

„Netzwerk Bürgerinitiativen“

Forderungen zur Aktion am 2. Oktober 2010

Hauptforderungen:

- **Keine neue Transit-Autobahn durch das Ruhrgebiet!**
- **Planung und Ausbau beenden!**
- **Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Region entwickeln und verwirklichen!**

Für den Bau einer zusätzlichen Transit-Autobahn mitten durch das Ruhrgebiet wurde das Planungsverfahren für die Bundesautobahnen A 52 und A 44 in zehn einzelne Stücke aufgeteilt. Diese „Salami-Taktik“ von Straßen.NRW und der Bau jedes neuen Teilstücks verstärken den Druck, weitere Abschnitte zu bauen. Deswegen wurde bisher kaum wahrgenommen, dass es sich bei dem Projekt insgesamt um eine neue, zusätzliche Transit-Autobahn handelt. So wurden deren Bedeutung und die Folgen für die Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Kommunen bisher nicht angemessen bewertet. Es ist höchste Zeit, den „Tunnelblick“ zu weiten und ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für das Ruhrgebiet zu entwickeln und zu verwirklichen. So kann die Politik einen Beitrag zum Menschen-, Natur- und Klimaschutz leisten. Bereits heute besteht im Ruhrgebiet mit den bestehenden Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen eines der dichtesten Straßennetze in Deutschland.

Daraus ergeben sich weitergehende Forderungen:

- Die betroffenen **Kommunen Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop, Essen, Velbert, Heiligenhaus und Ratingen** und die **NRW-Landesregierung** sollen sich in Beschlüssen für ein neues nachhaltiges Mobilitätskonzept für die ganze Region und damit gegen eine neue, zusätzliche Transitautobahn durch das Ruhrgebiet aussprechen. Die jeweiligen Gebietskörperschaften sollen gemeinsam ein neues, nachhaltiges Mobilitäts- und Verkehrswegekonzept für das Ruhrgebiet entwickeln und verwirklichen.
- Die **NRW-Landesregierung** soll, wie im Koalitionsvertrag 2010 - 2015 zwischen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vereinbart, so schnell wie möglich „Untersuchungen zu Alternativen oder zu anderen Netzlösungen“ in Auftrag geben, da alle Teilstücke der geplanten Transitautobahn durch das Ruhrgebiet *in der Region umstrittene Vorhaben* sind und dem Erhalt des bestehenden NRW-Straßennetzes Priorität eingeräumt werden soll. Dem Bedürfnis von Mensch und Natur auf nachhaltigen Schutz vor Schadstoffen und Lärm muss im Rahmen der Untersuchungen in besonderer Weise Rechnung getragen werden.

Dies bedeutet im Einzelnen:

- **Keine Planung der Weiterführung der A 52!**
Das heißt, die NRW-Landesregierung soll Straßen.NRW unverzüglich anweisen, keine weiteren Maßnahmen zur Planung der Abschnitte von Gelsenkirchen über Gladbeck und Bottrop (B 224) durch den Essener Norden bis zum Ende der südlichen A 52 an der A 40 durchzuführen.
- **Keine Weiterführung der A 44 von Westen in Ratingen!**
Wir lehnen den Bau dieses Teilstücks ab, auch wenn er an einzelnen Stellen bereits begonnen wurde.
- **Keine Weiterführung der A 44 südlich von Essen!**
Das heißt, die NRW-Landesregierung soll bei der Bundesregierung unverzüglich darauf hinwirken, dass die bereits erfolgte Umwidmung der B227n in die A 44 rückgängig gemacht wird.
- **Keine Planung der Weiterführung der A 44 zur A 52 („Ruhralleetunnel“)!**
Das heißt, die NRW-Landesregierung soll Straßen NRW unverzüglich anweisen, die Planung für einen „Ruhralleetunnel“ einzustellen.
- Die Landtags- und Bundestags-Abgeordneten aus NRW sollen darauf hinwirken, dass bei den nächsten Beschlüssen auf Bundesebene **sämtliche Teilstücke** der bisherigen Planung einer solchen Transit-Autobahn von Gelsenkirchen bis Ratingen **aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden.**

Hintergrundinformationen:

Bundestag, Bundesverkehrsministerium, Bundesverkehrswegeplan

Der Deutsche Bundestag hat 2003 den vom Bundesverkehrsministerium erarbeiteten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beschlossen.

Nach dem Fernstraßenausbaugesetz in Verbindung mit dem Bundesfernstraßengesetz ist mit dem Beschluss zu dem derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan der Bedarf für diese Straßen gesetzlich festgestellt. Die Forderung, die Projekte bzw. das Gesamtprojekt Transit-Autobahn zu streichen, richtet sich daher an den Deutschen Bundestag und die Bundesregierung.

Projekte des Bundesverkehrswegeplans

Der Bundesverkehrswegeplan enthält unter anderem folgende Projekte mit zehn Abschnitten [o]:

Vordringlicher Bedarf: *Laufende und fest disponierte Vorhaben*

- o A 52 AK Essen/Ost – AK Essen/Nord (als Mautmodell im BVWP als F-Modell)

Vordringlicher Bedarf: *Neue Vorhaben*

- o A 44 Düsseldorf/Ratingen – Velbert [o fertig: Abschnitt Velbert]
- o A 44 Essen/Dilldorf – AD Velbert [o Anschluss: Essen, Wuppertaler Straße]
- o A 44 [früher „A 535“] Ruhralleetunnel (AS Bergerhausen A 52 – L 925)
- o A 52 AK Essen/Nord – AS Essen/Gladbeck
- o A 52 AS Essen/Gladbeck – AS Gelsenkirchen-Buer/West [o o drei Planungsabschnitte]

Der neue NRW-Koalitionsvertrag

Der Koalitionsvertrag 2010–2015 zwischen der NRW-SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NRW enthält unter der Überschrift „Straßeninfrastruktur: Vorrang für Investitionen in den Straßenerhalt“ folgende Vereinbarung für den Ausbau der Bundesfernstraßen: „Beim Ausbau der Bundesfernstraßen werden wir sicherstellen und gegenüber dem Bundesverkehrsministerium einfordern, dass vor dem Beginn von *neuen Vorhaben* aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesfernstraßenbedarfsplanes zunächst alle *fest disponierten Vorhaben* des vordringlichen Bedarfs fertig zu stellen sind. [...] Bei in der Region umstrittenen Vorhaben des Bundesfern- und des Landesstraßenbaus wollen wir sicherstellen, dass Untersuchungen zu Alternativen oder zu anderen Netzlösungen beauftragt werden. Zu allen Ausbauplanungen bei Bundesfern- und Landesstraßen werden wir die Regionalräte anhören.“

Versuch einer Einordnung

Der Verkehrsreferent BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Landtag von NRW schreibt dazu (3. August 2010):

Der Bau der A 52 sowie der Bau des Ruhralleetunnels gehören aus meiner Sicht unstrittig zu jenen kontroversen Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan. Vor diesem Hintergrund ist in Anlehnung an den Koalitionsvertrag empfehlenswert, dass die Landesregierung aufgefordert wird, eine entsprechende Untersuchung zu „Alternativen oder zu anderen Netzlösungen“ durchzuführen. Eine solche Untersuchung gewährleistet zumindest erst einmal ein „Anhalten“ der weiteren Planungsarbeiten für den Bau der Straße und vor allem einen weiteren Zeitaufschub.

Für den Abschnitt der A 44 von Düsseldorf/Ratingen bis Velbert hat noch kurz vor der Landtagswahl ein „offizieller“ Spatenstich mit Bundesverkehrsminister Ramsauer sowie Landesverkehrsminister Lienenkemper stattgefunden. Nach einer aktuellen Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion ist der Bau dieses Abschnittes im Straßenbauplan 2010 des Bundes mit Gesamtkosten in Höhe von 222,4 Mio. Euro enthalten. Für das Jahr 2010 sind gemäß dem Straßenbauplan 25 Mio. Euro an Investitionen vorgesehen. Das Land hat unter der schwarz-gelben Landesregierung erhebliche Sondermittel für den Bundesfernstraßenbau eingeworben. Im Rahmen einer Sonderfinanzierung mit Mautmitteln erhält das Land NRW in Zeitraum von 2009 bis 2012 sowohl für den Bau der A 44 wie auch für den Bau der A 57 (AK Neuss/West bis AK Kaarst) zusätzlich 190 Millionen Euro. Das Bundesverkehrsministerium hat im Rahmen dieser Anfrage noch einmal betont, dass die Autobahn A 44 weiterhin im Straßenbauplan veranschlagt bleibt.