

A52

Der Weiterbau der Autobahn A 52 kann weiten Teilen des nördlichen Ruhrgebiets neue wirtschaftliche Perspektiven geben – wenn sich wirtschaftliches Denken durchsetzt. HOLGER ELFES



B 224: Dauerstau in Gladbeck schreckt Investoren ab.

STREIT UM NORD-SÜD-VERBINDUNG

► Im Osten macht man mit dem Instrument schon seit über einem Jahrzehnt überwiegend gute Erfahrungen: Infrastruktur-Maßnahmen werden durch ein vereinfachtes Planungs- und Rechtswegeverfahren massiv beschleunigt. Kaum zehn Jahre hat es gedauert, bis die Ostsee-Autobahn von Lübeck nach Vorpommern vom Reißbrett in die Realität umgesetzt war. In anderen Teilen der Republik geht das meist nicht so schnell. Zehn, zwanzig, dreißig in Einzelfällen gar annähernd fünfzig Jahre dauern Baumaßnahmen bis zur Fertigstellung. Dazwischen liegen lange Planungsphasen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und langjährige Prozesse von Anliegern oder Bürgerinitiativen.

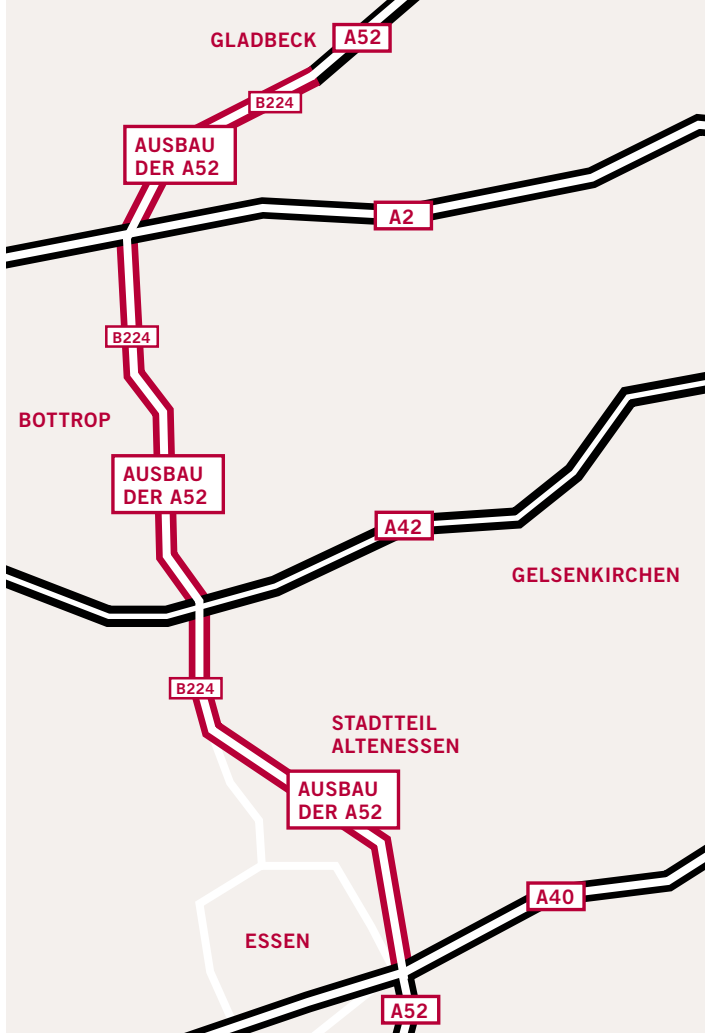
BESCHLEUNIGUNG Geht es nach Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und dem hessischen Ministerpräsidenten

Roland Koch, soll sich das ab Januar 2007 ändern. Beide forcieren den Bürokratie-Abbau nach dem Vorbild des „Verkehrswege-Planungs-Beschleunigungsgesetzes“ in Ostdeutschland. Im Klagefall wäre etwa nur noch ein Gericht zuständig: das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Konkret enthält der Gesetzentwurf eine Liste von knapp 90 Projekten, die zügig vorangetrieben werden sollen: 22 Schienenwege, 60 Straßenprojekte und sechs Wasserstraßen mit einer „überragenden verkehrlichen Bedeutung“. Dazu gehört auch die Autobahn A 52, die zur Zeit an mehreren Stellen, z. B. auf Düsseldorfer Stadtgebiet und in Teilen des nördlichen Ruhrgebiets unterbrochen ist.

Es ist also wieder Bewegung in die uralte Diskussion gekommen um das Autobahn-teilstück der A 52, das das Autobahndreieck Essen-Ost an der A 40 in Frillendorf

mit dem schon fertiggestellten Teil der Autobahn in Gelsenkirchen-Scholven im Norden verbinden soll. Über rund 20 Kilometer würde die neugebaute Strecke dann quer durch Essens östliche und nordöstliche Stadtteile und anschließend durch das nördlich angrenzende Gladbeck und Bottrop verlaufen. Dazwischen würde sie die A 42 und die Ost-West-Fernautobahn A 2 kreuzen.

NORD-SÜD-ACHSE Das an Nord-Süd-Verbindungen auf Schiene und Straße arme Ruhrgebiet hätte eine leistungsfähige Magistrale mehr. So zumindest argumentieren die Befürworter des Projekts. Neben dem Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) ist auch Landesverkehrsminister Oliver Wittke (CDU) ein glühender Anhänger des Bauvorhabens und setzt sich momentan vehement dafür ein.



*Lückenschluss:
Zwischen der A 40
im Süden und
Gladbeck im Norden
soll die geplante A 52-
Strecke die Verbin-
dung herstellen.*

Seit Jahrzehnten schon fordern Sachverständige unterschiedlicher Disziplinen neue Nord-Süd-Verbindungen für das traditionell in Ost-West-Strukturen ausgerichtete Revier.

PROTESTE Vor Ort sind die Anrainer hingegen mehrheitlich nicht gut auf das Projekt zu sprechen. „Wir wollen den Autoverkehr nicht von der einen auf die andere Straße verlagern. Wir wollen Voraussetzungen schaffen, um den Autoverkehr insgesamt zu verringern. Dieses Vorgehen wird auch in Gutachten zur A 52 als Alternative zum Autobahnbau vorgeschlagen. Wir sind pro Bahn und Bus, pro Fußgänger und pro Rad“, heißt es etwa bei der Bürgerinitiative „Stoppt A 52“ in Essen. Ziel der Bürgerinitiative ist es, den vorgesehenen Weiterbau durch die Stadtteile Frillendorf, Stoppenberg und Altenessen zu verhindern.

Hier befürchtet man, dass die Stadtteile regelrecht in zwei Teile zerschnitten werden. Im Bereich Altenessen etwa sind verschiedene Bauweisen vorgesehen: vorwiegend eine offene Trogbauweise, der abgedeckelte Trog, die Deckelbauweise mit Wiederherstellung der Geländeoberfläche

DEMAG
Cranes & Components

Wir halten das Geschäft unserer Kunden in Bewegung.

Erfolg hat, wer seine Fertigungsprozesse schnell und effizient gestaltet. Ein entscheidender Erfolgsfaktor sind Krane und fördertechnische Komponenten von Demag Cranes & Components. Mit Tempo und Effizienz, kompromissloser Qualität und intensivem Monitoring

optimieren wir Wertschöpfungsketten, stellen die Lieferfähigkeit sicher und bieten durch lückenlosen Service ein Höchstmaß an Investitionssicherheit und Wirtschaftlichkeit.

ERFOLGSFAKTOR



Demag Cranes & Components GmbH · Telefon 02335 92-2922 · info@demagcranes.com · www.demagcranes.de

zwischen Altenessener- und Vogelheimer Straße und die bergmännische Bauweise auf ca. 260 Metern Länge zwischen Schönefeldstraße und der ehemaligen Bahntrasse Vogelheim-Katernberg zum Erhalt der Siedlung Feldmannhof. Von geplanten 6,8 Kilometern wären am Ende nur 800 Meter echte Tunnel, weitere zwei Kilometer immerhin nach den Bauarbeiten wieder abgedeckt.

Eine von den Autobahngegnern zitierte Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass durch die A 52 eine nennenswerte Mehrbelastung von 12 bis 40 Prozent durch Lärm, Schadstoff- und Lichtemission zu erwarten ist für die Anrainer. Für das Untersuchungsgebiet – jeweils 500 Meter beidseitig der A 52 – gelte, dass mit einer generellen Entlastung der auch jetzt schon durch städtischen Verkehr angespannten Umweltsituation beim Bau der Autobahn nicht zu rechnen ist.

BEFÜRWORDER Fernstraßenbau in der Großstadt ist nicht erst seit gestern eine heikle Sache. Man braucht dafür nicht unbedingt Bilder von Hochstraßen oder Innenstädte zerschneidenden Highways aus den boomenden Millionenstädten Asiens oder Amerikas zu sehen. Schon eine Fahrt auf dem Ruhrschnellweg A 40 durch Essen führt vor Augen, wie eng es hier ist. Mitunter reichen die Schlafzimmerfenster der Wohnungen bis auf ganz wenige Meter an die Autobahn heran.

Anders sieht das Essens Oberbürgermeister Wolfgang Reiniger, ein Befürworter des A 52-Ausbaus und einer der ersten, der für eine private Finanzierung des Baus plädierte, wenn der Staat die nötigen Mittel nicht aufbringen könnte. Bundesminister Tiefensee gab er anlässlich seines Besuchs in Essen mit auf den Weg: „Ich möchte Sie nicht abreisen lassen, ohne Ihnen etwas ans Herz gelegt zu haben, was die in Aussicht gestellten Mittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur berührt: Vergessen Sie nicht die Durchstreckung der A 52! Diese Maßnahme eines Lückenschlusses im Autobahnnetz ist nicht nur von besonderer Bedeutung für die Stadt Essen, sondern für das ganze Ruhrgebiet und damit auch für Nordrhein-Westfalen.“

In der Landeshauptstadt findet der OB Verbündete. „Der Ausbau der A 52 hat höchste Priorität“, betonte Wittke im Mai auf einer verkehrspolitischen Tagung der Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets in Gelsenkirchen. Richtig teuer wird das auf Essener Gebiet zwischen A 40 und A 42, weil hier um jeden Meter Tunnel gekämpft wird. Und wäh-

*Verkehrsminister
Oliver Wittke: „Der
jetzige Zustand ist
für das ganze Land
untragbar!“*



rend sich die Industrievertreter durchaus eine PKW-Maut vorstellen konnten, durch die ein privater Autobahnbetreiber die Investitionen finanzieren könnte, lehnt der Minister dieses Modell kategorisch ab. Bis zu 15 Euro Gebühren am Tag für einen Pendler kämen nicht in Betracht. Und so wird es wohl am Bund als Bauherrn der Autobahnen hängen bleiben, die nötigen Millionen bereitzustellen. Immerhin sind CDU, SPD und FDP in Essen klar für den Bau des Teilstücks.

JAHRHUNDERTPROJEKT Ganz anders sieht das in Gladbeck aus, wo alle Parteien mehr oder weniger starke Bedenken gegen den Ausbau der vorhandenen Bundesstraße B 224 zur A 52 äußern. Aber auch in Gladbeck zeigt sich Wittke kämpferisch. Der Lückenschluss sei kein kommunales Problem, sondern eines der gesamten Region: Die Autobahn sei wichtig für die Anbindung zahlreicher Gewerbegebiete wie *Chemiepark Marl*, *Industriepark Dorsten/Marl* und soll zudem die Attraktivität von *Zollverein* für Investoren steigern. Der Minister lässt keinen Zweifel daran, dass er das „Jahrhundertprojekt“ möglichst schnell beenden möchte. „Der Zustand jetzt ist nicht nur für Gladbeck untragbar, sondern für das ganze Land“, so Wittke.

Er werde sich für die bestmögliche Lösung für Gladbeck einsetzen, wird der Minister nicht müde zu wiederholen. Dem-

nach soll es den von der Stadtverwaltung favorisierten Tunnel nicht geben. Dafür könnte ein Trog kommen. Auf dessen Rand soll eine neue innerstädtische Straße entstehen. So könnte auch verhindert werden, dass der Gladbecker Norden vom Süden getrennt wird. Im Gegenteil: „Es werden mehr Verbindungsstraßen als bisher über den Deckel die beiden Stadthälften miteinander verbinden“, so Wittke. Die zweite Hälfte der Autobahn bleibt nach dieser Planung offen und wird zusätzlich durch Lärmschutzwände zur Wohnbebauung hin abgeschirmt. Dies sei zwar keine 1 A-Lösung, aber immerhin 1 B, betont der Minister. Diese Variante würde 91 Millionen Euro kosten statt 107 Millionen für den Tunnel. Weiterer Vorteil: Der Ausbau würde nicht an Gladbecks größtem Freizeitgebiet, den Grünanlagen rund ums Wasserschloss Wittringen knabbern.

Unproblematisch erscheint das Projekt in Bottrop. Im lokalen Flächennutzungsplan ist der Bereich des sogenannten Kraneburger Feldes als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die zehn Hektar große Fläche liegt im östlichen Ortsteil Boy, direkt an der heutigen B 224, der künftigen A 52. Das Gewerbegebiet wird auch weiterhin über eine Anschlussstelle direkt an die Autobahn angebunden sein und so massiv aufgewertet und ist zusätzlich attraktiv, da es noch ein „Ziel-2“-Fördergebiet der Europäischen Union ist. ◀