

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/895 –**

Planungsstand der Bundesautobahn 445

Vorbemerkung der Fragesteller

Die seit mehr als 40 Jahren geplante Bundesautobahn 445 (A 445) von Werl nach Hamm sollte eigentlich zusammen mit der ebenfalls geplanten A46 eine östliche Umfahrung der A 1 darstellen und die Autobahnkreuze Dortmund-Unna und Kamener Kreuz entlasten. Inzwischen sind viele A 1- und A 2-Teilstücke dreispurig ausgebaut, der dreispurige A 44-Ausbau ist in Planung und eine spürbare Entlastung ist bereits heute hergestellt. Das Land Nordrhein-Westfalen nimmt inzwischen vom durchgängigen Bau der A 46 aus ökologischen und finanziellen Gründen Abstand (Stichwort: Hochbrücke über die Ruhr). Das ursprüngliche Ziel einer Ostumfahrung des Ruhrgebiets durch die A 445 ist damit entfallen.

Die A 445 soll die Bundesstraße (B 63) mit rund 18 000 Kfz täglich entlasten, allerdings gibt es hier seit nunmehr 15 Jahren keine Verkehrszunahme, somit erscheint ein paralleler Autobahnneubau überdimensioniert. Die offiziell prognostizierten Verkehrsmengen für die A 445 von 40 000 Kfz täglich (www.bund-nrw.de „A445: Unterirdisch schlechte Planung“) – in einer demografisch schrumpfenden Region – ist illusorisch. Zudem führt die geplante Trasse durch ein ökologisch wertvolles Gebiet (faktisches Vogelschutzgebiet) mit zahlreichen Rote-Liste-Tierarten in unmittelbarer Nähe zum Vogelschutzgebiet Hellwegbörde.

1. Wann wird mit einem rechtssicheren Planfeststellungsbeschluss für die A 445 gerechnet?

Die Durchführung der Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes fällt in die Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen.

2. Ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 eine fundierte Prüfung von Alternativen zum Bau der A 445 beabsichtigt, wie z. B. die Entlastung der parallel verlaufenden B 63, z. B. durch Lkw-Maut und Lkw-Nachfahr- oder Transitverbote, oder soll das Projekt ungeprüft in den BVWP 2015 übernommen werden?
3. Inwieweit wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Planfeststellungsverfahren alternative Trassenführungen mit weniger ökologischen Problemen geprüft, und zu welchem Ergebnis kamen diese Prüfungen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des gestuften Planungsverfahrens wurden mehrere Varianten geprüft. In Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile hat sich die nunmehr im Planfeststellungsverfahren befindliche Lösung als günstigste erwiesen. Im Planfeststellungsverfahren ist das Ergebnis aus der Umweltverträglichkeitsstudie mit der Variantenwahl hinsichtlich deren Auswirkungen auf die Umwelt enthalten sowie die Gesamtabwägung dargelegt. Es obliegt der Planfeststellungsbehörde, diesen Abwägungsprozess zu würdigen.

Ungeachtet dessen wird das Projekt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 nach bundeseinheitlichen Kriterien bewertet. Mautbedingte Verkehrsverlagerungen sind auf der A 445 nicht identifiziert worden (Bundestagsdrucksache 17/12028).

4. Ist es beabsichtigt, die A-445-Planungen zu überarbeiten, da durch das Verwerfen der A-46-Planungen offensichtlich künftig deutlich weniger Verkehre zu erwarten sind, als ursprünglich angenommen (www.stoppt-a445.de vom 14. Mai 2013, wonach Grundlage zur Verkehrsprognose für die A 445 ein Zielzustand mit durchgängiger A 46 war)?
5. Ist es beabsichtigt, eine neue Netzbetrachtung zur A 445 in Auftrag zu geben, die berücksichtigt, dass die A 46 nicht mehr gebaut werden soll?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ungeachtet der Fortschreibung von BVWP und Bedarfsplan ist in den jeweiligen Planungsprozessen von A 445 und A 46 ein eigener Verkehrswert nachzuweisen. Gemäß geltendem Bedarfsplan sind sowohl die A 445 als auch die A 46 zwischen Hemer und Neheim im Vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarf begründet sich auf einer nach bundeseinheitlichen Kriterien durchgeführten Einzelbewertung.

Die Planungen der A 445 sind abgeschlossen. Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob seitens des Landes Nordrhein-Westfalen eine „neue Netzbetrachtung“ (Priorisierung der Planung der Bundesfernstraßen der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vom 22. September 2011) in Auftrag gegeben worden ist oder werden soll.

6. Aus welchen Gründen wurde die derzeit vorliegende Autobahnplanung ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant?

Die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). In der gesamtplanerischen Abwägung hat sich dabei ergeben, dass für vereinzelte Gebäude lediglich passiver Lärmschutz anzuordnen ist.