

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/11822 –

Geplanter Ausbau des Autobahnkreuzes Aachen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Aachener Kreuz ist durch seine Fünfarmigkeit geprägt und verknüpft die Autobahnen A 4 (Niederlande–Köln), A44 (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.

1. Handelt es sich bei dem Projekt um einen Ausbau/Umbau oder um eine reine Erhaltungsmaßnahme?

Der Umbau des Autobahnkreuzes Aachen enthält sowohl Umbauanteile (z. B. neue Direktführungen dominierender Verkehrsströme) als auch Erhaltungsanteile (z. B. Fahrbahnerneuerung, Erneuerung abgängiger Brückenbauwerke).

2. Wurde das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet?

Ja

3. Teilt die Bundesregierung die Aussage der Bezirksregierung Köln (Drucksachennummer 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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung der Bezirksregierung Köln. Das fünf-armige Autobahnkreuz Aachen ist überlastet und hat sich aus diesem Grunde zu einem Unfallhäufungspunkt entwickelt. Aus diesem Grunde ist ein verkehrssicherer Umbau des Autobahnkreuzes geboten. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind nur solche Investitionsvorhaben enthalten, die zu einem wesentlichen streckenbezogenen kapazitiven Zuwachs wie z. B. beim 6-streifigen Ausbau führen. Durch den Umbau des Autobahnkreuzes Aachen werden lediglich die sich anschließenden fünf Streckenabschnitte leistungsfähiger und damit sicherer miteinander verknüpft.

5. Gibt es Höchstgrenzen für die Kosten bei solchen Maßnahmen, und falls ja, wie lauten sie?

Eine Höchstgrenze für die Kosten solcher Maßnahmen gibt es nicht.

6. In welcher Form wird oder wurde der Deutsche Bundestag bei der Beschlussfassung für solche Investitionsmaßnahmen zur kapazitiven Verbesserung des Verkehrsflusses beteiligt?

Der Deutsche Bundestag wird mit der Einstellung eines Um- oder Ausbauprojektes in den Straßenbauplan, der Teil des vom Parlament zu beschließenden Bundeshaushalts ist, unterrichtet.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der IRP beinhaltet nur Maßnahmen des Bedarfsplans. Da der Umbau des Autobahnkreuzes Aachen keine solche Maßnahme ist, werden er und andere derartige Projekte nicht im IRP aufgeführt. Maßnahmen > fünf Mio. Euro des Um- und Ausbaus der Bundesautobahnen sind im Bundeshaushalt 2009 in der Tabelle 10 des Straßenbauplans ausgewiesen. Im Titel 741 35 – Um- und Ausbau von Bundesautobahnen – sind im Straßenbauplan 2009 rund 200 Mio. Euro veranschlagt.

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?

Der Bundesregierung sind Mehrkosten von 45 Mio. Euro nicht bekannt. Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorliegenden Kostenberechnungen zur Einstellung der Maßnahme in den Bundeshaushalt weisen Gesamtkosten von 75,1 Mio. Euro aus, davon entfallen 18,3 Mio. Euro auf die Erhaltung und 56,8 Mio. Euro auf den verkehrssicheren Umbau des Kreuzes.

10. Aus welchen Mitteln wird der Ausbau finanziert?

Der Umbau des Autobahnkreuzes Aachen erfolgt aus Bundesmitteln.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Artikel 90 und 85 des Grundgesetzes verwalten die Länder die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Hierzu gehören neben der Planung und dem Bau u. a. auch der Betrieb (Unterhaltung) und die Erhaltung der Bundesfernstraßen. Für den Betrieb und die Erhaltung werden dem Land Nordrhein-Westfalen jährlich vom Bund Mittel zur Verfügung gestellt. Über die Verwendung dieser Mittel für die Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen – und damit auch im Regierungsbezirk Köln – entscheidet das Land in eigener Zuständigkeit.

13. Welche Projekte werden wegen des Ausbaus des Autobahnkreuzes Aachen nicht realisiert bzw. auf später verschoben?

Der Umbau des Autobahnkreuzes Aachen wird aus Verkehrssicherheitsgründen prioritär verfolgt. Insoweit steht der Umbau nicht in Konkurrenz zu anderen Maßnahmen.

14. Sind die Verkehrszuwachspronosen von 30 Prozent bis 2020 korrekt, und wie wurden die Prognosen ermittelt?

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen wurden durch Gutachten ermittelt. Basis für die Verkehrsprognose sind Verkehrsanalysen im bestehenden Netz, außerdem wurde die Prognose-Fernverkehrsmatrix des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen zu Grunde gelegt. Dabei wurden auch die Auswirkungen der neuen Anschlussstellen Broichweiden und Eilendorf/Stolberg an der Autobahn A 44 berücksichtigt. Im Ergebnis werden für 2020 Verkehrszuwächse in Höhe von etwa 30 Prozent erwartet.

15. Auf welchen Streckenabschnitten finden die Zunahmen statt?

Zunahmen sind auf allen Streckenabschnitten zu verzeichnen.

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?

Ja

17. Welcher durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) ist für die B 56n prognostiziert, und welcher Anteil ist dabei auf die Entlastung des Aachener Kreuzes zurückzuführen?

Die Belastung auf der Bundesstraße 56n wurde für das Jahr 2020 je nach Abschnitt auf zwischen 15 000 bis 22 000 Kfz/24h prognostiziert. Durch den Bau der Bundesstraße 56n wird das Autobahnkreuz Aachen um etwa 2 000 Kfz/24h entlastet.

18. Ist die neue B 56 NL Grenze bis zur A 46 als Mautstrecke vorgesehen, und falls nein warum nicht?

Die neue Bundesstraße 56 ist nicht als Mautstrecke vorgesehen, da das Autobahnmautgesetz (ABMG) die Bemautung von Bundesstraßenabschnitten nur zulässt, soweit dieses zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist (§ 1 Absatz 4 ABMG).

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?

Die unterschiedlichen Belastungen bleiben im Grundsatz bestehen. Auf der Autobahn 44 sind bis zu 74 000 Kfz/24h und auf der Autobahn 4 bis zu 86 000 Kfz/24h für das Jahr 2020 prognostiziert.

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?

Die Wegweisung auf den Autobahnen erfolgt nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen. Die einzelnen Ziele werden in den Fern- und Nahzielverzeichnissen der jeweiligen Autobahnen festgehalten.

Die günstige Lage der Stadt Aachen im Autobahnnetz ermöglicht eine differenzierte Zielführung in die Aachener Innenstadt. Diese ist über die Anschlussstelle Aachen-Zentrum an der Autobahn 4, die Anschlussstelle Aachen-Lichtenbusch von Süden sowie die Anschlussstelle Aachen-Brand von Norden an der Autobahn 44 und mit dem Ziel Europaplatz über die Autobahn 544 zu erreichen.

Mit der vorhandenen Wegweisung zum Aachener Zentrum wird eine optimale Verteilung der Verkehre erreicht, die so mit der Stadt Aachen abgestimmt ist und auch nach dem Umbau beibehalten werden soll.

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?

Die Grundform des vorhandenen Autobahnkreuzes Aachen wurde bereits in den 30er Jahren und später in den 60er Jahren beim Bau des fünfarmigen Knotenpunktes festgelegt. Diese Knotenpunktform entsprach den damaligen Verkehrsbedürfnissen.

Künftig ist die bevorrechtigte Führung auf der Autobahn 4 von Köln kommend in Fahrtrichtung Niederlande vorgesehen. Die wegweisende Beschilderung wird entsprechend angepasst.

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?

Nein. Die Autobahn 544 ist eine Bundesautobahn und keine Anschlussstelle, so dass Zuflussdosieranlagen nicht zulässig sind. Zudem ist eine Zuflussdosierung angesichts der vorhandenen Verkehrsbelastungen ungeeignet.

23. Hat die verantwortliche Straßenbauverwaltung alternative Konzepte entwickelt, wie der Verkehr im Aachener Kreuz statt des teuren Umbaus durch verkehrlenkende 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 verkehrlenkenden Maßnahmen im Unterschied zum geplanten Umbau?

Die Fragen 23 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die bereits in der Vergangenheit umgesetzten verkehrlenkenden und verkehrstelematischen Maßnahmen hinaus bestehen keine weiteren Möglichkeiten, die Leistungsfähigkeitsdefizite des Autobahnkreuzes Aachen und die damit verbundenen Sicherheitsdefizite zu lösen. Insoweit konnten deren Kosten auch nicht ermittelt werden.

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?

Da die Länder im Auftrag des Bundes die Bundesfernstraßen planen, bauen, unterhalten und verwalten, liegen der Bundesregierung diese Informationen nicht vor.

27. Aus welchem Etat wurden und werden die Planungskosten bezahlt?

Die Planungskosten werden aus dem Landeshaushalt finanziert. Der Bund gilt den Ländern die Zweckausgaben, die bei der Planung und der Bauaufsicht entstehen, pauschal mit drei Prozent der Baukosten ab.

28. Gab es Einwendungen gegen den Umbau seitens der Träger öffentlicher Belange, und falls ja, welche waren das, und wie wurde auf sie reagiert?

Der Erörterungstermin zum Umbau des Autobahnkreuzes Aachen hat am 27. November 2008 stattgefunden. Nach Auskunft des Landes Nordrhein-Westfalen haben die Träger öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

