Insbesondere wird geprüft, ob in einzelnen, begrenzten Teilbereichen naturschutzfachliche Belange einem beidseitigen Ausbau der BAB A 5 entgegenstehen könnten. In diesem Fall wäre dann ein einseitiger Ausbau der BAB A 5 genauer zu untersuchen.

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes wurde durch die Aufnahme in den BVWP nachgewiesen.

6. wie die geplante Machbarkeitsstudie die gemeinsame Planung mit der Deutschen Bahn AG in Bezug auf den sechsspurigen Ausbau der A 5 wie auch den Ausbau der Rheintalbahn beeinflusst;

7. welchen Einfluss die Machbarkeitsstudie auf den zeitlichen gemeinsamen Planungsablauf mit der Deutschen Bahn AG hat;

Zu 6. und 7.:

Die Machbarkeitsstudie dient der Deutschen Bahn AG als Planungsgrundlage für eine enge Bündelung der beiden Verkehrswege Bahn und Straße. Sollte aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in Teilbereichen ein einseitiger Ausbau der BAB A 5 erforderlich werden, wäre die Planung der Rheintalbahn je nach Ausbaurichtung der BAB A 5 hierauf anzupassen. Durch die frühzeitige Untersuchung der voraussichtlichen Ausbaurichtung der BAB A 5 wird eine höhere Planungssicherheit für die DB Netz AG geschaffen, damit ggf. erforderliche Trassenanpassungen der Rheintalbahn frühzeitig erkannt und berücksichtigt werden können.

In einem gemeinsamen Steuerungskreis sowie einem gemeinsamen Facharbeitskreis werden die beiden Planungen regelmäßig aufeinander abgestimmt. Dadurch wird die Bahn in ihrem Vorgehen für den Ausbau der Rheintalbahn insbesondere zeitlich nicht behindert.

8. welches Ergebnis die Prüfung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von temporären Seitenstreifenfreigaben ergeben hat.

Das Land Baden-Württemberg hat die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer temporären Seitenstreifenfreigabe bereits im Zuge der Priorisierung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 5 geprüft.

Für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) müssten für die erforderlichen Sicherheitsstandards sowie für einen ausreichenden Querschnitt der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel sämtliche Anschlussstellen um- und ausgebaut, die Zu- und Abfahrten sämtlicher Autobahnparkplätze angepasst und eine Vielzahl der Überführungsbauwerke neu gebaut werden. Der hierdurch entstehende Aufwand für die Planung einschl. Erlangung des Baurechts und für den Bau entspricht nahezu dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 5. Die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe wäre zeitlich nur unwesentlich schneller realisierbar als der angestrebte 6-streifige Ausbau der BAB A 5. Eine TSF als Zwischenlösung ist aufgrund des großen zeitlichen und auch finanziellen Aufwands nicht verhältnismäßig. Es wird daher die Planung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 5 direkt ab 2021 angestrebt.

Hermann

Minister für Verkehr