

07.10.2022

Kleine Anfrage 529

der Abgeordneten Rodion Bakum, Thomas Kutschaty, Gordan Dudas, Alexander Vogt, Sarah Philipp, Frank Börner, Julia Kahle-Hausmann, Frank Müller, Benedikt Falszewski und Elisabeth Müller-Witt SPD

Volle Fahrt voraus?! – Wie steht die schwarz-grüne Landesregierung zum 6-streifigen Ausbau der A 40?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht mit dem Projekt „A40-G30-NW“ den sechsstreifigen Ausbau der A 40 über eine Gesamtlänge von 19,6 km in vier Teilprojekten zur Reduktion der staugefährdeten Strecke mit Gesamtprojektkosten von über 660 Mio. € (Stand 2014) vor.¹ Räumlich erstreckt sich die Gesamtmaßnahme vom Duisburger Autobahnkreuz Kaiserberg durch Mülheim an der Ruhr bis in die westlichen Stadtteile Essens.

Die Anmeldung der Maßnahme erfolgte einst durch das Land NRW zur Beseitigung eines infrastrukturellen Engpasses. Demnach liegen auf der betroffenen Strecke derzeit bis zu 800 Stautunden im Jahr vor. Es wird eine Verkehrsbelastung von derzeit teils über 85.000 Kfz/24h bis hin zu 120.000 Kfz/24h bis 2025 prognostiziert, dabei soll der Schwerverkehrsanteil von 8,5% auf rund 11% steigen.¹

Am Ende des Teilstückes 3 wird, wenn das E 6-Ausbauziel realisiert sein wird, in östlicher Fahrtrichtung auf Höhe der Abfahrt Frohnhausen unvermeidbar ein Engpass entstehen, weil sich drei Fahrspuren auf zwei verringern. Es kann festgestellt werden, dass unter der vernünftigen Zielstellung der Engpassbeseitigung nahezu unvermeidbar ein kontraproduktiver Engpass gebaut wird.

Ein Ausbau des unmittelbar ostwärts gelegenen A 40-Abschnittes durch die Essener Innenstadt ist derzeit nicht in der Planung. Dieses Teilstück 4 des Ausbaus hat im BVWP lediglich die Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Eine Planung würde erschwert durch die Gegebenheiten. So wird die Trasse der Stadtbahn (U 18, Normalspur) in Mittellage der A 40 geführt, die BAB ist in Troglage bzw. mit enger Randbebauung und der Innentunnel ist als E 6-Variante nur schwer realisierbar. Die Planfeststellungsverfahren für die Teilabschnitte 2 bis 4 wurden noch nicht begonnen.

Laut des Umgebungslärmportals des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sind die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner entlang der A 40 anhand des 24h-Pegels gesundheitsschädlichen dB(A)-Werten ausgesetzt.² Laut

¹ *Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030*, abgerufen am 19.09.2022 von <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A40-G30-NW/A40-G30-NW.html#>

² *Umgebungslärm NRW*, Lärmkarten, 3. Runde, 2017, Mülheim an der Ruhr (Ort), abgerufen am 19.09.2022 von <http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Weltgesundheitsorganisation wird eine Lärmexposition ab durchschnittlich 53 dB am Tag sowie ab 45 dB in der Nacht mit schädlichen Gesundheitsauswirkungen assoziiert.³

Im kommenden Jahr steht die Revision des Bundesverkehrswegeplanes durch den Deutschen Bundestag an. Zudem plant die Bundesregierung die Novellierung und Weiterentwicklung zu einem Bundesverkehrswege- und mobilitätsplanes 2040 mit neuen Kriterien. Zur Stärkung des Lärmschutzes plant der Bund eine bessere finanzielle Ausstattung.⁴

Die schwarz-grüne Landesregierung kündigte in ihrem Koalitionsvertrag an, dass sie sich „beim Bund dafür einsetzen“ werde, dass „dringend notwendige [...] Engpassbeseitigungen erfolgen.“ Zudem sei es Ziel der Landesregierung, dass „bei der Umsetzung der Bundesstraßen- und Bundesautobahnprojekte eine gute Abwägung zwischen verkehrlichem Bedarf, Finanzierung und Klimaschutz getroffen wird.“ Laufende Projekte sollen bis zur Novellierung des Bundesverkehrswegeplanes weiter bearbeitet werden.⁵

Daher fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Bewertung bzw. Position vertritt die schwarz-grüne Landesregierung zum geplanten 6-streifigen Ausbau der A 40 zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg und dem Autobahndreieck Essen-Ost in Abwägung von finanziellen, mobilitäts- und klimapolitischen Aspekten unter Berücksichtigung des Erfahrungswertes, dass ein Autobahnausbau zusätzliches Verkehrsaufkommen generiert?
2. Wird die schwarz-grüne Landesregierung das Projekt „A 40-G30-NW“ bzw. Teilprojekte davon zur Revision des Bundesverkehrswegeplanes bei der Bundesregierung bzw. beim Deutschen Bundestag melden?
3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass bauliche Lärmschutzmaßnahmen auch dann geboten sind, wenn eine „wesentliche Veränderung“ der Situation nicht allein auf baulichem Wege, sondern etwa durch ein signifikant höheres Verkehrsaufkommen bedingt sind?
4. Welche Überlegungen stellt die Landesregierung zur Optimierung oder Beseitigung der A 40-Engpassstellen ostwärts des Projektes „A 40-G30-NW“ an? Bitte nehmen Sie in der Beantwortung insbesondere Bezug zur Planung des Deckels über der A 40 im Bereich Essen-Frohnhausen bis zum westlichen Autobahnanschluss Essen-Zentrum, dessen Bebauungsplan nach Beschluss des Essener Stadtrats vom 30.06.2021 gegenwärtig von der Essener Stadtverwaltung erarbeitet wird.

³ *Environmental noise guidelines for the European Region*, abgerufen am 19.09.2022 von https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf

⁴ *Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit*, abgerufen am 19.09.2022 von <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>

⁵ *Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen, Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen 2022-2027*, abgerufen am 19.09.2022 von https://gruene-nrw.de/dateien/Zukunftsvertrag_CDU-GRUeNE_Vorder-und-Rueckseite.pdf

5. Welche Strategie bzw. konkrete Projekte verfolgt die schwarz-grüne Landesregierung zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und Einhaltung der mobilitäts- und klimapolitischen Ziele, insbesondere in den Kommunen und der Metropole Ruhr, welche von der A 40 erschlossen werden?

Rodion Bakum
Thomas Kutschaty
Gordan Dudas
Alexander Vogt
Sarah Philipp
Frank Börner
Julia Kahle-Hausmann
Frank Müller
Benedikt Falszewski
Elisabeth Müller-Witt