

**Antrag zum TOP Antrag des Landes Baden-Württemberg zum Bundesverkehrswegeplan im SEVA am  
26.6.2013**

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss möge beschließen:

Die Stadt Heidelberg legt Einspruch ein gegen

- die Aufnahme des vierspurigen Ausbaus der B535 und
- des sechsspurigen Ausbaus der A5 im Bereich Heidelberg (zwischen Hemsbach und Walldorf)

in den nächsten Bundesverkehrswegeplan.

**Begründung**

Zu B 535:

Ein Problem in bezug auf die Verkehrsbelastung der B 535 ist nicht erkennbar. Dies sehen auch die Bezirksbeiräte von Kirchheim und Rohrbach so, die diesen Ausbau mit klaren Mehrheiten abgelehnt haben. Zahlen zu Staus, zur Verkehrsentwicklung auf dieser Straße und zur Auswirkung des Ausbaus auf den Verkehr in den südlichen Stadtteilen hat weder das Land, noch das Amt für Verkehrsmanagement vorgelegt. Insgesamt stagniert in der Bundesrepublik die Verkehrsbelastung auf Bundesstraßen. Eine weitere Zunahme ist nicht zu erwarten. Besonders pikant ist es, dass hier eine Straße ausgebaut werden soll, für die die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen nach 20 Jahren immer noch nicht umgesetzt sind.

Zur Autobahn:

Sechsspurige Autobahnen weisen höhere Fahrgeschwindigkeiten auf als vierspurige. Die CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen steigen exponentiell mit der Geschwindigkeit an. Durch höhere Fahrgeschwindigkeiten kommt es außerdem zu Modal-Split-Verlagerungen und zur Neuinduktion von Verkehr.

Im Rhein-Neckar-Raum ist für die nächsten Jahre der Ausbau der erfolgreichen S-Bahn mit dem S-Bahn-gerechten Umbau von weiteren 49 Bahnhöfen mit Investitionen von mehr als 300 Mio € beschlossen. Heidelberg plant die Investition von 160 Mio € in den Ausbau der Schieneninfrastruktur (Mobilitätsnetz). Diese Investitionen sollten nicht durch eine Investition von mehr als 370 Mio € in den Ausbau der A5 konterkariert werden.

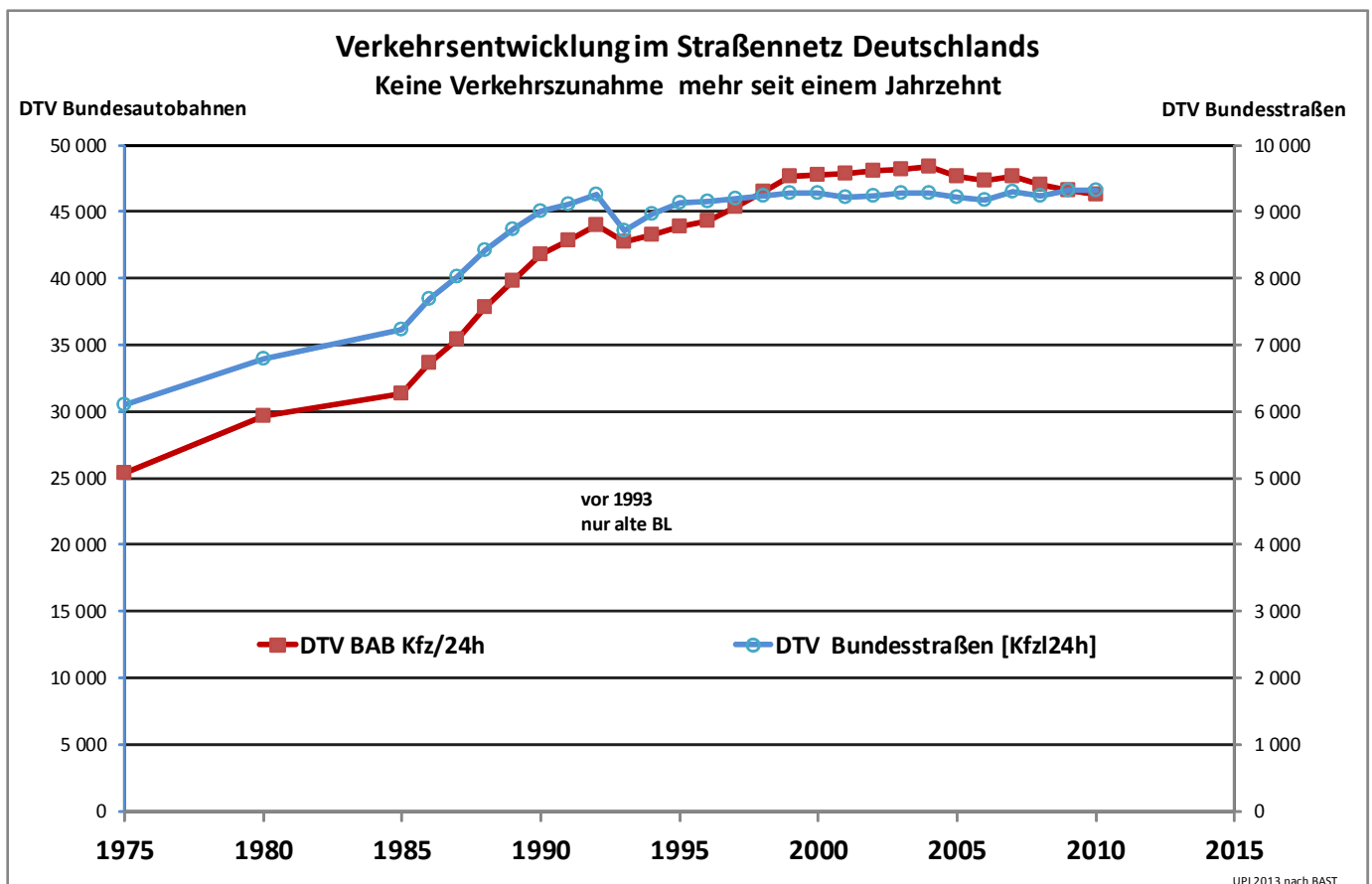
Heidelberg beteiligt sich als Modellkommune mit einer umfassenden Bürgerbeteiligung am Masterplan 100% Klimaschutz der Bundesregierung. Von den bisher 21 ausgearbeiteten Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich ist die mit Abstand quantitativ wichtigste die Maßnahme "V08 Verhinderung der Zunahme von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Parallelinvestitionen in BAB-Erweiterung und S-Bahn-Ausbau". Der Gemeinderat wird erst Ende 2013 über den Masterplan 100% Klimaschutz entscheiden. Da zu diesem Zeitpunkt ein Einfluss Heidelbergs auf die Erstellung des nächsten BVWP nicht mehr möglich wäre, sollte Heidelberg innerhalb der Einspruchsfrist bis Ende Juni 2013 vorsorglich Einspruch erheben. Die Frist für die Stellungnahme Heidelbergs wurde vom Regierungspräsidium Nordbaden bis Ende Juni 2013 verlängert.

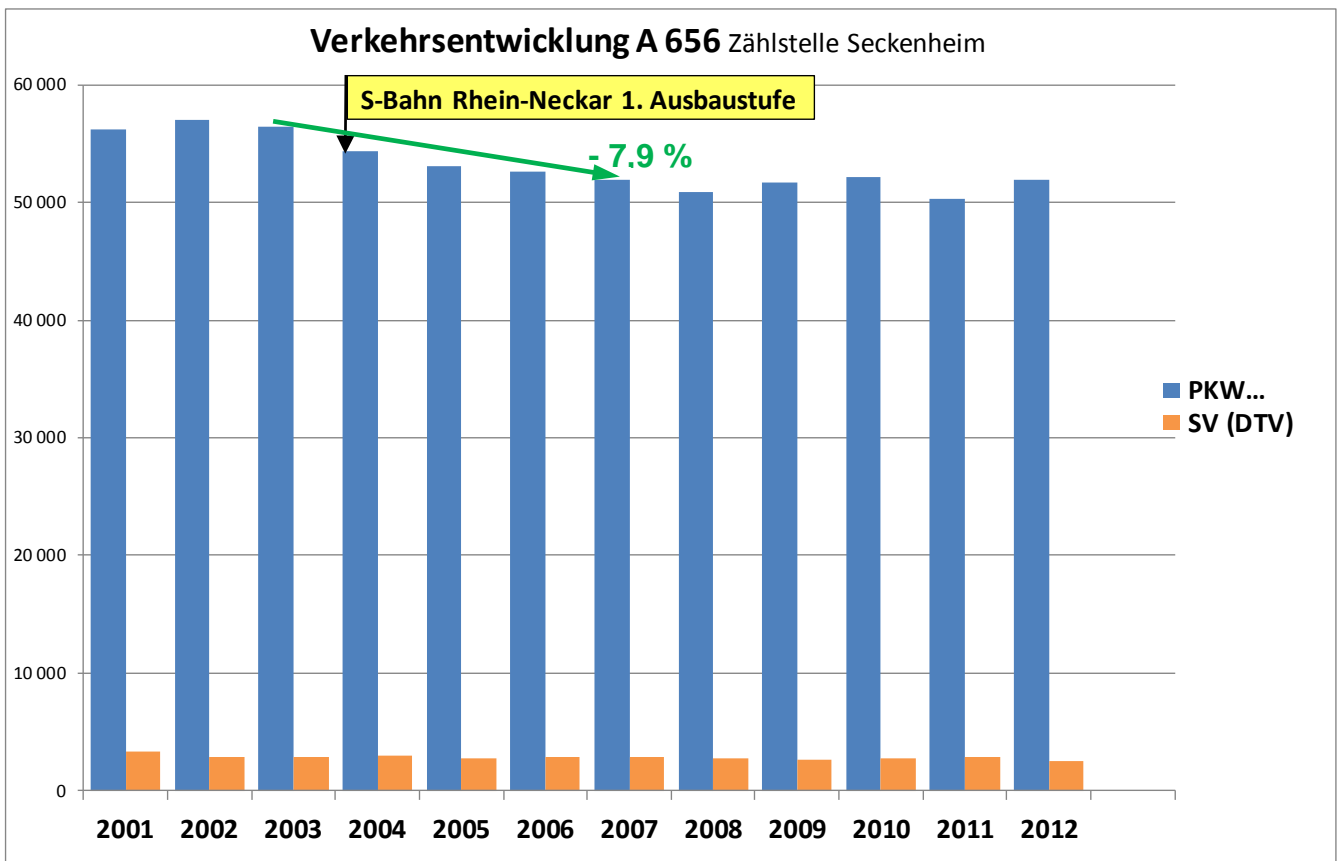
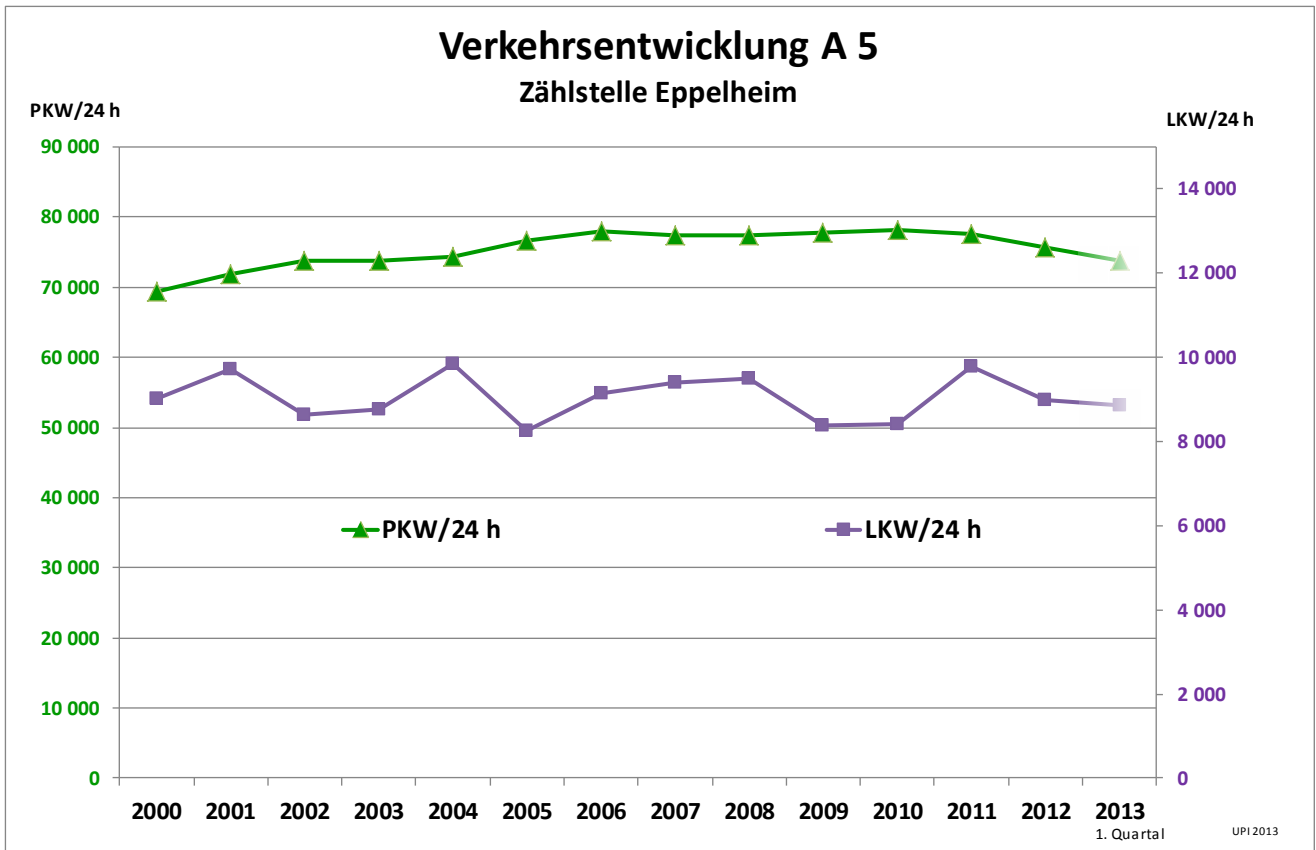
Im Ballungsraum Mannheim/Heidelberg wird der seit 1. Januar 2010 rechtsverbindliche NOx-Grenzwert im Jahresmittel überschritten.<sup>1</sup> Werden die Grenzwerte nicht eingehalten, drohen den Regionen von Seiten der EU Strafzahlungen. Eine Ablehnung des Ausbaus der A5 und der B535 ist eine wichtige Maßnahme zur Reduzierung der NOx-Emissionen.

### Hintergrund

Seit einigen Jahren vollzieht sich in der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs eine tiefgreifende Trendwende. Nahmen die Fahrleistungen bis etwa 2000 noch deutlich und kontinuierlich zu, änderte sich seither der Trend. Die beiden folgenden Grafiken zeigen die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen und auf der A5 im letzten Jahrzehnt. Daraus ist ersichtlich, dass der Verkehr insbesondere auf der A5 nicht mehr zunimmt. Durch einen 50%-prozentigen Ausbau der A5 würde dieser Trend wieder in eine regionale Zunahme umgekehrt.

Im nächsten Jahrzehnt sollten deshalb keine hohen Parallelinvestitionen in Straßen und Schienen mehr erfolgen. Damit wird eine spätere Entscheidung über einen eventuellen Ausbau dieser Straßen nicht präjudiziert.





Heidelberg, den 26.6.2013

Arnulf Weiler-Lorentz (Bunte Linke/Die Linke)