

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/13854 –**

### **Geplanter Autobahnneubau A52 im Essener Norden**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesautobahn A52 besteht aus drei Abschnitten: von der niederländischen Grenze bis Düsseldorf, von Düsseldorf bis Essen und von Gelsenkirchen bis Marl. Während eine Verbindung der beiden Düsseldorfer Autobahnenden durch einen Neubau durch die Innenstadt nicht geplant ist, sieht der Bundesverkehrswegeplan einen Neubau durch die Essener Innenstadt vor, sowie einen Ausbau und die gleichzeitige Höherstufung der B224 von Essen nach Gelsenkirchen.

Der Neubau führt durch Wohn- und Grüngebiete des Essener Nordens, weshalb viele Bürgerinnen und Bürger vor Ort das Projekt ablehnen. Sie befürchten zudem Mehrverkehr auf den Zubringerstraßen. Auch wird der Sinn dieser Autobahnplanung bestritten, da keine 10 Kilometer westlich mit der Autobahn A3 eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung besteht, ebenso 15 Kilometer östlich mit der A43.

1. Worin liegt nach Auffassung der Bundesregierung die verkehrliche Notwendigkeit für den Autobahnbau von Essen-Ost bis Essen-Nord?
2. Gründet sich diese Auffassung auf Gutachten, und wenn ja, wo können diese eingesehen werden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Aufnahme des Neubaus der A52 zwischen Essen-Ost und Essen-Nord in den „Vordringlichen Bedarf“ des geltenden Bedarfsplans ist der verkehrliche Bedarf gesetzlich festgestellt. Grundlage zur Aufnahme in den Bedarfsplan ist die nach bundeseinheitlichen Kriterien erfolgte Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003. Danach konnte der verkehrliche Nutzen der Maßnahme belegt werden. Die Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan

2003 wurden den Mitgliedern des Deutschen Bundestags über den Verkehrsausschuss zur Verfügung gestellt. Die projektbezogenen Verkehrsgutachten zum Neubau der A52 zwischen Essen-Ost und Essen-Nord können beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (siehe Antwort zu Frage 6) eingesehen werden.

3. Wurde der Bevölkerungsrückgang durch den demografischen Wandel, wovon gerade das nördliche Ruhrgebiet massiv betroffen ist, bei den Planungen und bei den Gutachten berücksichtigt, und wenn ja, wie?

Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist die Verkehrsprognose 2015. Sie basiert auf einer regionalisierten Strukturdatenprognose zur Vorausschätzung sozioökonomischer Leitdaten, die die Bevölkerungsentwicklung bis 2015 berücksichtigt. In den weiteren Planungen sind Faktoren der prognostizierten demographischen Entwicklung bis 2020 enthalten.

4. Wie ist der aktuelle Planungsstand der A52 bzw. der einzelnen Planungsabschnitte?

Für den Neubau der A52 als ein Planungsabschnitt von Essen-Ost bis Essen-Nord wird derzeit der Vorentwurf erstellt.

5. Wann wird mit einer Realisierung gerechnet, und wann ist die Fertigstellung der einzelnen Abschnitte geplant?

Eine belastbare Angabe über den Realisierungszeitraum bzw. der Fertigstellung des vorgenannten Abschnitts ist angesichts des Planungsstandes zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

6. Welche Niederlassung Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist für die Durchführung verantwortlich?

Mit der Planung der A52 im Bereich Essen ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen mit dem Planungs- und Baucenter Ruhr in Essen betraut.

7. Welche Verkehrsbelastung wird für die einzelnen Abschnitte in den verschiedenen Ausbauphasen prognostiziert?

Die werktägliche Prognoseverkehrsbelastung liegt im Abschnitt Essen-Ost bis Essen-Nord zwischen 75 000 und 100 000 Kfz/24 h.

8. Welche Zu- und Ausfahrten sind auf den einzelnen Abschnitten vorgesehen?

Nach derzeitigem Planungsstand sind Anschlussstellen im Bereich Gerlingstraße, Lierfeldstraße und dem Teilungsweg/B224 vorgesehen.

9. Welche Verkehrsbelastung wird für die Zufahrtstraßen zu den Zu- und Ausfahrten prognostiziert?

Die Prognoseverkehrsbelastung für die Basisstraßen an den vorgenannten Anschlussstellen liegen zwischen 13 700 Kfz/24 h (Lierfeldstraße) und 33 000 Kfz/24 h (B224 /Teilungsweg).

10. Liegt eine Untersuchung über die Null-Variante vor, und wenn ja, welches sind die Ergebnisse?

Im Zuge der Vorentwurfsaufstellung wurde der Prognose-Null-Fall untersucht. Für den gesamten Untersuchungsraum des Verkehrsgutachtens entstehen im Prognose-Null-Fall Verkehrszunahmen bis 2020. Insbesondere für die schon jetzt in den Spitzenstunden deutlich überlastete Ortsdurchfahrt im Zuge der B224 ergibt sich beim Prognose-Null-Fall nochmals eine deutliche Steigerung (im Bereich der B224/Teilungsweg bis zu 47 900 Kfz/24 h). Zusammengefasst wird durch die Realisierung der Planungsmaßnahme für das nachgeordnete Straßennetz der Stadt Essen nahezu flächendeckend ein zum Teil deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastungen prognostiziert.

11. Liegt die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Abschnitt Essen-Ost bis Essen-Nord vor, und wenn ja, welches sind die Ergebnisse?

Auf Grundlage der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie wurde in Abwägung aller Schutzgüter die derzeit geplante Variante ausgewählt.

12. Welche Teilbereiche werden in Tunnellage, oberirdisch, in Troglage und in Terrassenlage geführt?

In der Entwurfsplanung wird ein großer Teil der Trasse in Tunnellage geführt. So ist geplant, die Stadtteile Frillendorf und Altenessen in weiten Bereichen zu untertunneln. Ein dritter ca. 700 m langer Tunnel mit vorgelagerter Halbgalerie ist im Bereich des Helenenparks vorgesehen. Der restliche Bereich der Trasse verläuft in Tief- bzw. Troglage von ca. 3 bis 5 m unterhalb Gelände.

13. Liegen städtebauliche Untersuchungen zu den Themen Wohnen, Einzelhandel, Gewerbeentwicklung vor, die die Auswirkungen des Autobahnbaus beleuchten?
14. Liegen städtebauliche Konzepte vor, wie die Zerschneidungswirkung des Autobahnbaus für die Stadtteile aufgefangen werden soll?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage der Entwurfsplanung ist eine weitestgehende Schonung der Anwohner und der Naherholungsbereiche (Helenenpark) durch Tunnelbauwerke und Lärmschutzgalerien. Für die städtebauliche Einbindung des Gesamtprojektes in die urbane Umgebung ist ein zusätzlicher Gestaltungswettbewerb vorgesehen. Durch die genannten Tunnelbauwerke werden die sensiblen Wohn- und Naherholungsbereiche innerhalb des Stadtgebietes unterfahren, so dass eine Zerschneidungswirkung von Stadtteilen ausgeschlossen wird. Die verbleibende „freie Trasse“ außerhalb der Tunnelbauwerke liegt größtenteils im Bereich von Gewerbe- und Brachflächen. Wohngebiete und Grünflächen werden durch diese Planung nahezu vollständig verschont.

