

16.05.2018

Kleine Anfrage 1051

der Abgeordneten Arndt Klocke und Mehrdad Mostofizadeh BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen zum Bau der A 52 in Essen

In der Ausgabe der NRZ vom 30.04.2018 wird Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) bezüglich der Frage „Was macht der Lückenschluss auf der A 52 bei Essen?“ folgendermaßen zitiert:

„Gute Frage. Jeder, der auf eine Straßenkarte schaut, sieht, dass in der Nord-Süd-Verbindung eine wichtige Masche fehlt. Aus Sicht des Landes ist der Lückenschluss eine sinnvolle Neubaumaßnahme. Sie würde helfen, den innerstädtischen Verkehr zu entzerren und CO₂ einzusparen. Wenn die Essener die Maßnahme wollen, werden sie bei uns auf offene Ohren stoßen. In den nächsten Wochen wird es dazu mehrere Gespräche geben. Vermutlich wird die ganze Bandbreite von Pro- und Contra-Argumenten aufgefächert. Der Lückenschluss ist ja kein neues Thema. Bei Rot-Grün war Verkehrspolitik hoch umstritten. Und dann gab es noch das ungeschriebene Gesetz des ‚regionalen Konsens‘. Wenn wir in einem Planfeststellungsverfahren alle berechtigten Interessen untereinander und gegeneinander abgewogen haben, und nach Klageverfahren ein Gericht sagt: Ihr dürft jetzt bauen, dann wird ein in Summe für die gesamte Bevölkerung sinnvolles Projekt in Zukunft nicht an einem grünen Ortsverein scheitern. Diese Politik ist vorbei.“

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre. Der BVWP 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Am 02.12.2016 hat der Bundestag die Ausbaugesetze (inkl. der Bedarfspläne) für Schiene, Straße und die Wasserstraße beschlossen, die auf dem BVWP aufbauen. Im BVWP 2030 wird hinsichtlich der Planungsstufen und Finanzierbarkeit folgendes ausgeführt:

„Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Zeitpunkt und Reihenfolge der Umsetzung eines konkreten Projekts hängen letztlich von dessen Priorisierung im Bedarfsplan, dem jeweiligen Planungsstand sowie den vom Bundestag zur Verfügung gestellten Finanzmitteln ab.“

Datum des Originals: 14.05.2018/Ausgegeben: 16.05.2018

Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB). Vorhaben des VB/VB-E sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.*

In die Dringlichkeitskategorie WB/WB werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet.“*

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 stuft das 7,1 Kilometer lange Neubauvorhaben von AD Essen-Ost (A 40) bis AK Essen-Nord (A 42) als „Neues Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ ein. Als Planungsstand wird angegeben: VEA = Vorentwurf in Arbeit. Die geschätzten Kosten dieses Abschnittes werden im BVWP mit 736,3 Mio. Euro benannt.

Das 3,1 Kilometer lange Neubauvorhaben Essen-Ruhralleetunnel (L 925 - AS Essen-Bergerhausen (A 52)) wird im BVWP 2030 ebenfalls als „Neues Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ eingestuft. Als Planungsstand wird angegeben: LBV = Unterlagen für Linienbestimmung werden aufgestellt. Die geschätzten Kosten dieses Abschnittes werden im BVWP mit 363,6 Mio. Euro benannt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Institutionen bzw. Gruppen sind an den verschiedenen Gesprächen beteiligt, die Verkehrsminister Hendrik Wüst in den nächsten Wochen im Hinblick auf die Realisierung der Neubauvorhaben der A 52 zwischen dem Autobahndreieck Essen-Ost und dem Autobahnkreuz Essen-Nord sowie des Ruhralleetunnels in Essen plant?
2. Geht die Landesregierung angesichts der Einstufung der Neubauvorhaben der A 52 zwischen dem Autobahndreieck Essen-Ost und dem Autobahnkreuz Essen-Nord sowie des Ruhralleetunnels in Essen im BVWP 2030 als Vorhaben des Weiteren Bedarfs davon aus, dass der Bund noch innerhalb der rund 15jährigen Geltung des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans finanzielle Mittel für diese Projekte zur Verfügung stellt?
3. Möchte die Landesregierung von der Praxis der rot-grünen Landesregierung abweichen, dass Planungskapazitäten des Landesbetriebes Straßen NRW auf Projekte konzentriert werden, die eine Realisierungschance innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre haben?
4. Wann sollte nach Auffassung der Landesregierung die Planfeststellungsverfahren für die Neubauvorhaben der A 52 zwischen dem Autobahndreieck Essen-Ost und dem Autobahnkreuz Essen-Nord sowie des Ruhralleetunnel in Essen fortgesetzt werden?

Arndt Klocke
Mehrdad Mostofizadeh