

Bundesstraße B 224/Planung A 52
Chronologie
(... aus Sicht der Stadt Gladbeck)

1. Seit vielen Jahren setzt sich die Stadt Gladbeck mit den durch die Führung der B 224 im Stadtgebiet von Gladbeck hervorgerufenen Verkehrsproblemen mit den Dienststellen des Landschaftsverbandes (LWL) auseinander.
2. Mitte/Ende der 80er Jahre konkretisieren sich die planerischen Überlegungen des LWL für die Höherstufung der B 224 zur A 52. Erste Vorentwürfe werden mit der Stadt Gladbeck erörtert. Bereits hier werden die unterschiedlichen Interessenlagen deutlich.
3. Die Stadt Gladbeck hat daher zur Klärung der Frage, wie die B 224 zukünftig im Stadtgebiet geführt werden kann, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.
4. Die Ergebnisse der Studie wurden in der Sitzung des Planungsausschusses im Juni 1992 vorgestellt und diskutiert. Ergebnis war u. a., dass eine Tunnelführung in Form einer überdeckelten Troglage machbar ist und diese zur Lösung der städtischen Probleme im Abschnitt nördlich der A 2 zu empfehlen ist. Trotz kostensparender unkonventioneller Lösungen bei den Anschlussstellen erfordert dieser Lösungsvorschlag immer noch eine Investition von ca. 300 Mio. DM nach dem Preisstand von 1992.
5. Im Bundesverkehrswegeplan 1992 ist die B 224 als „Neues Vorhaben“ im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Landschaftsverband hat daher den gesetzlichen Auftrag, die Planung für die A 52 im Abschnitt zwischen Stadtgrenze Gelsenkirchen und A 42 Autobahnkreuz Essen-Nord zu erstellen.
6. Im Vorfeld eines Linienbestimmungsverfahrens hat das Westfälische Straßenbauamt die Erarbeitung einer Umweltverträglichkeitsstudie zur Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in Auftrag gegeben. Seit Anfang 1996 wird die Studie erarbeitet und mit den betroffenen Städten finden Abstimmungsgespräche statt.
7. Im Zuge des UVS hat der Landschaftsverband einen ersten Vorentwurf für die Anbindung der städtischen Straßen an die zukünftige A 52 vorgelegt. Aus Sicht der Stadt Gladbeck sind die Zufahrten zum Gewerbepark Brauck und zum Wittringer Wald unbefriedigend gelöst. Die Frage der Anbindung der Innenstadt an die A 52 (Schützenstraße / Grabenstraße) bedarf neben der Klärung städtebaulicher Fragen auch der Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsnetz.
8. Das Projekt Ausbau der B 224 zur A 52 unter Berücksichtigung der infrastrukturellen und siedlungspolitischen Belange der Anrainerstädte ist im November 1996 bei der Regionalkonferenz Emscher-Lippe angemeldet worden und als Leitprojekt aufgenommen worden.
9. Staatssekretär N. Lammert vom Bundesverkehrsministerium wurde im Okt. 1997 die städt. Interessenlage bzgl. einer zukünftigen stadtverträglichen Führung der B 224 / A 52 vorgestellt.

10. Die direkte Verkehrsanbindung des Gewerbeparks Brauck an die B 224 ist im Okt. 1997 offiziell eröffnet worden (nur Zufahrt in den Gewerbepark). Die Verkehrsanbindung gilt als Übergangslösung bis zum Bau der A 52.
11. Zur qualifizierten Darstellung der städtischen Interessenlage hat die Stadt Gladbeck im Aug. 1997 ein weiteres Gutachten zur stadtverträglichen Führung und Anbindung der A 52 in Auftrag gegeben. Der Stadterneuerungsantrag in Höhe von 79.7000,-- DM wurde im Dezember 1997 mit einer 50%igen Bezuschussung bewilligt.
12. Die beauftragten Gutachterbüros Waning Consult und Pesch & Partner haben Vorschläge erarbeitet für die stadtverträgliche Führung und die Anbindung der städt. Straßen an die zukünftige A 52. Anschlussstellen sind in Höhe der Kösheide und als Anschlussstelle Gladbeck sind die beiden Halbanschlussstellen Schützenstraße und Grabenstraße vorgesehen. Zwischen diesen beiden Anschlussstellen soll die A 52 im Tunnel geführt werden. Ferner macht die Führung der A 52 Anpassungen im innerstädt. Straßennetz erforderlich. Die geschätzten Investitionskosten belaufen sich auf ca. 390 Mio.DM.
13. Beratung und Diskussion des Gutachters in der Sitzung des Planungsausschusses am 23.04.1998. Die Planung findet Zustimmung und es werden Anregungen zur Gestaltung des Autobahnkreuzes A 2 / A 52 und zur innerstädt. Verkehrserschließung vorgebracht.
14. Weiterleitung des Gutachtens an das Westfl. Straßenbauamt Bochum (WSBA) im Oktober 1998 mit der Bitte um angemessene Berücksichtigung im weiteren Planungsverfahren der A 52.
15. Um auch die Ausfahrt aus dem Gewerbepark Brauck zur B 224 zu ermöglichen, wurde im November 1999 der Teilausbau des Autobahnkreuzes A 2/ B 224 (A 52) durch die Brückenverbreiterung A 2 und den Bau der Kreisfahrbahn begonnen. Es soll Anfang / Mitte 2002 abgeschlossen sein.
16. Der Landschaftsverband (LWL) wird neben dem von der Stadt Gladbeck vorgelegten Konzept eine weitere Alternative erarbeiten, die eine Führung der B 224 / A 52 ohne Tunnel vorsieht, da dies der BMV zur Entscheidungsfindung verlangt.
Das eingeleitete Linienbestimmungsverfahren wird wieder aufgegriffen und voraussichtlich bis 2003 abgeschlossen sein. Anschließend soll die Planung bis 2005 erarbeitet sein, so dass dann die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beginnen kann (2007/2008).
17. Bereitschaft der Stadt Bottrop, den Gewerbepark Boy an die im Gutachten der Stadt Gladbeck vorgesehene Anschlussstelle A 52 in Höhe Kösheide anzubinden. (April 2001)
18. Initiative der Städte Bottrop und Gladbeck an den Landesbetrieb Straßenbau NL Bochum, um eine Beteiligung an dem Essener Privatfinanzierungsprojekt zur Autobahn A 52 im Abschnitt zwischen A 40 und A 42 sicher zu stellen. Das Vorhaben wurde durch Zeitungsmeldungen im Oktober 2001 bekannt.

A 52 in Bottrop und Gladbeck

I. Chronologie der Planung (soweit von hier nachvollziehbar) (... aus Sicht der Stadt Bottrop)

- 1980: Vorentwurf für den Ausbau im Zuge der vorhandenen B 224 liegt vor (Variante I).
- 1982: Verschwenkung nach Osten um die Siedlung Boymannsheide herum mit Durchschneidung des Stinneswäldchens wird geplant (Variante II).
- 1984: Der FNP mit der geänderten Trassenführung der A 52 (Variante II) wird am 23.05.1984 gültig. Trotz städtebaulicher Vorteile bleibt aber die Linienführung der Variante II in den Folgejahren wegen der Eingriffe in Landschaft und Natur heftig umstritten.
- 1988: In der Diskussion um die Linienführung kommt bei der Variante I die Troglage im Bereich der Horster Straße ins Gespräch.
- 1989: Die Varianten I b und II b liegen vor.
- 1990: Im Januar legt das Westfälische Amt für Landespflege die „Landschaftspflegerische Vorprüfung“ im Rahmen der Variantenuntersuchung vor. Darin wird die Variante I b eindeutig favorisiert.
Das Forstamt Recklinghausen / die Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe, die Landesanstalt für Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forstplanung NW sowie der RP Münster lehnen die Variante II ab.
- 1992: Aufnahme der A 52 in den Bundesverkehrswegeplan als „neues Vorhaben“ im vor-dringlichen Bedarf.
Ratsbeschluss der Stadt Essen **gegen** den Weiterbau der A 52 auf dem Gebiet der Stadt Essen (von der A 40 in Essen bis zur A 42).
- 1993: WAZ Gladbeck meldet: Bonn reserviert erste Mittel in Höhe von 52,9 Mio DM für den Abschnitt von der A 42 bis zur A 2 und 48 Mio DM für den Abschnitt nördl. der A 2 bis Gelsenkirchen-Buer.
- 1995: Erste Gespräche für eine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in Form einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden geführt. Die Studie ist erforderlich für den Umbau und die Umwidmung der B 224 zur A 52, die zu „*einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines Linienbestimmungsverfahrens gemäß den Bestimmungen des § 16 Bundesfernstraßengesetz*“ erfolgen sollen.
Das Linienbestimmungsverfahren soll aus Rechtssicherheitsgründen geführt werden, obwohl bei der Variante I die Trasse der bereits vorhandenen B 224 genutzt wird.
Als Fertigstellungstermin der UVS ist Ende 1997 / Anfang 1998 vorgesehen.
- 1996: Im Dezember liegt die „Kurzdarstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung für den Ausbau der B 224 zur A 52“ vor.
- 1997/99: Keine größeren, hier bekannten Aktivitäten im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau. Die vorgesehen Fertigstellung der UVS erfolgt nicht.
- 2000: Abstimmung der Städte Bottrop und Gladbeck über die gemeinsame Nutzung der von der Stadt Gladbeck geplanten Anschlussstelle Kösheide durch Anbindung der Straße Im Gewerbepark an diese Anschlussstelle. Die bisher vorgesehene Verschwenkung nach Süden bis zur Horster Straße kann damit entfallen.

- 2001: Minister Schwanhold will für den Bereich der Stadt Essen eine Machbarkeitsstudie zur A 52 unter dem Aspekt einer privaten Finanzierung prüfen lassen.
Das Thema Umbau der B 224 zur A 52 wird in den regelmäßigen Gesprächen zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau (LBS) NRW, NL Bochum und der Stadt Bottrop aufgegriffen und konkretisiert.
Gemeinsames Schreiben der Städte Bottrop und Gladbeck an den Leiter des LBS NRW, Herrn Ltd. Landesbaudirektor Plato m. d. B., sich wegen der Umorientierung der Stadt Essen beim LBS NRW, NL Essen, für die Interessen unserer beiden Städte einzusetzen.
- 2002: Gemeinsames Schreiben der Oberbürgermeister Löchelt, Schwerhoff und Wittke an das BMVBW und Vereinbarung eines Gesprächstermins für den 22.04.2002 in Gladbeck.
Erneutes Aufgreifen und konkretisieren des Themas im Stadtgespräch zwischen Bottrop und dem LBS NRW, NL Bochum, am 10.04.2002
- 2003: Das Linienbestimmungsverfahren für die A 52 soll zum Abschluss gebracht werden.
- 2007/8: Das Planfeststellungsverfahren könnte abgeschlossen sein.

II. Ziele, die durch den Bau der A 52 erreicht werden sollen:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Beschleunigung des Verkehrsablaufs auf der B 224, vor Allem in den Abschnitten nördlich der A 42 (Bereiche Bottrop / Gladbeck).
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zuge der B 224.
- Dazu sind die Knotenpunkte
 - B 224 / L 641 -Prosperstraße-,
 - B 224 / L 633 -Horster Straße-
 - B 224 / A 2 -Anschlussstelle Essen / Gladbeck-
 umzubauen. Sie verzögern in ihrem Ausbauzustand den Verkehrsablauf, reduzieren erheblich die Leistungsfähigkeit und sind Punkte mit gesteigertem Unfallgeschehen. Die beiden Knotenpunkte B 224 / L 641 und B 224 / L 633 müssen deshalb zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zur Unfallreduzierung planfrei gestaltet werden.
- Stadtverträglicher Ausbau und Verbesserung der Lärmsituation für die Siedlungsbereiche Walter-Schindler-Straße, Boymannsheide und Welheim: Teilweise Troglage und Errichtung von Lärmschutzanlagen.
- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den vom Rückgang des Bergbaus besonders betroffenen Gebieten.
- Erschließung der neu entstehenden Gewerbeansiedlungen, die zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit dringend benötigt werden. Dazu ist eine schnelle und gravierende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der B 224 erforderlich.
- Verbesserung der Infrastruktur für den Emscher-Lippe-Raum zur Stärkung der Position im Wettbewerb der Regionen.

Nächstes und wichtigstes Ziel: Einstellung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf **und** Aufnahme des Projektes in den Fünfjahresplan.