



Geplanter 6-streifiger Ausbau der A5

Der geplante 6-streifige Ausbau der A5 im Bereich von Heidelberg war Beratungsgegenstand im Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Heidelberg. Ergebnis der Beratungen war die Ablehnung des geplanten Ausbaus, da er zu einer deutlichen Zunahme der CO₂-Emissionen und zu einer konkurrierenden Parallelinvestition zum Ausbau der S-Bahn-Rhein-Neckar führen würde.

Ein 6-streifiger Ausbau von Autobahnen erhöht Fahrgeschwindigkeiten, Treibstoffverbrauch, CO₂-, NO_x-, Feinstaub-, Lärmemissionen und Ozonimmissionen. Ein 6-streifiger Ausbau der A5 im Bereich Heidelberg zwischen Hemsbach und Walldorf würde durch Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße und durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten zu einer Zunahme der CO₂-Emissionen um ca. 52 000 t/Jahr führen. Diese Zunahme entspricht ungefähr dem Rückgang der CO₂-Emissionen durch alle in Heidelberg in den letzten 15 Jahren durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen.

In dem Verfahren zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans wurden bei der Prognose der Verkehrsnachfrage Verlagerungswirkungen beim Personenverkehr zwischen S-Bahnen und Bundesfernstraßen nicht berücksichtigt. (Kapitel 2.3.2 Verlagerter Verkehr des Methodenhandbuchs). Dies führt bei Straßenprojekten im Einzugsbereich der S-Bahn Rhein-Neckar zu Verzerrungen und unrealistischen Ergebnissen. Die S-Bahn Rhein-Neckar hat im Vergleich zu anderen S-Bahnen in Deutschland wesentlich längere Durchmesserlinien von bis zu 200 km. Investitionen in Bundesfernstraßen im Einzugsbereich der S-Bahn haben deshalb Auswirkungen in Form von Verkehrsverlagerungen zwischen den beiden Verkehrsträgern, die bei der Bewertung der Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Dies ist besonders relevant bei der A5 zwischen Hemsbach und Walldorf, die nach dem Entwurf des BVWP 2030 für 576 Millionen Euro sechsspurig ausgebaut werden soll. Sie ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 in der höchsten Prioritätsstufe "VB-E" eingestuft (Vorhaben 146 bis 148).

Die A5 erfüllt in diesem Abschnitt zu einem großen Teil regionale Verkehrsbedürfnisse. Zählungen im November 2015 und im März 2016 ergaben auf der A5 im Schnitt einen Anteil von 62% Regionalverkehr und 38% Fernverkehr. Noch nach der Jahrhundertwende wurde für die A5 eine weitere erhebliche Verkehrszunahme prognostiziert. Diese ist jedoch nicht eingetreten. Im Gegen-

teil: Seit etwa einem Jahrzehnt ist auf der A5 eine Trendwende in der Verkehrsentwicklung eingetreten. Bild 1 zeigt die Entwicklung der letzten 16 Jahre: Bis zum Jahr 2006 nahm der Kfz-Verkehr auf der A5 noch zu. Seither ging er zurück. Dieser Rückgang beschleunigte sich in den letzten Jahren. 2015 lag die tägliche Verkehrsstärke Montag bis Freitags um **11,8%** niedriger als im Jahr 2006. Besonders stark war der Rückgang beim LKW-Verkehr. 2015 lag die Zahl der täglichen LKW-Fahrten auf der A5 **um 24,1%** unter der des Jahres 2006.

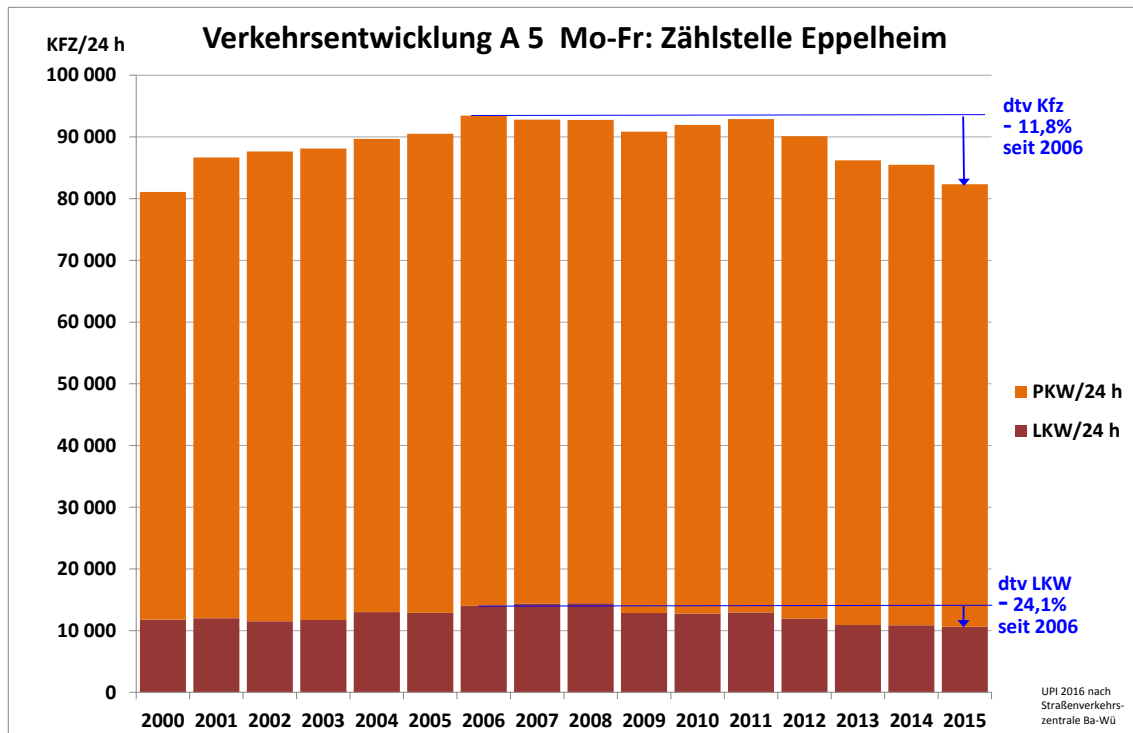


Bild 1: Verkehrsentwicklung auf der A 5 von 2000 bis 2015

Diese Trendwende spiegelt sich auch in der Entwicklung der maximalen täglichen und stündlichen Verkehrsstärken wieder. Die maximale tägliche Verkehrsstärke auf der A5 nahm von 108 032 Kfz/Tag im Jahr 2002 auf 111 808 im Jahr 2009 zu und ging seither **um 8 %** auf 102 655 Kfz/Tag im Jahr 2015 zurück. Die **maximale stündliche Verkehrsstärke** auf der A5 stieg von 7 736 Kfz/Spitzenstunde im Jahr 2002 auf 8 062 im Jahr 2009 und ging seither auf 7 199 Kfz/Spitzenstunde im Jahr 2015 zurück. **Dies ist ein Rückgang um 11 % in den letzten 6 Jahren.**

Vor dieser Trendwende waren in mehreren Prognosen noch hohe Verkehrszuwächse auf der A5 vorhergesagt worden. So wurde auf einem politischen Verkehrsgipfel Anfang 2007 in Eppelheim noch ein Anstieg der Verkehrsmenge „in den nächsten 5 Jahren um 20%“ auf 112 000 Kfz/24 h für

das Jahr 2012 prognostiziert.¹ Aufgrund dieser Prognose wurde die Aufnahme des 6-spurigen Ausbaus der A5 in den Vordringlichen Bedarf des BVWP gefordert. Dieser erwartete Zuwachs ist jedoch nicht mehr eingetreten: Seit 2006 sind die Verkehrsmengen auf der A5 rückläufig. Im letzten vollständig verfügbaren Jahr 2015 lag die Verkehrsstärke auf der A5 **um 26,6%** oder 29 800 Kfz/24 h **unter dem für 2012 prognostizierten Wert**. Auch im Jahr 2016 setzte sich dieser Trend weiter fort: In den ersten beiden verfügbaren Monaten des Jahres 2016 lag die Verkehrsstärke auf der A5 um 1,8% unter der des Vorjahres.

Zwei der Ursachen für diese Trendwende sind die Inbetriebnahme und der seitherige Erfolg der S-Bahn Rhein-Neckar und der zweigleisige Ausbau der Überlandstraßenbahn OEG zwischen Heidelberg und Weinheim. Der Rhein-Neckar-Raum erhielt nach der Jahrtausendwende als letzter Ballungsraum in Deutschland eine S-Bahn. Die Wirkungen der S-Bahn zeigen sich auch an anderen Autobahnen im Rhein-Neckar-Raum. Bild 2 zeigt die Entwicklung auf der A 656. Nach Einweihung der S-Bahn Rhein-Neckar in der 1. Ausbaustufe mit Investitionskosten von 260 Millionen Euro im Dezember 2003 ging die tägliche Verkehrsstärke des PKW-Verkehrs in den darauf folgenden vier Jahren um 7,5% zurück. Im letzten Jahr (2015) lag sie um 10,2% niedriger als 2002, dem Jahr vor der Einführung der S-Bahn. 2011 wurde der zweigleisige Ausbau der Überlandstraßenbahn OEG zwischen Heidelberg und Weinheim parallel und in einem Abstand von 1 bis 2 km zur A5 mit einem Investitionsvolumen von 60 Mio € vervollständigt.

¹ Rhein-Neckar-Zeitung, Die Verkehrslast wiegt schwer – Verkehrsexperten machen sich für einen Ausbau der A5 stark, 31.3.2007

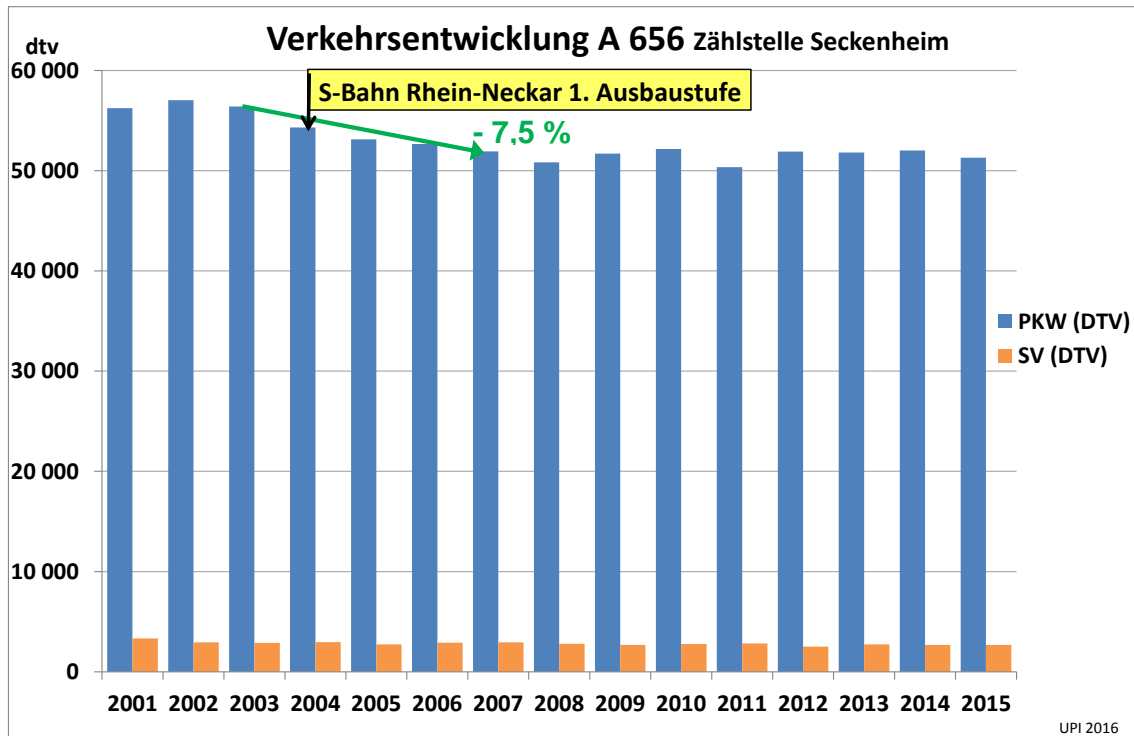


Bild 2: Verkehrsentwicklung auf der A 656 von 2001 bis 2015

Zur Zeit werden im Rhein-Neckar-Raum über 300 Millionen Euro in den weiteren Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar, insbesondere in Nord-Süd-Verbindungen, investiert. Diese S-Bahn-Verbindungen sollen um das Jahr 2020 fertig werden. Da der Ausbau der S-Bahn räumlich parallel zur A5 erfolgen wird, wäre der gleichzeitige Ausbau der A5 eine unnötige Parallelinvestition, die zudem die Investitionen in die Erweiterung der S-Bahn konterkarieren würde. Gleiches gilt für die zweigleisige ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim, die mit der Priorität "Vordringlicher Bedarf" im BVWP 2030 enthalten ist und einen Engpass sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auf der Schiene beseitigen wird. Sie wird für 4,4 Milliarden Euro für eine Geschwindigkeit von 300 km/h im Abstand von nur 10 km parallel zum geplanten Ausbau der A5 neu gebaut werden.

Fazit

Aufgrund der bereits seit einem Jahrzehnt eingetretenen Trendwende in der Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf der A5 und des in Zukunft durch den weiteren Ausbau der S-Bahn-Rhein-Neckar und der ICE-Hochgeschwindigkeits-Schienenstrecke in der Nord-Süd-Achse zu erwartenden weiteren Rückgangs des Kfz-Verkehrs auf der A5 kann der geplante sechsspurige Ausbau der A5

zwischen Hemsbach und Walldorf (Vorhaben 146, 147 und 148 des Referentenentwurfs des BVWP) entfallen oder von der ersten Prioritätsstufe „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)“ in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ verschoben werden. Die für dieses Projekt vorgesehenen 576 Millionen Euro können dadurch eingespart und für andere dringendere Projekte des BVWP 2030 verwendet werden. Wir schlagen vor, diese Mittel z.B. in den Ausbau der Schienenverbindungen im Rheintal zu investieren.

Anhang

A5, Dauerzählstelle Eppelheim							
	Mo-So				Mo-FR		
	KFZ/24 h	SV-Anteil (%)	PKW/24 h	LKW/24 h	KFZ/24 h	PKW/24 h	LKW/24 h
2000	78 319	11,5	69 312	9 007	81 101	69 334	11 767
2001	81 635	11,9	71 905	9 730	86 669	74 662	12 007
2002	82 460	10,5	73 826	8 634	87 633	76 110	11 523
2003	82 516	10,6	73 740	8 776	88 122	76 390	11 732
2004	84 224	11,7	74 370	9 854	89 675	76 676	12 999
2005	84 816	9,7	76 574	8 242	90 520	77 637	12 883
2006	87 058	10,5	77 905	9 153	93 451	79 437	14 014
2007	86 774	10,8	77 376	9 398	92 819	78 420	14 399
2008	86 940	10,9	77 455	9 485	92 756	78 316	14 440
2009	86 079	9,7	77 692	8 387	90 869	77 998	12 871
2010	86 613	9,7	78 186	8 427	91 954	79 184	12 770
2011	87 316	11,2	77 537	9 779	92 894	79 939	12 955
2012	84 677	10,6	75 688	8 989	90 133	78 183	11 950
2013	80 930	10,1	72 787	8 143	86 197	75 284	10 913
2014	80 112	10,1	72 007	8 105	85 485	74 605	10 880
2015	77 911	10,3	69 893	8 018	82 335	71 704	10 631
Feb 2016	76 199	10,9	67 917	8 282	81 432	70 776	10 656

A656 Dauerzählstelle Mannheim Seckenheim						
	Mo-SO			Mo-FR		
Jahr	KFZ (DTV)	PKW (DTV)	LKW (DTV)	KFZ (DTV)	PKW (DTV)	SV (DTV)
2000	59 215	56 538	2 677	66 065	62 772	3 293
2001	59 560	56 239	3 321			
2002	59 960	57 021	2 939	69 195	65 138	4 057
2003	59 293	56 402	2 891	68 444	64 459	3 985
2004	57 263	54 306	2 957	65 665	61 636	4 029
2005	55 852	53 125	2 727	64 353	60 610	3 743
2006	55 557	52 655	2 902	64 404	60 399	4 005
2007	54 865	51 929	2 936	63 322	59 290	4 032
2008	53 624	50 829	2 795	61 726	57 918	3 808
2009	54 386	51 703	2 683	62 618	58 964	3 654

2010	54 938	52 169	2 769	63 432	59 649	3 783
2011	53 178	50 351	2 827	61 376	57 473	3 903
2012	54 423	51 910	2 513	63 249	59 770	3 479
2013	54 553	51 815	2 738	63 379	59 619	3 760
2014	54 690	52 019	2 671	63 261	59 601	3 660
2015	53 979	51 293	2 687	62 163	58 538	3 625

Quelle:

Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg

http://www.svz-bw.de/ganglinien_autobahnen.html