

09.11.2022

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 529 vom 7. Oktober 2022

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

Drucksache 18/1141

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

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

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 Gesamtkosten von über 660 Mio. € (Stand 2014) vor.<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup>

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.

---

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

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.<sup>2</sup> Laut Weltgesundheitsorganisation wird eine Lärmexposition ab durchschnittlich 53 dB am Tag sowie ab 45 dB in der Nacht mit schädlichen Gesundheitsauswirkungen assoziiert.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup>

**Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr** hat die Kleine Anfrage 529 mit Schreiben vom 4. November 2022 namens der Landesregierung beantwortet.

- 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 Berücksichtigungen 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?**

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der 6-streifige Ausbau der A 40 zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen ist als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung Bestandteil des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen. Somit existiert ein gesetzlicher Planungsauftrag für die Autobahn GmbH des Bundes zur Umsetzung der Maßnahmen.

---

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

<sup>3</sup> *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](https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf)

<sup>4</sup> *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>

<sup>5</sup> *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](https://gruene-nrw.de/dateien/Zukunftsvertrag_CDU-GRUeNE_Vorder-und-Rueckseite.pdf)

Das Land wird diesen Prozess konstruktiv begleiten und darauf hinwirken, dass bei der Umsetzung eine gute Abwägung zwischen verkehrlichem Bedarf, Finanzierung und Klimaschutz getroffen wird.

**3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass bauliche Lärmschutzmaßnahmen auch dann geboten sind, wenn eine „wesentliche Änderung“ der Situation nicht alleine auf baulichem Wege, sondern etwa durch ein signifikant höheres Verkehrsaufkommen bedingt sind?**

Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, die nicht neu gebaut oder wesentlich baulich verändert wurden, können auf Grundlage der sog. Lärmsanierung durchgeführt werden. Zuständig ist hier die Autobahn GmbH des Bundes. Die Landesregierung teilt selbstverständlich die Auffassung, dass bauliche Lärmschutzmaßnahmen auch dann geboten sind, wenn die Ursache für den Lärm nicht explizit aus einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung resultiert und unterstützt alle Maßnahmen die zu einer Verbesserung des Lärmschutzes entlang von Verkehrswegen führen.

Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund und der Autobahn GmbH des Bundes dafür einsetzen, dass Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmsanierung verstärkt und die verfügbaren Mittel deren Realisierung eingesetzt werden, damit es zu einer Verbesserung und Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Bundesautobahnen kommt.

**4. Welche Überlegungen stellt die Landesregierung zur Optimierung oder Beseitigung der A 40-Engpassstelle ostwärts des Projektes „A40-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 Stadtrates vom 30.06.2021 gegenwärtig von der Essener Stadtverwaltung erarbeitet wird.**

Der 6-streifige Ausbau der A 40 zwischen der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen und dem Autobahndreieck Essen-Ost ist als Maßnahme des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplans.

Für diese Maßnahmen dieser Kategorie besteht die Möglichkeit, Vorhaben in den Planungsstufen Vorplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung zu bearbeiten.

Die Zuständigkeit für die Planung liegt der Autobahn GmbH des Bundes.

Bei der geplanten Deckelung der A 40 handelt es sich um eine städtebauliche Maßnahme. Sie obliegt der Planungshoheit der Stadt Essen. Die Landesregierung wird sich beim Bund und der „Autobahn GmbH“ dafür einsetzen, eine stärkere Lärmsanierung an den Autobahnen in Nordrhein-Westfalen umzusetzen und die verfügbaren Mittel für die Realisierung von Maßnahmen einzusetzen, die zu einer konkreten Verbesserung der Lärmbelastung bei betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern führen.

**5. Welche Strategien 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?**

Für die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bedarf es, neben arbeitsmarktpolitischen Themen (Homeoffice), bedarfsgerechter und leistungsfähiger alternativer Angebote, beispielweise im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr. Um diese Angebote zu schaffen engagiert sich die Landesregierung in zahlreichen Projekten. Eine nicht abschließende Auswahl an Maßnahmen sind nachfolgend aufgelistet:

Für die Attraktivität des ÖPNV sind unter anderem Investitionen in die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes und die Digitalisierung der Stellwerke sowie die Förderung der Reaktivierung von Schienenstrecken von großer Bedeutung. Im Programm „Kommunale Schiene“ geht es um die Erneuerung von Straßen- und U-Bahn-Systemen.

Das von der Landesregierung geförderte Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und begleitet die Kommunen zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Das Ziel sind attraktive und nachhaltige Mobilitätsangebote und verlässliche Anbindungen der ländlichen Räume an die Städte, um die Mobilitätswende auf der kommunalen Ebene voranzubringen.

Im Prozess der Ruhr-Konferenz ist Mobilität ein wesentlicher Baustein, u.a. mit einer ÖPNV-Initiative, der Mobilitätszentrale und einer noch stärker vernetzten Mobilität. Die Landesregierung ist auf Arbeitsebene zudem am regelmäßigen Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ des Regionalverbandes Ruhr (RVR) beteiligt. Hier findet ein direkter Austausch mit den Kommunen statt, z.B. zur Umsetzung des regionalen Radverkehrsnetzes, zur Synchronisierung der Nahverkehrspläne oder zum Verkehrsdatenportal Ruhrmobil.

On-Demand-Verkehre sind eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV – und zwar insbesondere in ländlichen Regionen, in den Abend- und Nachtstunden im urbanen Raum sowie für kommunenübergreifende Verbindungen. Rund vier Millionen Fahrgäste könnten durch ein flächendeckendes Grundangebot mit etwa 250 bis 300 Fahrzeugen für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) gewonnen werden.

Als erstes Bundesland hat Nordrhein-Westfalen einen einfachen und flächendeckenden eTarif –ezy.nrw eingeführt, so dass Bus- und Bahnfahrten viel einfacher werden und für Reisende keine Kenntnisse der bislang komplexen Tarife mehr erforderlich sind.

Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW wird das Ziel der Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität in NRW verfolgt. Einen Schwerpunkt der Aktivitäten dieser Legislatur bildet der Ausbau von Radschnellwegen, Radwegen an Landesstraßen, regionalen Velorouten sowie Bürgerradwegen.

Im Fokus steht ebenfalls eine Reduktion der Emissionen im Güterverkehr. So führt eine verbesserte Lkw-Navigation zu einer Verkürzung der Wege, modellhafte City-Logistik wird in Herne erprobt. Im Rahmen des 5-Standortprogramms fördert die Landesregierung mit Bundesmitteln den Ausbau des Güterbahnhofs Hamm zum Multi-Hub Westfalen, der zukünftig einen stärkeren Beitrag zur Entlastung der A 40 durch die Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße leisten wird. Ein Modellvorhaben zum Autonomen Binnenschiff soll die Schifffahrt auf den Kanälen im Ruhrgebiet zukunftsfähig machen.