

03.04.2014

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2011 vom 5. Februar 2014
der Abgeordneten Ralf Witzel und Christof Rasche FDP
Drucksache 16/5021

Nichtabruf von Finanzmitteln für den Bundesfernstraßenbau in Essen – Warum blockiert die Landesregierung den Bau des Ruhralleetunnels (A 535 / B 227)?

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 2011 mit Schreiben vom 3. April 2014 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz sowie 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 des seit Jahrzehnten diskutierten Bau des Ruhralleetunnels auf der heutigen Strecke der B 227 (A 535 neu) handelt.

Absolut unverständlich ist aus Sicht der FDP-Landtagsfraktion, dass die Landesregierung offensichtlich nicht daran interessiert ist, die belastende Verkehrssituation für Tausende

Datum des Originals: 03.04.2014/Ausgegeben: 08.04.2014

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
--

Bürger der gesamten Ruhrregion zu entspannen, die entweder entlang der betroffenen Straßenzüge wohnen oder täglich stundenlang im Stau stehen, um beispielsweise ihren Arbeitsplatz in Essen zu erreichen. Die Anwohner der Ruhrallee müssen seit Jahrzehnten mit einem Durchsatz von oft über 60.000 Fahrzeugen am Tag sowie den damit verbundenen Lärm- wie Abgasbelastungen leben.

Diese dauerhafte Stausituation an der Ruhrallee ist sowohl für die Anwohner als auch für sämtliche Verkehrsteilnehmer eine enorme Belastung. Hier muss dringend eine deutliche Verkehrsentlastung erreicht werden.

Der Nichtabruf von Finanzmitteln für den Bundesfernstraßenbau in Essen gefährdet Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Essen und im Ruhrgebiet und geht zu Lasten der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger. Durch die Unterlassung seitens der Landesregierung scheint nun der Lösungsversuch durch Untertunnelung der B 227 an der Ruhrallee (A 535 n) gescheitert, alternative Planungen lassen die Verantwortlichen bislang vermissen.

Dies erstaunt auch vor dem Hintergrund einer öffentlichen Aussage eines Projektleiters des Landesbetriebs Straßen.NRW aus dem Jahr 2010, es würde „keine Alternative zum Ruhrallee-Tunnel“ geben, wie die WAZ Essen am 14. April 2010 berichtet hat.

Die Bürger in der Region erwarten ebenso wie die betroffene Stadt Essen und der Regionalrat eine Erklärung, welche detaillierten fachlichen Gründe neuerdings aus Sicht der Landesregierung im einzelnen gegen eine Anmeldung des Baus des Ruhralleetunnels für die Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan gesprochen haben.

Vorbemerkung der Landeregierung

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 Bau des Ruhralleetunnels nicht für eine Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?

Das Projekt ist höchst umstritten. Aufgrund der Uneinigkeit vor Ort wurde als Ergebnis des Runden Tisches „Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ festgelegt, das Projekt nicht zur BVWP-Bewertung vorzuschlagen.

2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Ruhrallee (B 227) seit dem Jahr 2000 bis heute jährlich entwickelt? (bitte detaillierte Darstellung des Fahrzeugdurchsatzes und ggf. weiterer verfügbarer Erhebungen zur Verkehrsaufkommenssituation)?

Das Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der B 227 wurde ausschließlich im Rahmen der alle fünf Jahre stattfindenden, bundesweiten Straßenverkehrszählungen (SVZ) manuell erhoben. Die Zählstelle auf der Ruhrallee liegt in der Baulast der Stadt Essen und wurde lediglich im Jahr 2005 erfasst, so dass hier keine Verkehrsentwicklung ermittelbar ist.

Für eine Zählstelle auf der Wuppertaler Straße (nördlich der Anschlussstelle Essen-Heisingen), die in der Baulast des Bundes liegt, stellt sich die Verkehrsentwicklung aus den Daten der Straßenverkehrszählungen (SVZ) wie folgt dar:

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge (Mo-So)

SVZ 2000: 37.362 [Kfz/24h]

SVZ 2005: 34.188 [Kfz/24h] (- 8,5 % von 2000 nach 2005)

SVZ 2010: 32.396 [Kfz/24h] (- 5,2 % von 2005 nach 2010)

Somit ist das Verkehrsaufkommen zwischen den Jahren 2000 und 2010 (bezogen auf das jeweilige Erhebungsjahr) um insgesamt 13,3 % (4.966 [Kfz/24h]) zurückgegangen.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (Mo-So)

SVZ 2000: 1.718 [Kfz/24h]

SVZ 2005: 1.105 [Kfz/24h] (- 35,7 % von 2000 nach 2005)

SVZ 2010: 1.322 [Kfz/24h] (+ 19,6 % 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 23,1 % (396 [Kfz/24h]) zurückgegangen.

3. Wie haben sich die Unfallzahlen auf der Ruhrallee (B 227) seit dem Jahr 2000 bis heute jeweils jährlich entwickelt? (bitte detaillierte Darstellung)?

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 Ruhrallee, Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Essen, ab dem Jahr 2007:

Ruhrallee

Jahr	Anzahl der Verkehrsunfälle					Unfallfolgen		
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Summe Kat. 1-4	T	SV	LV
2007	0	1	31	3	35	0	1	40
2008	0	4	34	8	46	0	4	52
2009	0	7	31	3	41	0	7	39
2010	0	9	21	2	32	0	9	33
2011	0	5	30	4	39	0	5	38
2012	1	4	34	4	43	1	4	47
2013	1	4	31	8	44	1	5	43

(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 die Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personen- und/ oder schwerem Sachschaden (Kat. 1- 4) in den letzten Jahren tendenziell kontinuierlich verläuft. Eine besondere Unfallsignifikanz ist nicht zu erkennen.

4. Welchen konkreten Verkehrsprognosen liegen für die Ruhrallee (B 227) vor? (bitte differenzierte Darstellung, auch unter Angabe des Auftraggebers sowie des prognostizierenden Instituts)

Für den Neubau des Ruhralleetunnels liegen folgende Verkehrsuntersuchungen vor:
 „Verkehrsuntersuchung für die A 535 (Ruhralleetunnel) in Essen“, Universität Duisburg-Essen, November 2004, beauftragt durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Planungs- und Baucenter Ruhr (heute Regionalniederlassung Ruhr, Haus Essen).
 „Ergänzung – Kurzbericht zur Verkehrsuntersuchung für die A 535 (Ruhralleetunnel) in Essen“, Universität Duisburg-Essen, Dezember 2005, beauftragt durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Planungs- und Baucenter Ruhr (heute Regionalniederlassung Ruhr, Haus Essen).
 „Verkehrsuntersuchung zur Aufstufung der B227 zur A44 zwischen der AS Velbert-Langenberg und der AS Essen-Heisingen und zum Neubau des Ruhralleetunnels bis zur AS Essen-Bergerhausen (A52)“, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, September 2011, beauftragt durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Planungs- und Baucenter Ruhr (heute Regionalniederlassung Ruhr, Haus Essen).

Auszug aus den Prognosewerten der Verkehrsuntersuchung von 2011

	Analyse 2010 [Kfz/24h)	Prognosenullfall 2025 [Kfz/24h)	Prognoseplanfall 2025 [Kfz/24h)
B227 (Ruhrallee) (Frankenstr. bis Westfalenstr.)	64.000	61.500	25.200
B227 (Ruhrallee) (Westfalenstr. Bis Weserstr.)	64.000	61.500	25.000
B227 (Ruhrallee) (Weserstr. bis AS Bergerhausen)	61.900	59.300	24.200
A44 Ruhralleetunnel	-	-	50.100

Gemäß dieser Verkehrsprognose wird die B 227 im Fall der Realisierung des Ruhralleetunnels deutlich entlastet. Es verbleibt jedoch für das Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung von ca. 25.000 Kfz/24h auf der Ruhrallee.

5. Welche konkreten alternativen Planungen verfolgt die Landesregierung im Einzelnen, um die Ruhrallee (B 227) zukünftig zu entlasten?

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)