

# **Netzwerk der Bürgerinitiativen, Vereine, Verkehrs-, Umwelt- und Naturschutzverbände der Städte Bottrop, Essen und Gladbeck**

Metropole Ruhr, im Dezember 2014

## **Erklärung zum Plan einer neuen Transitautobahn A52/A44 durch das mittlere Ruhrgebiet**

**Wir wollen, dass keine neue Transitautobahn durchs Ruhrgebiet gebaut wird, das heißt, dass kein Abschnitt einer neuen Autobahn von Gelsenkirchen-Buer-West („A 52“) bis durch den Essener Süden („A 44“) in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 aufgenommen wird.**

Was wollen wir – positiv ausgedrückt – mobilitäts- und verkehrspolitisch erreichen? Wir wollen verhindern, dass die Bundesregierung im BVWP eine Grundlage für die Finanzierung einer Maßnahme schafft, die nur eine äußerst geringfügige Verbesserung des überregionalen Fernverkehrs brächte, die aber ein unangemessener und irreversibler Eingriff in die Lebensqualität einer Vielzahl von Bewohnern der betroffenen Region wäre.

Dies gilt für die Abschnitte im Essener Süden („Ruhralleetunnel“) und von Essen-Ost bis Gladbeck („A 52“), insbesondere die Abschnitte zwischen Essen-Nord und Bottrop und zwischen Bottrop und A 2 in Gladbeck. Deren Bau wünschen sich Verkehrspolitiker der alten Denkart einseitiger Autovorrangpolitik. Während das Planfeststellungsverfahren für die A 52 in Essen mangels Realisierungschancen eingestellt wurde und das eingeleitete Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Essen-Nord-Bottrop ruht, treibt die Behörde den Plan des Abschnitts Bottrop-Gladbeck/A 2 voran.

Dies ist für viele Bürgerinnen und Bürger unverständlich, weil es andernorts einen hohen Investitionsbedarf in die verkehrliche Infrastruktur von Bahn und Kraftfahrzeugen gibt, um das vorhandene Verkehrsnetz überhaupt aufrecht zu erhalten. Neubauten sind nur zu verantworten, wenn sie zu nachhaltiger und wesentlicher Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur beitragen. Das ist bei der geplanten Transitautobahn insgesamt und auch bei dem Abschnitt zwischen A 42 und A 2 nicht der Fall.

Als engagierte Bürgerinnen und Bürger, die sich in Bürgerinitiativen, Vereinen, Umwelt- und Naturschutzverbänden zusammengeschlossen haben, wollen wir gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Vorhaben im Verkehrssektor konkret umsetzen. Unser Einsatz für eine Bewusstseinsänderung hin zu mehr nachhaltiger Mobilität wurde von der deutschen

UNESCO-Kommission als offizielles Projekt der Dekade Bildung für nachhaltige Entwicklung ausgezeichnet. Wir wollen, dass das Ergebnis des Gladbecker Ratsbürgerentscheids von März 2012 – Mehrheit von 56 % der abgegebenen Stimmen gegen die Autobahn – respektiert wird. Wir wollen, dass folgende Argumente berücksichtigt werden:

## **1. Die Zielsetzung ist verfehlt**

### **1.1. Für den Bau einer Autobahn zwischen Essen und Gladbeck besteht kein Bedarf.**

- Die Aufnahme dieser lokalen Maßnahme widerspräche dem Ziel, nur überregional bedeutende Maßnahmen in den BVWP aufzunehmen.
- Für den Fernverkehr zwischen Norddeutschland und Westdeutschland gibt es bereits die leistungsstarke Verbindung über A 2, A 43, A 42, Kreuz Recklinghausen und Kreuz Herne. Ihr sechsspuriger Ausbau einschließlich der Ertüchtigung der BAB-Kreuze ist in Teilen bereits vorhanden bzw. beginnt in wenigen Monaten. Sie ist je nach Ziel nur 4,4 oder 5,8 km länger als die A 52 / B224. Eine neue Autobahn ist nicht erforderlich.
- Für die Entlastung des regionalen Verkehrs hätte der Bau keine nachhaltige Bedeutung. Die durch die heutige B 224 bewältigten Pendlerströme zwischen den Zentren des Ruhrgebiets (insbesondere Stadt Essen) und dem Umland / Münsterland werden nach den Prognosen des Regionalverband Ruhr aufgrund der regional spezifischen, demografischen Entwicklung kontinuierlich geringer. Immer mehr Pendler nutzen unter Verzicht auf den eigenen Pkw die Angebote von Bahn und Bus.

### **1.2. Der Bau des A52-Teilstücks verfehlt den angestrebten Zweck.**

- Die Planungen sind nicht mehr in ein konkretes Gesamtkonzept einer durchgängigen Nord-Süd-Autobahn eingebettet. In den nächsten Jahrzehnten könnten allenfalls, wenn ein Baurecht gegen die dortigen erheblichen Widerstände erreicht werden kann, die beiden Abschnitte auf Bottroper und Gladbecker Stadtgebiet zwischen A42 und A2 gebaut werden. Deren Nutzen ist in erheblichem Maße fragwürdig, weil er abhängig ist von unkonkreten und widersprüchlichen Planungen nördlich und südlich des Teilstücks. Beide eingeleiteten Planfeststellungsverfahren für diese Teilabschnitte weisen bereits jetzt erhebliche, rechtliche Mängel auf. Für die kritischsten Abschnitte, im Norden durch Gladbeck und im Süden durch Essen (A52 im Norden und A44 im Süden) gibt es weder bautechnische noch gesamtkonzeptionelle Planungen oder Begutachtungen.
- Die Landesregierung NRW sieht für den Bau der A52 im Essener Norden und den Bau der A44 im Essener Süden sowohl in finanzieller als auch in bautechnischer Sicht keine Realisierungsmöglichkeiten. Aufgrund des sich verändernden Mobilitätsverhaltens im Ballungsraum der Metropole Ruhr sowie durch den sechsspurigen Ausbau der Hauptverkehrsadern (A2, A3, A40, A42,

A43, A1) in der Region sieht sie inzwischen auch keine Notwendigkeit mehr dafür. Nach Realisierung dieses vielverzweigten Netzes sechsspüriger Autobahnen sind Bypässe für den überregionalen Verkehr nicht mehr erforderlich.

- Der Weiterbau der A 52 zwischen Essen und Gladbeck könnte daher kein überregional bedeutsamer Lückenschluss einer Transitautobahn sein. Denn dazu wären in Essen mehrere Tunnelbereiche von mindestens sechs Kilometern Länge erforderlich. Diese aber sind vor Ort hoch umstritten, u.a., da sie bau- und kostentechnisch in bewohnten, teilweise hoch verdichteten Stadtteilen schwer zu realisieren sind und der angenommene Finanzbedarf mehrfach in schwindelnde Höhen nach oben korrigiert werden musste. Die Landesregierung hat sie weder zum BVWP angemeldet noch zur Planfeststellung beantragt. Dies gilt ebenso für die Neubaupläne der A 44 auf Essener Gebiet („Ruhralleetunnel“). Zusätzlich ist unter anderem aus Kostengründen unsicher, ob der widerrechtlich begonnene Bau der A 44 von Velbert nach Ratingen, der durch mehrere Gerichtsurteile gestoppt wurde, jemals fertiggestellt wird.
- Der im Stadtbereich Gladbeck außerhalb der vorliegenden Planungen erwogene Tunnel könnte von den zahlreichen Gefahrguttransporten der Region (Chemiepark Marl, Ölchemie Scholven) in und auch nach der Bauzeit wegen des Tunnelbeschränkungscode der ABR nur eingeschränkt genutzt werden.

## **2. Das Autobahnproblem endgültig lösen**

### **2.1. Für lokale Verkehrsprobleme gibt es lokale Lösungen.**

- Insbesondere der Schwerlastfernverkehr kann durch verkehrsleitende Maßnahmen auf die bestehenden, kapazitätsstarken Autobahnen konzentriert und von der Durchfahrung der Städte Gladbeck und Bottrop ferngehalten werden.
- Die anstehende Neuordnung der Regional- und S-Bahnen im nördlichen Ruhrgebiet kann durch Verbesserung der Bedienung entlang der Straßentrasse zu einem erheblichen, den Straßenverkehr auf der A 52 unmittelbar entlastenden Nutzerzuwachs führen.
- Die für die A 52 benötigte Fläche, insbesondere von Gladbeck über Bottrop nach Essen Nord kann sinnvoller und wesentlich preisgünstiger für Sondertrassen für Busse und Taxis genutzt werden.
- Radwege zwischen den Städten an der beabsichtigten A 52-Strecke, die auch für Pendler und den Alltagsverkehr tauglich sind, sind dringend erforderlich und bereits in konkreter Planung. Auch sie dürften einen Beitrag zur Entlastung des Pkw-Verkehrs leisten und ein wenig dazu beitragen, eine Autobahn für Nahverkehr entbehrlich zu machen.

### **2.2. Die A 52 brächte konkrete Nachteile für den Verkehr der Region.**

- Der Zugang zur Trasse in Gladbeck soll von aktuell fünf Einfahrten auf die B 224 auf eine Autobahnauffahrt reduziert werden. Innerstädtische Staus wären die Folge.

- Das geplante AB-Kreuz bzw. „-Dreieck“ A 2 / A 52 würde den straßenseitigen Zugang zu den anliegenden Stadtteilen und zum Gewerbegebiet Brauck in Gladbeck wesentlich erschweren.
- Die Verkehrsbelastung in den südlich angrenzenden Stadtteilen des Essener Nordens (Vogelheim und Altenessen) würde weiter erheblich ansteigen, ohne dass konzeptionelle Planungen, die die Bewohner der Stadtteile entlasten könnten, vorhanden sind bzw. mittelfristig realisiert werden würden.

### **2.3. Für die Realisierung der A 52 wird es im nächsten Jahrzehnt kein Baurecht geben.**

- Das Planfeststellungsverfahren für den Bottroper Bereich bis Stadtgrenze Gladbeck steckt seit Jahren fest. Es leidet unter erheblichen Rechtsmängeln. Der vorgelegte Plan entspricht nicht mehr den geänderten gesetzlichen Erfordernissen, er hat keinen eigenen Verkehrswert, eine Offenlegung in Gladbeck ist nicht erfolgt.
- Der Bau eines weiteren Kleinabschnitts ab Stadtgrenze Bottrop bis Beginn Innenstadt Gladbeck brächte schwerwiegende Nachteile für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gladbeck. Sie würden nördlich des Plangebiets einer schrecklichen Wirklichkeit ausgesetzt werden: Verkehr in voller Autobahnstärke auf der Bundesstraße durch die Innenstadt.

## **3. Für Lebensqualität, Gesundheit und Recht**

### **3.1. Die Maßnahme würde gegen Luft- und Lärmschutzgesetze verstoßen. Sie würde unzulässig in das Recht der körperlichen Unversehrtheit der Anwohner eingreifen.**

- Ein Bau der A 52 mitten durch dichte Besiedlung in Bottrop und Gladbeck wäre ein massiver, gegen zahlreiche Schutznormen verstoßender Eingriff in die Lebensqualität tausender Anwohner. Er wäre für viele Bürgerinnen und Bürger in Gladbeck und Bottrop aufgrund der weiteren Zunahme von Schadstoffemissionen durch den Schwerlastverkehr eine konkrete Gefahr für Leib und Leben. Schon allein deshalb würde der zur Erleichterung des Fernverkehrs nicht erforderliche Bau und Betrieb der A 52 durch Gladbeck und Bottrop in der ohnehin stark belasteten Emscherzone einen Verstoß gegen das Verfassungsgebot der Verhältnismäßigkeit darstellen.
- Zusätzlich würde diese Autobahn auch den nördlichen Teil des Regionalen Grünzuges C im Emscher Landschaftspark durchschneiden. Dieser ist Teil des in den 1920er Jahren entwickelten Freiraumsystems für das gesamte Ruhrgebiet. Neben den ökologischen Funktionen hat er heute insbesondere hohe klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen. Diese sind – in Zeiten des Klimawandels und dringend notwendiger Maßnahmen zur Klimaanpassung in den Ballungsregionen – von sehr hoher Bedeutung, weil die Emscherniederung besonders hoch mit Schadstoffen belastet ist und die hier lebenden Menschen dadurch besonders hohen Gesundheitsrisiken

(kürzere Lebenserwartung, höchste Krebsraten) ausgesetzt sind (belegt durch zahlreiche Studien der Universitäten Duisburg-Essen u.a.). Darum stehen die Zuständigen auf allen Ebenen der Politik gegenüber den Bewohnern in den „Emscherstädten“ bezüglich der Gesundheitsvorsorge und der Umweltgerechtigkeit in einer besonderen Verpflichtung. Diese findet im zurzeit in Erstellung befindlichen Regionalplan der Metropole Ruhr ihren Ausdruck darin, dass „Erhalt und Schutz der Regionalen Grünstreifen“ als Planungsziel formuliert wird und somit eine besondere Schutzkategorie darstellt.

- Nach den behördlichen Daten und nach den bislang erfolgten, leider nur bruchstückhaften Messungen werden die zulässigen deutschen und europäischen Grenzwerte von NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, Feinstaub und Lärm bereits heute immer wieder überschritten. Insbesondere würde der zusätzliche Schwerlastverkehr infolge des Autobahnbaus die gesundheitlichen Belastungen der Bevölkerung durch diese Schadstoffe weiter erhöhen. Die EU hat 2014 u. a. wegen der besonderen Situation des nördlichen Ruhrgebietes unverzügliche Maßnahmen zu wirksamer Schadstoffreduktion angemahnt und gegen die Bundesrepublik Deutschland und die betroffenen Kommunen bereits Sanktionen bis zu 50.000 Euro pro Tag und Überschreitung angekündigt. Die Autobahnpläne enthalten weder Angaben über die durch Mehrverkehr zu erwartenden Verschlechterungen noch beachten sie, dass die zulässigen Grenzwerte auf europäischer und nationaler Ebene gesenkt worden sind bzw. dass ihre Senkung bevorsteht. Die Auswirkungen der besonders gefährlichen Feinstäube unterhalb der Größe PM 2,5 wurden bislang an keiner Stelle berücksichtigt.

### **3.2. Es ist mit Widerstand zu rechnen.**

- Es ist nur schwer vorstellbar, dass die Weiterverfolgung des Städte durchschneidenden A 52-Projekts gegen den erheblichen, seit Jahrzehnten bestehenden Widerstand der Bürgerinnen und Bürger erfolgreich sein könnte.
- Im Zentrum des Gladbecker Widerstandes stehen die Gefahren für die Gesundheit der Gladbecker Bürgerinnen und Bürger, die schlechtere Erreichbarkeit der Stadt und die Minderung der Lebensqualität insgesamt. Die Betroffenen nehmen sie angesichts der schon heute bestehenden Beeinträchtigungen durch zwei Autobahnen und eine viel befahrene Güterzugstrecke durch die Stadt nicht hin.
- Der Schlosspark Wittringen (nördlicher Teil des Regionalen Grünstreifens C) würde durch das Kreuz A 52 / A 2 samt „Überflieger“ fast vollständig mit mehr als 55 dB verlärmert und mit Feinstaub belastet. Er verlöre seine Funktion als wesentliches Erholungsgebiet der Region.
- Seitens der Stadt Gladbeck ist mit erheblichem politischen Widerstand gegen den Bau der dritten Autobahn durch die Stadt zu rechnen. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt haben sich am 25.03.2012 bei dem Ratsbürgerentscheid gem. § 26 GO NRW bei hoher Wahlbeteiligung mit einer Mehrheit von 56 % der abgegebenen Stimmen gegen die Autobahn ausgesprochen. Die Landes-

regierung hat daraufhin öffentlich erklärt, dass sie den Gladbecker Willen respektieren werde.

- Der Gladbecker Bürgermeister, im Mai 2014 mit 63,7 % wiedergewählt, hat sich im August 2014 in Briefen erneut an die Landesregierung gewandt und ebenso wie der Vorsitzende der Mehrheitsfraktion im Rat der Stadt öffentlich gegen die Autobahn positioniert. Er hat angekündigt, dass die Stadt alle in Betracht kommenden rechtlichen und politischen Schritte dagegen ergreifen werde. Gegen den ersten Planfeststellungsantrag für einen Kleinabschnitt auf Bottroper Gebiet hat die Stadt Gladbeck 2009 im Wege der Einwendung strukturelle Rechtsmängel des Verfahrens gerügt; die rechtliche Entscheidung darüber steht aus.
- Am 18. September 2014 hat sich der Rat der Stadt Gladbeck eindeutig gegen die beantragte Planfeststellung des Autobahnkreuzes („-dreiecks“) mit der A2 auf Gladbecker Stadtgebiet ausgesprochen und die Aussetzung verlangt. Die Transitautobahn sei als Ganze zu betrachten. Dies habe zur Folge, dass der Bau obsolet und der gesamte Plan zu verwerfen sei.
- Die Landesregierung trug als Argumente für den Bau vor: Finanzierung des Zugangs zu einem Bottroper Gewerbegebiet und Schallschutzes entlang der heutigen B224 durch den Bund. Diese Argumente sind für die Betroffenen insgesamt nicht nachvollziehbar. Als Begründung für den Neubau einer kompletten Autobahn widersprechen sie dem Gebot der Verhältnismäßigkeit. Schallschutz ist auch an der bestehenden B 224 möglich.

#### **4. Fazit:**

Das Vorhaben ist in Gänze abzulehnen.

Zur Bewältigung der regionalen und überregionalen Verkehrsprobleme gibt es konzeptionell wesentlich bessere und preiswertere Alternativen als den Autobahnbau auf der Trasse der B 224. Sie werden u.a. deshalb nicht genutzt, weil die schwebende Bauabsicht des Bundes seit mehreren Jahrzehnten sämtliche strukturellen und städtebaulichen Entwicklungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen in Teilen von Essen, Bottrop und Gladbeck wie eine Veränderungssperre de facto unmöglich macht. Dieser die Stadtplanung lähmende Stillstand – auch der dringend erforderlichen, regionalen Mobilitätsverbesserung – kann endlich überwunden werden, wenn das Vorhaben nicht mehr in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird.

Wir haben viele positive Maßnahmenvorschläge für Verkehrsverbesserungen ohne Autobahn erarbeitet, exemplarisch für alle betroffenen Städte und Stadtteile etwa für Gladbeck veröffentlicht auf der Seite [http://www.buergerforum-gladbeck.de/images/docs/1410\\_CDU/Masnahmen\\_zur\\_Verbesserung\\_der\\_regionalen\\_Mobilitaet.pdf](http://www.buergerforum-gladbeck.de/images/docs/1410_CDU/Masnahmen_zur_Verbesserung_der_regionalen_Mobilitaet.pdf)

Dokumente und Quellennachweise zu Verkehr und Gesundheit siehe  
<http://www.transit-autobahn.de/transit/node/81> (Argumente)  
<http://www.transit-autobahn.de/transit/node/72> (Dokumente)

Diese Erklärung ist unterzeichnet von



Runder UmweltTisch Essen  
 c/o Dr. Dieter Küpper  
 Messeallee 28, 45131 Essen,  
[drdieterkuepper@gmail.com](mailto:drdieterkuepper@gmail.com)



**Mobilität~Werk~Stadt  
 für die Metropole Ruhr**

Mobilität ~ Werk ~ Stadt e.V.  
 c/o Dr. Martin Arnold  
 Weichselstr. 22, 45136 Essen  
[ma@mobilitaetwerkstadt.de](mailto:ma@mobilitaetwerkstadt.de)

Nachhaltigkeit lernen



Weltdekade der  
 Vereinten Nationen  
 2005-2014

Bildung für  
 nachhaltige  
 Entwicklung



Offizielles Projekt  
 der Weltdekade  
 2013 / 2014



Agenda-Gruppe 1, Essen



Allgemeiner Deutscher  
 Fahrrad-Club  
 Kreisverband Essen e.V.



FREUNDE DER ERDE

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
 Landesverband Nordrhein-Westfalen,  
 Kreisgruppe Bottrop, Kreisgruppe Essen,  
 Kreisgruppe Mettmann, Kreisgruppe Mülheim an der  
 Ruhr, Ortsgruppe Heiligenhaus



**BÜRGERFORUM GLADBECK**

Bürger für eine lebenswerte Region

e.V.

**EVANGELISCHEKIRCHE IN ESSEN**

Beirat für Umwelt



Stadtteilkonferenz  
 Essen – Vogelheim



Bottrop



Essen



Gladbeck



Kreisverband Essen e. V.

**wege  
 für ESSEN**

Weitere  
 unterzeichnende  
 Organisationen: siehe  
 nächste Seite

# Arbeitskreis Stadtbildpflege



Gladbeck



Baum - und Grünschutzinitiative  
Bottrop



Landesgemeinschaft Naturschutz und  
Umwelt Nordrhein-Westfalen e.V.



Naturschutzbund Ruhr e.V.

