

08.10.2018

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1412 vom 4. September 2018
der Abgeordneten Anja Butschkau SPD
Drucksache 17/3522

Ausbau der A45 zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Süd und dem Autobahnkreuz Dortmund-West

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Der Bundestag hat 2016 den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) beschlossen, der u.a. die Maßnahmen zum Aus- und Neubau der Autobahnen in unserem Land vorgibt. Schwerpunkt in diesem Bereich sind der Erhalt vorhandener Strecken und die Engpassbeseitigung.

Der Ausbau der A45 zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Süd und dem Autobahnkreuz Dortmund-West ist im BVWP als weiterer Bedarf ausgewiesen. Die A45 ist Teil der verkehrsreichen Achse Ruhrgebiet - Rhein-Main. Da die Stadt Dortmund seit einigen Jahren sowohl von der Einwohnerzahl als auch bei den Arbeitsplätzen wächst und für die Zukunft ein weiteres Wachstum prognostiziert ist, muss davon ausgegangen werden, dass die Pendlerströme und damit auch der Verkehr auf der A45 weiter wachsen werden und damit auch die Stauanfälligkeit für diese Strecke steigen wird. Hinzu kommen der steigende Schwerlasttransitverkehr der wachsenden Industrieregion Südwestfalen und die Sperrung der B1 im Dortmunder Stadtgebiet für den Transitverkehr, so dass dieser auf die Autobahnen A45, A2 und A1 ausweichen muss. Da der Bau des B1-Tunnels lediglich in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ eingestuft wurde, hat dies Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung auf der A45. Zugleich bedeutet wachsender Verkehr auch eine wachsende Belastung der im Umfeld der Autobahn lebenden Menschen. Gerade im Ruhrgebiet mit seiner dichten Bebauung bedeuten stark befahrene Autobahnen eine durch Lärm verursachte Einbuße bei der Lebensqualität. Daher muss es für die Landesregierung zwingendes Ziel sein, den Lärmschutz an Autobahnen effektiv zu verbessern.

Im Rahmen eines Modellprojekts wurde auf dem betroffenen Autobahnabschnitt zwischen 2013 und 2015 untersucht, ob Tempolimits auf Autobahnen eine Auswirkung auf den von Autobahnen verursachten Lärm haben. Das Modellprojekt kam zu dem Ergebnis, dass die Tempolimits keine signifikante Lärminderung zur Folge hätten. Die Dortmunder Bürgerinitiative „Gegen Lärm an der A45“ äußerte Kritik an der wissenschaftlichen Auswertung

Datum des Originals: 04.10.2018/Ausgegeben: 11.10.2018

des Projekts. So hätte die Untersuchung nicht die Reduzierung des von Anwohner*innen beklagten Dauerrauschens der Autobahn im Blick gehabt, sondern lediglich Lärmspitzen. Bei dem Versuch sei auf Geschwindigkeitskontrollen verzichtet worden, so dass nicht untersucht wurde, ob eine tatsächliche Geschwindigkeit von 100 km/h zu einer Reduzierung des Lärms führe. Es wurde genauso wenig eine Unterscheidung zwischen den mit unterschiedlichen Fahrbahnbelägen („Brüllasphalt“ und normaler Asphalt) ausgestatteten Fahrspuren durchgeführt.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 1412 mit Schreiben vom 4. Oktober 2018 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie und der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

1. Wie hat bzw. wird sich der Verkehr auf dem Abschnitt der A45 zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Süd und dem Kreuz Dortmund-West in beide Fahrrichtungen entwickeln (bitte jährliche Auflistung von 1997 bis 2017, zzgl. Vorhandene Prognosen; nach PKW, LKW, Busverkehr, sonstige aufgeteilt)?

In dem angegebenen Abschnitt befinden sich keine Dauermessstellen, so dass im gewünschten Zeitraum die jährlichen Verkehrsbelastungen nicht repräsentativ angegeben werden können. Es liegen Ergebnisse der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführten bundesweiten Straßenverkehrszählungen (SVZ) aus den Jahren 2000, 2005, 2010 und 2015 vor. Im Rahmen dieser Zählungen wurden an drei Zählstellen folgende Verkehrsstärken erfasst (je Fahrzeuge/ 24Std.):

1. zwischen dem AK DO-West und der AS DO-Eichlinghofen,
2. zwischen der AS DO-Eichlinghofen und dem AK DO-Witten,
3. zwischen dem AK DO-Witten und des AS DO-Süd.

Hier liegen folgende Belastungszahlen vor:

SVZ 2000

PKW	Schwerverkehr	Busse	Sonstige
59.122	8.056	175	3.581
59.702	8.099	151	3.199
64.529	8.620	173	3.238

PKW ohne
Lieferwagen

Sonstige= Lieferwagen+Krad

SVZ 2005

PKW	Schwerverkehr	Busse	Sonstige
47.665	5.914	74	2.546
60.398	7.900	121	3.113

PKW ohne
Lieferwagen

Sonstige= Lieferwagen+Krad

66.581	8.950	145	3.987
--------	-------	-----	-------

SVZ 2010

PKW	Schwerverkehr	Busse	Sonstige
47.831	6.049	95	2.610
47.799	6.189	76	2.552
58.214	7.450	117	2.433

PKW ohne
Lieferwagen

Sonstige= Lieferwagen+Krad

SVZ 2015

PKW	Schwerverkehr	Busse	Sonstige
54.085	5.617	124	392
57.219	5.523	89	368
61.370	6.842	108	439

PKW*

Sonstige= Krad

* Lieferwagen werden 2015 nicht mehr gesondert ausgewiesen

In einer Verkehrsuntersuchung von 2017 mit dem Zieljahr 2030 sind folgende Prognosen für die drei Bereiche ermittelt worden.

DTV	SV-Anteil in %	SV-Anteil
53.286	9,4 %	5.009
52.350	9,4 %	4.921
75.956	11 %	8.355

DTV ist die durchschnittliche tägliche Belastung der mit allen Fahrzeugarten, der SV-Anteil beinhaltet Lkw mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t mit und ohne Anhänger, Sattelzüge und Busse. Aus diesen Zahlen werden die für die Bemessung von Straßen maßgeblichen Werte abgeleitet.

2. Welche konkreten Baumaßnahmen sind nach aktuellem Stand vorgesehen (z.B. zusätzliche Fahrspuren, Austausch des Fahrbahnbelags, Brückenneubauten, Verkehrsleitsysteme, Lärmschutzwände etc.)

Für die Talbrücken Enderbach und die Grotenbach wird überprüft, ob und wann ggf. ein Ersatzneubau erforderlich ist. Zusätzlich wird zzt. untersucht, wie eine Unfallhäufungsstelle im AK Dortmund/Witten beseitigt werden kann. Zur Frage des Baus von Lärmschutz wird auf die Beantwortung der folgenden Fragen verwiesen.

3. **Wie bewertet die Landesregierung die Lärmsituation auf der betroffenen Strecke angesichts der Erkenntnisse aus dem Modellprojekt Tempolimits und der Kritik der Dortmunder Bürgerinitiative „Gegen Lärm an der A45“?**
4. **Welche konkreten Maßnahmen sollen sowohl im Rahmen des BVWP-Ausbaus als auch als Einzelmaßnahmen im Vorfeld umgesetzt werden, um die Bürgerinnen und Bürger in Löttringhausen, Schnee, Kruckel, Persebeck, Menglinghausen, Eichlinghofen und Oespel besser vor Autobahnlärm zu schützen?**

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die wissenschaftliche Untersuchung für den Modellversuch „Wirkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf BAB'en zur Minderung von Lärmpegelspitzen“ erfolgte durch ein Gutachterkonsortium im Auftrag der Bezirksregierung Arnsberg in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

Bei diesem Versuch sollten Erkenntnisse zu den sog. „Lärmpegelspitzen“ gewonnen werden. Im Vorfeld hat es immer wieder Mutmaßungen gegeben, dass solche Pegelspitzen nicht ausreichend durch Lärmberechnungen erfasst würden. Daher ist die Überprüfung, ob einzelne Lärmpegelspitzen (z. B. durch besonders schnell fahrende Einzelfahrzeuge, beschleunigende Motorräder) durch Geschwindigkeitsbeschränkungen wirksam vermieden werden können, vorrangiges Ziel des Modellversuchs gewesen. Während des Versuchs ist bewusst auf eine höhere Kontrolldichte – z.B. durch intensive Polizeikontrollen – verzichtet worden, um keine unrealistischen Bedingungen zu schaffen. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass ein Tempolimit (unter der v. g. Voraussetzung) kein geeignetes Mittel zur wirksamen Eindämmung solcher Lärmpegelspitzen ist. Der energieäquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) wird anhand der geltenden Berechnungsvorschriften für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ermittelt. Hier haben die Ergebnisse des Modellversuchs ergeben, dass die tatsächlichen Verhältnisse durch die aktuellen Berechnungsverfahren abgebildet werden.

Mit der Umsetzung der Planungen aus dem BVWP sind Maßnahmen der Lärmvorsorge (Lärmschutz an neuen Straßen) zu erwarten. Im Zuge von lokalen Maßnahmen zur Erneuerung der Fahrbahndecke besteht ggf. die Möglichkeit, durch den Einsatz der heutigen Standardbauweise für Fahrbahndecken eine Reduzierung des Lärmpegels um bis zu – 2 dB (A) zu erreichen. Auf Basis der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Verkehrszahlen sind im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen) keinerlei Maßnahmen gesetzlich geboten.

5. **Wie sieht der Zeitplan für das Planungs-, Beteiligungs- und Umsetzungsverfahren des Gesamtprojekts aus?**

Maßgeblich für die Arbeit der Straßenbauverwaltung sind die Planungsaufträge des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Hier ist der 6-streifige Ausbau der A 45 AS Dortmund-Süd bis AK Dortmund-West in der Dringlichkeit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft. Der Bund hat hierfür eine Finanzierung nach 2030 in Aussicht gestellt. Solche Maßnahmen sind im Regelfall anzugehen, wenn die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB) einschl. VB – Engpassbeseitigung abgearbeitet sind.

Im Masterplan zur Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist zu den Vorhaben des WB* Folgendes aufgeführt:

„Aufgrund der hohen Zahl an Maßnahmen im „Vordringlichen Bedarf -Engpassbeseitigung“ und „Vordringlichen Bedarf“ werden Maßnahmen in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ mit Planungsrecht jeweils mit den Arbeitsplänen in eine Reihenfolge gebracht.“ Sie werden anschließend an die höher priorisierten Maßnahmen angegangen.

Die neue Landesregierung hat die Planungs- und Baukapazitäten des Landesbetriebs Straßenbau NRW bereits massiv erweitert und hat dies für die Zukunft weiterhin vor, um Planungsvorhaben zu beschleunigen bzw. die Verfahren früher aufnehmen zu können.

Die Landesregierung ist zudem selbstverständlich bereit, die Stadt Dortmund zu unterstützen, wenn sie gegen Erstattung der externen Planungskosten die Planung selbst aufnehmen möchte.