

25.06.2021

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 5522 vom 26. Mai 2021  
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/13911

### **Planungsstand des geplanten Um- und Ausbaus des Autobahnkreuzes Oberhausen A2/A3/A516**

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Der Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes (Abkürzung: AK) Oberhausen (A2/A3/A516) ist im geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Als Ziel ist eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der A3 (Verbindung Köln – Arnheim) und der A2 (Oberhausen – Hannover) innerhalb des AK und bis zu den Anschlussstellen Dinslaken-Süd (A3) und Oberhausen-Königshardt (A2) angegeben. Aktuell befindet sich die Maßnahme in der Planfeststellung. Trägerin des Verfahrens ist die Bezirksregierung Köln.

In der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von Straßen.NRW fünf Planungsvarianten vorgestellt. Im Rat der Stadt Oberhausen wurde durch Beschluss die Planungsvariante 5 favorisiert, da sie einen Ausbau innerhalb des Kreuzes vorsieht. Die aktuell vorliegenden Planunterlagen basieren allerdings auf Planungsvariante 4, die laut UVP im Vergleich der Schutzgüter Mensch, Natur, Landschaft usw. die schlechtesten Bewertungen erhielt – aber die billigste Variante ist.

Die Anwohner des AK Oberhausen, die die Verkehrssituation auf dem Kreuz beobachten, berichten, dass sich im letzten Jahr (vermutlich aufgrund der Pandemie) die Stauereignisse auf dem Autobahnkreuz erheblich reduziert haben. Zudem würde ein Ausbau einen erheblichen Eingriff in die Natur des Oberhausener Nordens bedeuten: Ca. 11 ha des Sterkrader Waldes (5000 Bäume) und 22 ha Grünland und Gehölzstrukturen entlang der A2 und A3 würden gerodet und nur zu einem Teil durch Kompensationsmaßnahmen in Oberhausen ersetzt. Da Oberhausen eine waldarme Kommune mit wenig Freiflächen ist, sollen die Ersatzmaßnahmen zum größten Teil im Kreis Wesel erfolgen.

Ein breites regionales Bündnis aus Naturschutzverbänden, Kirchengruppen, Initiativen und Klimabewegungen wehrt sich gegen den geplanten Um- und Ausbau.

Eine Onlinepetition hat bereits mehr als 51 000 Unterstützerinnen und Unterstützer. Gerade auf dem Hintergrund des Klimawandels sind Wald und Grünstrukturen für die Bürgerinnen und Bürger der dicht besiedelten und hochgradig versiegelten Großstadt Oberhausen (im bundesdeutschen Ranking an zweiter Stelle mit 44 Prozent Versiegelung) wichtig und können nicht

Datum des Originals: 25.06.2021/Ausgegeben: 01.07.2021

einfach ersatzlos beseitigt werden. Eine dringend erforderliche Verkehrswende muss statt dem Ausbau der Autobahnen klimaneutrale und nachhaltige Verkehrssysteme voranbringen. Das Bundesverfassungsgericht begründet sein aktuelles Urteil zum Klimaschutzgesetz (29.04.2021) so: „Danach darf nicht einer Generation zugestanden werden, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO<sub>2</sub>-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde.“ In der Verantwortung für kommende Generationen darf es in der Verkehrspolitik kein „Weiter so“ geben, sondern es muss alles getan werden, um die negativen Folgewirkungen im Vorfeld der Planungen zu verhindern und klimaneutrale Alternativen zu suchen.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 5522 mit Schreiben vom 25. Juni 2021 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

### ***Vorbemerkung der Landesregierung***

Nach Artikel 143e Absatz 1 Grundgesetz (GG) wurden die Bundesautobahnen bis zum 31.12.2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften geführt. Seit dem 01.01.2021 erfolgen Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung der Autobahnen durch die Autobahn GmbH des Bundes. Die Reform der Bundesstraßenverwaltung war Gegenstand der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020. Das hierzu erforderliche Gesetzgebungsverfahren ist vom Bundesgesetzgeber bis Anfang 2017 durchgeführt worden.

Mit dem Wechsel der Zuständigkeit für die Autobahnen sind sämtliche Akten für dieses Projekt sowie die zuständigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen komplett an die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage beruht daher weitgehend auf einer Stellungnahme der Autobahn GmbH bzw. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

#### ***1. Wann wird seitens der Landesregierung mit einem rechtssicheren Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen gerechnet?***

Im laufenden Verfahren sind zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen. Hierfür wird zurzeit durch den Vorhabenträger eine Erwidierung erarbeitet.

Aufgrund dieses frühen Verfahrensstandes ist eine Prognose, wann mit einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss gerechnet werden kann, zurzeit nicht möglich.

#### ***2. Ist es beabsichtigt, die aktuelle Planung aufgrund der Erkenntnisse der Pandemie und auf dem Hintergrund des Klimawandels (Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz) und des Ziels einer ökologischen Verkehrswende (mehr Gütertransporte über die Schiene, auf dem Wasserweg und Ausbau des ÖPNV) zu überarbeiten bzw. auf den Um- und Ausbau zu verzichten?***

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung in Bundestagsdrucksache 19/28699 zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

- 3. Ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Berücksichtigung von Alternativen beabsichtigt, wie z. B. telemetrische Verkehrslenkungssysteme, Öffnungen von Standspuren bei Stauereignissen, Einführung von Tempolimits?**

Verkehrslenkende/-steuernde Maßnahmen wie z.B. die temporäre Freigabe von Seitenstreifen können die Um- bzw. Ausbaumaßnahme nicht ersetzen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung in Bundestagsdrucksache 19/28699 zu der Frage 2 verwiesen.

- 4. Der Sterkrader Wald hat eine große regionale Bedeutung als Naherholungsgebiet und als Lebensraum streng geschützter Populationen. Wenn die Aufforstungen im Kreis Wesel erfolgen, wie soll die Schädigung z.B. von Feuersalamander, Zwergfledermaus, Iltis und der wandernden Tierarten verhindert werden, die zwangsläufig durch die Rodung großer Teile des 204 ha großen Waldes und durch die ersatzlose Entfernung der Grünstruktur und damit des Biotopverbundes entlang der A2 und A3 entstehen?**

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung in Bundestagsdrucksache 19/28699 zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

Im Übrigen ist die seinerzeitige Vorzugstrasse vor Beantragung der Planfeststellung in Abstimmung mit Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Oberhausen noch einmal optimiert und der Eingriff reduziert worden.

- 5. Seit mehr als 30 Jahren fehlt Lärmschutz an den Autobahnen der A2 und A3 im Oberhausener Norden. Nun wird der Lärmschutz im Zuge des Ausbaus versprochen. Allerdings rückt die Autobahn dann auch deutlich näher an die Bebauung der Anwohner heran. Wie will die Landesregierung dafür Sorge tragen, dass der seit Jahrzehnten überfällige Lärmschutz endlich kommt – auch wenn nicht ausgebaut wird?**

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung in Bundestagsdrucksache 19/28699 zu der Frage 10 verwiesen.

Eine Betrachtung möglicher Alternativmaßnahmen für den Lärmschutz kann nicht Bestandteil des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Um- und Ausbau sein.