

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich,
Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn,
Sylvia Kotting-Uhl, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Geplanter Ausbau des Autobahnkreuzes Aachen

Das Aachener Kreuz ist durch seine Fünfarmigkeit geprägt und verknüpft die Autobahnen A 4 (Niederlande–Köln), A 44 (Belgien–Düsseldorf) und A 544 (Zubringer zur Aachener Innenstadt). Dabei genießt die A 544 baulich einen Vorrang gegenüber der A 4. Es entstehen besonders im Berufsverkehr Rückstaus auf der A 4 aus Richtung Niederlande. Für das Jahr 2020 wird zudem eine Zunahme des Verkehrs von 30 Prozent im Kreuz Aachen prognostiziert.

Laut Presseberichten wird derzeit der Ausbau des Autobahnkreuzes Aachen geplant. Dieser soll 70 Mio. Euro kosten und 2009 beginnen. Das Projekt ist weder Bestandteil des derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) noch des Investitionsrahmenplans (IRP) bis 2010. Auf Anfrage vom 19. November 2004 in der Verkehrskommission des Regionalrates Köln stellte die Bezirksregierung Köln fest, dass das Projekt „eine kapazitive Verbesserung des Verkehrsablaufs“ darstelle und deshalb nicht im Bedarfsplan aufgenommen sein müsse. Die Kosten wurden zum damaligen Zeitpunkt mit 25 Mio. Euro veranschlagt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Handelt es sich bei dem Projekt um einen Ausbau/Umbau oder um eine reine Erhaltungsmaßnahme?
2. Wurde das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet?
3. Teilt die Bundesregierung die Aussage der Bezirksregierung Köln (Drucksachenummer VK 166/2004), dass das Projekt „eine kapazitive Verbesserung des Verkehrsablaufs“ darstellt und somit nicht im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen sein muss?
4. Welche Kriterien gelten für Maßnahmen der kapazitiven Verbesserung des Verkehrsablaufs, und wie werden solche Maßnahmen von Maßnahmen nach dem Bundesverkehrswegeplan abgegrenzt?
5. Gibt es Höchstgrenzen für die Kosten bei solchen Maßnahmen, und falls ja, wie lauten sie?
6. In welcher Form wird oder wurde der Deutsche Bundestag bei der Beschlussfassung für solche Investitionsmaßnahmen zur kapazitiven Verbesserung des Verkehrsflusses beteiligt?
7. Wieso ist die Maßnahme Ausbau des Autobahnkreuz Aachen nicht im Investitionsrahmenplan bis 2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgeführt?

8. Gibt es weitere Bauprojekte an Bundesverkehrswegen, die geplant bzw. gebaut werden und nicht im Investitionsrahmenplan aufgeführt sind, und wie hoch sind die für solche Maßnahmen veranschlagten Mittel?
9. Sind die Presseberichte zutreffend nach denen die Kosten des Ausbaus 70 Mio. Euro betragen, und falls ja, wie erklärt die Bundesregierung die Mehrkosten von 45 Mio. Euro?
10. Aus welchen Mitteln wird der Ausbau finanziert?
11. Wie hoch ist der jährliche Etat für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen im Regierungsbezirk Köln in den letzten fünf Jahren (bitte aufschlüsseln)?
12. Wer entscheidet über die Verwendung der Unterhaltungsmittel der Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen?
13. Welche Projekte werden wegen des Ausbaus des Autobahnkreuzes Aachen nicht realisiert bzw. auf später verschoben?
14. Sind die Verkehrszuwachsprögnosen von 30 Prozent bis 2020 korrekt, und wie wurden die Prognosen ermittelt?
15. Auf welchen Streckenabschnitten finden die Zunahmen statt?
16. Wurde bei den Prognosen berücksichtigt, dass mit dem Neubau der B 56n im Kreis Heinsberg eine kürzere und weniger stark belastete Verbindung von den Niederlanden ins Ruhrgebiet entsteht?
17. Welcher durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) ist für die B 56n prognostiziert, und welcher Anteil ist dabei auf die Entlastung des Aachener Kreuzes zurückzuführen?
18. Ist die neue B 56 NL Grenze bis zur A 46 als Mautstrecke vorgesehen, und falls nein, warum nicht?
19. Bleiben die unterschiedlichen Belastungen (A 4 ca. 60 000 DTV, A 44 ca. 40 000 DTV) bestehen, und wie groß sind zukünftig die Unterschiede?
20. Warum führt die Beschilderung im Kreuz Aachen die Autofahrer nicht über die Zubringerautobahn A 544 in die Aachener Innenstadt sondern über den Umweg der Ausfahrt „Würselen“ der A 4, und wird dies nach Umbau beibehalten?
21. Warum wird im Gegensatz zur Ausschilderung die A 544 durch die bauliche Führung gegenüber der Hauptstrecke der A 4 bevorzugt, und wird dies durch den Umbau beseitigt?
22. Hat der Landesbetrieb Straßen in Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Aachen, der für die Planung und Umsetzung verantwortlich ist, hier Simulationen oder Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, den Verkehrsfluss von der A 544 auf die A 4 zu drosseln, z. B. durch Lichtsignalanlagen wie an anderen Autobahnzufahrten in Nordrhein-Westfalen?
23. Hat die verantwortliche Straßenbauverwaltung alternative Konzepte entwickelt, wie der Verkehr im Aachener Kreuz statt des teuren Umbaus durch verkehrslenkende Maßnahmen flüssiger gestaltet werden kann, und falls nein, warum nicht?
24. Falls alternative Konzepte geprüft wurden, wie sehen diese aus?
25. Wie hoch sind die baulichen Kosten der verkehrslenkenden Maßnahmen im Unterschied zum geplanten Umbau?
26. In welcher Höhe sind bisher Planungskosten entstanden?
Wie hoch waren dabei Eigenleistungen des Straßenbaubetriebes, und wie hoch die Kosten für Vergaben an externe Büros?

27. Aus welchem Etat wurden und werden die Planungskosten bezahlt?
28. Gab es Einwendungen gegen den Umbau seitens der Träger öffentlicher Belange, und falls ja, welche waren das, und wie wurde auf sie reagiert?

Berlin, den 30. Januar 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

