

Planungsamt im Rathaus der Stadt Gladbeck
Neues Rathaus
Willy-Brandt-Platz 2
45964 Gladbeck

Essen, den 2015

Einspruch gegen die Planung der Transitautobahn A 52 im Abschnitt Bottrop/Stadtgrenze Gladbeck bis zur A 2

Die A 52 im nördlichen Bereich von Essen und entlang der B 224 in Bottrop und Gladbeck ist ein Teilstück der geplanten Transitautobahn in Nord-Süd-Richtung durch das mittlere Ruhrgebiet, bestehend aus der A 52 im Norden bis zum Dreieck Essen-Ost, der alten A 52 und der künftigen A 44 (zwischenzeitlich A 535 (Ruhralleetunnel + B 227n)).

Ich lege Einspruch gegen die separate Planfeststellung des nördlichen Teilstücks der A 52 auf Gladbecker Stadtgebiet ein. Ein nachweisbarer eigenständiger Verkehrswert, der Voraussetzung für dessen Genehmigung sein müsste, ist für diese Kurzstrecke nicht erkennbar. Der Planfeststellungsantrag zur A 52 ab Stadtgrenze Bottrop bis Beginn Innenstadt Gladbeck missachtet außerdem das Ergebnis des Ratsbürgerentscheids der Stadt Gladbeck vom März 2012 und das ablehnende Votum der Stadt gegen diesen Abschnitt und die Kostenbeteiligung an einem Verkehrstunnel für die Autobahn. Folgerichtig hat auch der Gladbecker Bürgermeister Ulrich Roland namens seiner Kommune beantragt, diesen Ausbau der B 224 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu nehmen.

Planung in Gladbeck führt zu Zusatzverkehrsbelastungen in Essen

Die Auswirkungen des Gladbecker Teilstücks auf das gesamte Verkehrsgeschehen zwischen Gladbeck, Altenessen und Essen-Ost bzw. Velbert werden nicht thematisiert. Die zu betrachtenden Belastungen werden hervorgerufen durch umfangreichen Transitverkehr, speziell auch Schwerlastverkehr, der heute die Querung des dicht bewohnten Ruhrgebiets meidet, ja sogar zeitweise ausgeschlossen ist oder durch die Umweltzone eingeschränkt wird.

Mit dem Bau des Teilstücks im Gladbecker Süden droht nun eine „Autobahn“, die bereits in Essen Nord wieder endet, und dort zusätzlichen Verkehr, u.a. auch Schwer- und Gefahrguttransporte, auf die B 224 /Gladbecker Str. ausspuckt. Diese ist mit ihren Zubringern bereits jetzt an der Kapazitätsgrenze angelangt. Die Verkehrsbelastung auf der B 224 und in den angrenzenden Stadtteilen Vogelheim und Altenessen würde weiter erheblich ansteigen, ohne dass Verkehrskonzepte zur Entlastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger dieser Stadtteile existierten. Notwendige Investitionsmittel des Bundes zur Verbesserung des ÖPNV zwischen Essen und dem Bereich Bottrop, Gladbeck, Dorsten, die die Belastung verringern könnten, werden so weiter eingeschränkt.

Das Land NRW hat die Planung des Essener Teilstücks der A52 zwischen Essen Nord und Frillendorf und dem Ruhralleetunnel (A 44) in der Zwischenzeit eingestellt. Die Realisierung ist

wegen der hohen Kosten für das Großprojekt vollkommen unrealistisch. Im Essener Norden zwischen Altenessener und Gladbecker Straße ist entgegen der ursprünglichen Absichten kein Tunnelbau möglich, ohne die Kosten in utopische Dimensionen zu treiben.

Mobilitätsanforderungen der Zukunft sprechen gegen den A 52-Weiterbau

Die betroffenen Städte Bottrop und Essen haben sich im Rahmen des Wettbewerbs für das Programm „Innovation City“ bereits für eine Reduzierung des PKW-Verkehrs um bis zu 20% ausgesprochen. Strengere Vorschriften für Ressourcenverbrauch, CO₂-Ausstoß und den Umstieg auf alternative Transportmittel (z.B. kombinierter Verkehr) werden und müssen eine moderne Verkehrspolitik prägen. Verkehr ist umfassend zu planen, Bus und Bahn und die Chancen der Elektromobilität, E-Bikes und Radverkehr sind angemessen zu berücksichtigen. Der Staatsbetrieb „Straßen NRW“, der „nur“ auf Straßenbau setzt, ist somit von der Ausrichtung her antiquiert.

Für den Fernverkehr zwischen Nord- und Westdeutschland stehen bereits ohne Neubau weiterer A 52-Abschnitte gleichwertige Alternativstrecken zur Verfügung: A 2, A 43, A 42, Kreuz Recklinghausen, Kreuz Herne. Sie sind nur 5,8 km länger als die A 52 / B224. Ihr sechsstreifiger Ausbau einschließlich der Ertüchtigung der BAB-Kreuze beginnt in wenigen Monaten.

A 52 Trasse ist Ballast für die Stadtentwicklung im Essener Norden

Trotzdem blockiert die A 52 seit über 30 Jahren überfällige Stadtentwicklungen, weil die mögliche Trasse immer von Bebauung frei gehalten werden musste.

Beim Bau der Autobahn entstünde zusätzlich ein 500 m breiter Korridor, der wegen zu hoher Lärm- und Abgasbelastung von neuer Wohnbebauung frei zu halten wäre. Damit fördert diese Planung die Zerschneidung von gewachsenen Stadtteilen und somit deren Verödung, weil niemand, der es sich leisten kann in Trassennähe wohnen wollen wird. Ebenso betroffen sind die wenigen Freizonen im Essener Norden wie in Gladbeck am Schloss Wittringen. Die renaturierten ehemaligen Bergbauflächen werden als Schutzraum für bedrohte Pflanzen- und Tierarten ausfallen. Es gibt deshalb den Anspruch, besonders umweltbelastende Verkehre um dieses Gebiet herum zu führen.

Die strukturellen Erfolge der Vergangenheit und die laufenden Planungen für eine Verbesserung des Wohnumfeldes im Essener Norden und andernorts werden mit dem A 52-Weiterbau, der öffentliche Mittel in dreistelliger Millionenhöhe verschlingen würde, zunichte gemacht. Auch die zwischenzeitlich durchgeführten Untersuchungen und Änderungen an den Planungsunterlagen ändern nichts daran, dass deutlich größere Verkehrsströme zusätzlich in dicht besiedelte und bereits heute hoch belastete Essener Stadtgebiete geführt werden würden.

Gezeichnet

Name

Vorname.....

Straße.....

PLZ.....

Wohnort.....

Unterschrift.....