

24.03.2014

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2037 vom 17. Februar 2014  
der Abgeordneten Ralf Witzel und Christof Rasche FDP  
Drucksache 16/5094

### **Nichtabruf von Finanzmitteln für den Bundesfernstraßenbau in Essen – Warum blockiert die Landesregierung die angedachten Baumaßnahmen an der A 52 im Bereich Essen/Gladbeck?**

**Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage 2037 mit Schreiben vom 18. März 2014 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und dem Minister für Inneres und Kommunales beantwortet.

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Das Verfahren zur Anmeldung von Bundesfernstraßenprojekten für den Bundesverkehrswegeplan 2015 läuft bereits seit einigen Monaten. Auf Bitte der Landesregierung haben die Regionalräte zahlreiche Projekte für die Anmeldung vorgeschlagen. Die Beschlüsse hierzu haben die Regionalräte mit breiter Mehrheit von SPD, CDU und FDP gefasst.

Dennoch wurden 47 Vorschläge von der Landesregierung nicht nach Berlin gemeldet. Dies erstaunt besonders vor dem Hintergrund, dass bereits im vergangenen Jahr Bundesverkehrsmittel in Höhe von 42 Millionen Euro wegen fehlender baureifer Projekte nicht abgerufen werden konnten. Auch eine bis zum Ende des vergangenen Jahres mögliche Nachmeldung durch die Landesregierung ist nicht erfolgt. Auf mehrfache Nachfrage der FDP-Fraktion im Verkehrsausschuss des Landtags verwies der Verkehrsminister lediglich auf allgemeine fachliche Gründe, aus denen diese 47 von einem breiten Konsens vor Ort getragenen Projekte nicht zur Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan gemeldet worden seien. Diese Begründung wollte der Minister inhaltlich nicht weiter ausführen, sodass der Eindruck entstanden ist, dass es sich um eine willkürliche und politische Blockade der Realisierung auch der Baumaßnahmen an der A 52 im Bereich Essen/Gladbeck durch SPD und Grüne handelt.

Datum des Originals: 18.03.2014/Ausgegeben: 27.03.2014

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Absolut unverständlich ist aus Sicht der FDP-Landtagsfraktion, dass die Landesregierung offensichtlich nicht daran interessiert ist, die belastende Verkehrssituation für Tausende Bürger der gesamten Ruhrregion zu entspannen, die täglich stundenlang im Stau stehen, um beispielsweise ihren Arbeitsplatz in Essen erreichen zu können. Auch die kostenintensiven Belastungen für die regionale Wirtschaft durch eine permanente Staulage findet bei dieser Entscheidung der Landesregierung keinerlei Berücksichtigung.

Die abgesagten Ausbaumaßnahmen an der A 52 im Bereich Essen/Gladbeck führen in der Folge zu einer andauernden Stausituation auf verschiedenen Autobahnabschnitten und Bundesstraßen im Ruhrgebiet, von der Anwohner, Pendler sowie die regionale Wirtschaft massiv nachteilig betroffen sind. Dies wirkt sich im Standortwettbewerb ebenso negativ insbesondere für die Betriebe im mittleren Ruhrgebiet aus. Es gibt daher aus Sicht der FDP keine tragfähige Alternative zu einer Ertüchtigung.

Der Nichtabruf von Finanzmitteln für den Bundesfernstraßenbau im Großraum Essen gefährdet Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Essen und im Ruhrgebiet und geht zu Lasten der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger. Durch die Unterlassung seitens der Landesregierung sind nun sämtliche bekannte Lösungsversuche gescheitert, alternative Planungen lassen die Verantwortlichen bislang ebenfalls vermissen.

Die Bürger in der Region erwarten ebenso wie die betroffene Stadt Essen und der Regionalrat eine Erklärung, welche detaillierten fachlichen Gründe aus Sicht der Landesregierung im einzelnen gegen eine Anmeldung der Ausbaumaßnahmen für die A 52 im Bereich Essen/Gladbeck für eine Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan gesprochen haben.

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Im Rahmen der Vorbereitungen zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) hat das Bundesverkehrsministerium die Länder gebeten, bis Ende Januar 2014 diejenigen Projekte zu benennen, die für eine Ausweisung im neuen BVWP in Erwägung gezogen werden und damit seitens des Bundes bewertet werden sollen. Die Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen umfassen Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ca. 20 Mrd. € und basieren auf den Vorschlägen der Kommunen und darauf aufbauenden Voten der Regionalräte bei den Bezirksregierungen und des Regionalverbandes Ruhr.

Der Finanzrahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans ist noch nicht bekannt. Aufgrund der absehbar hohen Investitionen in den Erhalt ist zu erwarten, dass es nur begrenzte Möglichkeiten zur Ausweisung von Vorhaben des Neu- und Ausbaus in einen Vordringlichen Bedarf geben wird. Darüber hinaus beabsichtigt der Bund, die Auflösung von Engpässen sowie unkritische Projekte zu bevorzugen.

#### **1. *Aus welchen einzelnen fachlichen Gründen hat die Landesregierung den Weiterbau der A 52 im Bereich Essen/Gladbeck nicht für eine Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?***

Das Projekt ist höchst umstritten. Aufgrund der Uneinigkeit vor Ort und des negativen Ratsbürgerentscheids der Stadt Gladbeck wurde als Ergebnis des Runden Tisches „Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ festgelegt, das Projekt Autobahnkreuz Essen-Gladbeck – Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer/West nicht zur BVWP-Bewertung vorzuschlagen. Der Bund hat zwischenzeitlich angekündigt, dass er die Maßnahme bewerten wird und das Land um Übergabe der hierfür erforderlichen Projektdaten gebeten.

## **2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der A 52 im Bereich Essen/Gladbeck seit dem Jahr 2000 bis heute jeweils jährlich entwickelt?**

Das Verkehrsaufkommen an den Zählstellen auf der heutigen B 224 wurde ausschließlich im Rahmen der alle fünf Jahre stattfindenden, bundesweiten Straßenverkehrszählungen (SVZ) manuell erhoben.

Für eine Zählstelle an der B 224 Essener Straße in Gladbeck (südlich der Einmündung Schützenstraße) stellt sich die Verkehrsentwicklung aus den Daten der SVZ wie folgt dar:

### Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge (Mo-So)

SVZ 2000: 35.396 [Kfz/24h]  
SVZ 2005: 27.709 [Kfz/24h] (- 21,7% von 2000 nach 2005)  
SVZ 2010: 41.579 [Kfz/24h] (+ 50,1 % von 2005 nach 2010)

Somit ist das Verkehrsaufkommen für alle Kraftfahrzeuge zwischen den Jahren 2000 und 2010 (bezogen auf das jeweilige Erhebungsjahr) um insgesamt 17,5 % (6.183 [Kfz/24h]) gestiegen.

### Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (Mo-So)

SVZ 2000: 4.232 [Kfz/24h]  
SVZ 2005: 2.964 [Kfz/24h] (- 30,0 % von 2000 nach 2005)  
SVZ 2010: 4.490 [Kfz/24h] (+ 51,5 % von 2005 nach 2010)

Somit ist das Verkehrsaufkommen im Bereich des Schwerverkehrs zwischen den Jahren 2000 und 2010 (bezogen auf das jeweilige Erhebungsjahr) um insgesamt 6,1 % (258 [Kfz/24h]) gestiegen.

Für eine Zählstelle am heutigen Endstück der A 52 direkt südlich der Anschlussstelle Gelenkirchen-Buer-West stellt sich die Verkehrsentwicklung aus den Daten der SVZ wie folgt dar:

### Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge (Mo-So)

SVZ 2000: 33.395 [Kfz/24h]  
SVZ 2005: 29.626 [Kfz/24h] (- 11,3 % von 2000 nach 2005)  
SVZ 2010: 31.092 [Kfz/24h] (+ 4,9 % von 2005 nach 2010)

Somit ist das Verkehrsaufkommen für alle Kraftfahrzeuge zwischen den Jahren 2000 und 2010 (bezogen auf das jeweilige Erhebungsjahr) um insgesamt 6,9 % (2.303 [Kfz/24h]) zurückgegangen.

### Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (Mo-So)

SVZ 2000: 4.378 [Kfz/24h]  
SVZ 2005: 4.381 [Kfz/24h] (+ 0,1 % von 2000 nach 2005)  
SVZ 2010: 4.472 [Kfz/24h] (+ 2,1 % von 2005 nach 2010)

Somit ist das Verkehrsaufkommen im Bereich des Schwerverkehrs zwischen den Jahren 2000 und 2010 (bezogen auf das jeweilige Erhebungsjahr) um insgesamt 2,1 % (94 [Kfz/24h]) gestiegen.

**3. Wie haben sich die Unfallzahlen auf der A 52 im Bereich Essen/Gladbeck seit dem Jahr 2000 bis heute jeweils jährlich entwickelt?**

Die Mindestspeicherdauer für Verkehrsunfälle durch die Polizei Nordrhein-Westfalen beträgt 5 Jahre. Auf dieser Grundlage und der durch die Kreispolizeibehörden für ihre örtliche Unfalluntersuchung darüber hinaus gehende Speicherung ergeben sich folgende Unfalldaten für die B 224 - A 52 ab der Anschlussstelle Essen/Gladbeck (A 2) bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Münster ab dem Jahr 2000:

Jahr	Anzahl der Verkehrsunfälle					Unfallfolgen		
	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Summe Kat. 1- 4	T	SV	LV
2000	1	1	5	4	11	2	3	5
2001	1	2	9	0	12	1	2	15
2002	0	1	4	1	6	0	1	7
2003	0	6	0	2	8	0	8	2
2004	0	3	3	3	9	0	4	5
2005	0	1	1	0	2	0	1	1
2006	0	0	3	4	7	0	0	3
2007	0	2	2	0	4	0	2	4
2008	0	2	2	0	4	0	2	6
2009	0	1	3	3	7	0	3	4
2010	0	1	3	4	8	0	2	3
2011	0	1	3	2	6	0	1	3
2012	0	1	2	1	4	0	2	2
2013	0	0	2	2	4	0	0	5

(Kat. 1 - Kategorie 1 = Unfall mit Getöteten/ Kat. 2 - Kategorie 2 = Unfall mit Schwerverletzten/ Kat. 3 - Kategorie 3 = Unfall mit Leichtverletzten/ Kat. 4 - Kategorie 4 = Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden/ T = Tote/ SV = Schwerverletzte/ LV = Leichtverletzte)

Die Übersicht verdeutlicht, dass sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personen und/ oder schwerem Sachschaden (Kat. 1- 4) als auch die Unfallfolgen ab dem Jahr 2000 tendenziell rückläufig sind.

**4. Welchen konkreten bisherigen Verkehrsprognosen liegen für das fehlende A 52-Teilstück im Bereich Essen/Gladbeck vor? (bitte differenzierte Darstellung, auch unter Angabe des Auftraggebers sowie des prognostizierenden Instituts)**

Für den Neubau der A52 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Essen Nord und der Anschlussstelle (AS) Gelsenkirchen-Buer-West liegt folgende Verkehrsuntersuchung vor:

„Verkehrsuntersuchung für den Bau der A52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West“, Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, September 2010, beauftragt durch Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr.

Gemäß dieser Verkehrsuntersuchung ergeben sich für den Planfall der A 52 folgende Prognosewerte für das 2025:

AK Essen/Gladbeck bis AS Gladbeck	65400Kfz/24h
AS Gladbeck bis AS Gelsenkirchen-Buer-West	55500 Kfz/24h

**5. Welche konkreten alternativen Planungen verfolgt die Landesregierung zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens, solange die fehlenden Ausbaumaßnahmen für die A 52 im Bereich Essen/Gladbeck doch nicht realisiert wird?**

Im Rahmen des Runden Tisches „Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenpaket festgelegt, um mittelfristig eine Entlastung für den Gesamtbereich zu erreichen. Bestandteil sind folgende Maßnahmen:

**Öffentlicher Verkehr:**

1. P+R / B+R-Anlagen im Zuge der S 9 (Bedarfsermittlung)
2. Barrierefreier Ausbau des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Haltern am See
3. Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Gladbeck-Zweckel
4. P+R-Anlage in Gladbeck-Zweckel
5. Barrierefreier Ausbau Station Essen Dellwig-Ost
6. Barrierefreier Ausbau Station Bottrop-Boy
7. Barrierefreier Ausbau Station Marl-Mitte
8. Neubau des Haltepunktes Gladbeck-Ost
9. Neubau des Busbahnhofs Oberhof angrenzend an Haltepunkt Gladbeck-Ost
10. Bau der Stadtbahnlinie Berthold-Beitz-Boulevard in Essen (1. Bauabschnitt)
11. Barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltepunkt Essen-Kronenberg
12. ÖPNV-Beschleunigung Steeler Strecke / Ringlinie in Essen
13. Umbau Bahnhof Dorsten einschließlich Erneuerung der Signaltechnik (Abstimmung mit DB)
14. Flügelungskonzept RE 14 ab Dorsten nach Borken und Coesfeld (Abstimmung mit DB)
15. Abgestimmte Taktung S 9 und RE 14
16. Prüfung Machbarkeit 2-gleisiger Ausbau zwischen Bottrop Hbf. und Essen Dellwig-Ost
17. Prüfung Machbarkeit Reaktivierung Hertener Bahn

**Radverkehr:**

18. Machbarkeitsstudie Radschnellweg zwischen Gladbeck und Essen
19. Systemausweitung nach Evaluation des Fahrradverleihsystems metropolradruhr
20. Realisierung Radweg Krupp-Bahn in Essen
21. Landesseitige Förderung von Radverkehrsprojekten in der Region

**Motorisierter Individualverkehr:**

22. Ausbau der B 224 zur A 52 zwischen A 42 und A 2
23. Leistungsfähige Anbindung an die A 2 in Form eines Autobahndreiecks
24. Optimierung Grüne Welle auf der B 224
25. 2-spurige Verkehrsführungen im Autobahndreieck Essen Ost zwischen A 40 / A 52

26. Neubau Anschlussstelle Essen-Frillendorf mit Förderung städtischer Anschlüsse
27. Verbesserung der Verkehrslenkung mittels Netzsteuerung auf den Autobahnen im Ruhrgebiet durch weitere dynamische Wegweiser mit integrierter Stauinformation
28. Manövrierspur A 42 vom Autobahnkreuz Herne bis zur Anschlussstelle Herne-Crange
29. Prüfung temporäre Seitenstreifenfreigabe A 42 Essen-Altenessen bis Gelsenkirchen-Heßler

**Emissionsschutz:**

30. Lärmsanierung A 42 zwischen Essen-Nord und Gelsenkirchen-Heßler
31. Offenporiger Asphalt A 2 im Bereich Gladbeck (bei Ausbau Autobahndreieck Essen/Gladbeck)
32. Lärmschutz für Wittringen entlang der A 2
33. Lärmschutz (Lärmvorsorge) für die Bottroper Stadtteile Boy, Welheim und Welheimer Mark (mit Ausbau der B 224 zur A 52 zwischen A 42 und A 2)
34. Prüfung möglicher städtebaulicher Maßnahmen mit emissionstechnischer Aufwertung der B 224 Gladbecker Straße in Essen (zwischen Bamlerstraße und Köln-Mindener-Bahn)