



Für ein Mobilitätskonzept
Keine neue Transit-Autobahn
Netzwerk Bürgerinitiativen

Netzwerk Bürgerinitiativen und Mobilität~Werk~Stadt

Offener Brief

An Herrn Bürgermeister Ulrich Roland und
an die Mitglieder des Rates der Stadt Gladbeck

**Inhaltliche Beteiligung und Mitwirkung der Bürgerinnen
und Bürger bei Entscheidungen zur A 52**

Ansprechpartner:

Bürgerforum A52 Gladbeck
Meike Maser-Plag
Rensekamp 10 - 45968 Gladbeck
0151 40420025
presse@Transit-Autobahn.de

Bürgerinitiative Stoppt A52 Gladbeck
Angela Szczotok
Charlottenstr. 53 - 45964 Gladbeck
02043 318591
sz.angela@gelsenet.de

Bürgerinitiative Stoppt A52 Bottrop
Anita Porwol
Kleinebrechtshof 14f - 46238 Bottrop
02041 48833
Norbert-porwol@web.de

Netzwerk Bürgerinitiativen
Dr. Martin Arnold
Weichselstr. 22 - 45136 Essen
0201 255282
martin.arnold@ekir.de

Förderverein Mobilität~Werk~Stadt e.V.
Georg Nesselhauf
Untere Fuhr 22 - 45136 Essen
0201 444043
info@wege-fuer-essen.de

Gladbeck / Essen, den 9. Januar 2012

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Roland! Sehr geehrte Damen und Herren des Rates!

Wir, das Netzwerk von sieben Bürgerinitiativen, und die Mobilität~Werk~Stadt begrüßen das Vorhaben, die Bürgerinnen und Bürger an den Entscheidungen, die den Neubau der A 52 auf der Trasse der B 224 betreffen, zu beteiligen.

Die Eile, mit der dies vorangetrieben wird, verwundert uns sehr, zumal in der Kürze der verbleibenden Zeit komplexere offene Fragen nicht beantwortet werden können.

Sie, Herr Bürgermeister Roland, sagten in klaren Worten zu, dass die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gladbeck im Vorfeld der Bürgerbefragung über das Verhandlungsergebnis von Stadt, Bund und Land zur Baumaßnahme A 52 umfassend und transparent informiert werden. Damit eine angemessene Meinungsbildung ermöglicht wird, gehört unseres Erachtens dazu, dass die BürgerInnen auch selbst die Möglichkeiten erhalten, aktiv zu informieren.

Natürlich kann Gladbeck dem Bau nur zustimmen, wenn positive Auswirkungen überwiegen. Um diese Zustimmung zu erreichen, sind bisher seitens der Stadtverwaltung von den Auswirkungen, die insgesamt zu erwarten sind, erwünschte Folgen öffentlichkeitswirksam bekannt gemacht und in hohen Tönen gelobt worden.

Für eine seriöse Meinungsbildung sind jedoch die **positiven und die negativen Folgen** gegeneinander abzuwägen.

Wir haben auf der Grundlage der bisher verfügbaren Informationen über das Verhandlungsergebnis auch negative Auswirkungen in den Blick genommen und legen Ihnen hier für Ihre eigenen Beurteilung unseres Erachtens wichtige Aspekte vor.

Gladbeck: Innenstadtentwicklung oder Wohn- und Lebensqualität

Die erste Frage für die GladbeckerInnen lautet natürlich:

Welche Auswirkungen würde der Bau für unsere Stadt und die hier lebenden Menschen haben?

a) Nach Fertigstellung:

Nach Fertigstellung bestünde die A52-Trasse auf Gladbecker Stadtgebiet aus einem Tunnelabschnitt von knapp 1.500 m Länge und zwei offen geführten Autobahnabschnitten mit insgesamt ca. 1.600 m Länge (Graben-/Landstraße bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen ca. 1.050 m; von der A2 bis zur Phönixstraße ca. 550 m). Hinzukämen weitere ca. 1100 m offener Autobahn-Ausbau im Süden inklusive Autobahnkreuz.

- Verkehrsexperten sind sich einig: Neue Autobahnen erzeugen zusätzlichen Verkehr; für Gladbeck würde der Bau als neue Autobahnverbindung der A2 (Gladbeck) mit der A1 (Münster, Bremen) unter anderem eine erhebliche Zunahme des überregionalen Transit-LKW-Verkehrs mit sich bringen.
- Das stark zunehmende LKW-Aufkommen würde zu einer erheblichen Zusatzbelastung durch Lärm und Schadstoffe im gesamten Gladbecker Stadtgebiet führen. Jetzt schon wirkt die Lärmbelästigung der A 2 und der A 31 bis in alle Stadtteile Gladbecks. Die A2 hört man Tag und Nacht auch in Gladbeck-Ost. Durch eine zusätzliche dritte Autobahn im Stadtgebiet und ein hochgebautes Autobahnkreuz würde ganz Gladbeck noch stärker verlärmert und mit weiteren Schadstoffemissionen belastet. Das Flächenverhältnis der Stadt zu den Autobahnkilometern auf dem Stadtgebiet würde seinesgleichen suchen.
- Auf der neuen A 52 wären wegen des höheren Verkehrsaufkommens entweder mehr Stauzeiten als derzeit auf der B 224 zu erwarten oder durch den erheblich schneller fließenden Verkehr viel größere Lärm- und Schadstoffbelastungen als auf der B 224 bisher.
- Der Stadtteil Butendorf würde auf drei Seiten von Autobahnen umgeben und sowohl durch den zu erwartenden Mehrverkehr auf der A2 als auch auf der A 52, besonders ab den Tunnelenden, verstärkten Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt. Die Stadtteile Brauck und Gladbeck-Ost (Mitte II) wären ähnlich betroffen.
- Der Stadtteil Brauck würde südlich des Autobahnkreuzes durch die Größe dieses Kreuzes auch landschaftlich von den nördlich angrenzenden Freiräumen und der Innenstadt zusätzlich abgetrennt werden.
- Das Autobahnkreuz mit den erforderlichen Auffahrt-, Abfahrt- und Überleitungsspuren in Hochlage („Überflieger“) würde den Autoverkehr an den Bereich des Freizeitparks Wittringen weiter heranrücken und diese Erholungs- und Naturräume zusätzlich verlärmern.
- Das Gewerbegebiet Brauck würde nicht den gewünschten eigenen Zubringer erhalten, mit der Folge, dass die geplante Parallelstraße zur A52 die Freiraumstrukturen im nördlichen Bereich des Regionalen Grünzuges C im Emscher Landschaftspark zusätzlich entwertet. Die verbliebenen Freiflächen verlören ihre regionale Bedeutung für Erholung sowie für die Pflanzen- und Tierwelt.
- Die Umweltverträglichkeit wurde bisher nicht geprüft. Dafür erforderliche Maßnahmen mit den damit verbundenen Konsequenzen für die AnwohnerInnen können den Abstimmungsberechtigten nicht dargestellt werden: Für den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz sollen, wie es heißt, die Lärmvorsorgewerte zu Grunde gelegt werden. Um die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (70 dB(A) für den Tag und 60 dB(A) für die Nacht) zu erreichen, müssten an vielen Stellen außerhalb des Tunnels massive, flächenintensive Lärmschutzwälle und haushohe Lärmschutzwände errichtet werden, die zu zusätzlicher optischer Abriegelung der Stadtteile führen würden.
- Die neue Stadtstraße würde wegen des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens die Stadt durchaus weiterhin zerschneiden. Ob eine für Fußgänger nutzbare „Allee“ zustande kommen könnte, erscheint nach der Ratsvorlage, TOP 5, Anlage1, Pkt.5 mehr als fraglich.
- Die Wohnbereiche vor und hinter dem Tunnel würden durch die neue A 52 weiter zerschnitten. Ungeklärt ist z. B., ob zwischen Butendorf-Ost und Mitte, wo jetzt ein Fußgängerüberweg ist, Querungsmöglichkeiten geschaffen würden.

Gefährdung der Gesundheit

- Das Umweltministerium NRW vertritt die Auffassung, dass die Lärmvorsorgewerte nicht ausreichen, um die Lärmbelastung der Betroffenen entlang von Autobahnen auf ein gesundheitlich vertretbares Maß zu verringern. Es hat deswegen im August 2010 eine Bundesratsinitiative gestartet.
- Entlang von Hauptverkehrsstraßen sind die Zahl der Herz-Kreislaufkrankungen und insbesondere im nördlichen Ruhrgebiet die Zahl der Krebserkrankungen besonders hoch. (Unter den zahlreichen Belegen verweisen wir beispielsweise auf das Gutachten von Prof. Erbel und statistische Daten des Landesumweltamtes.) Die gesundheitlichen Gefahren und Risiken für die AnwohnerInnen sind bei der bisherigen Betrachtung bzw. Abwägung nicht ausreichend dargestellt worden.
- Das Ziel, in der seit 01.01.2012 zusammengeführten Umweltzone Ruhrgebiet die Feinstäube langfristig zu mindern, wird durch die Auswirkungen der zusätzlichen Durchgangsverkehre gefährdet.

Bevölkerungsentwicklung

- Gemäß den Erfahrungen in Nachbarstädten des Ruhrgebiets wäre auch in Gladbeck zu erwarten, dass die zusätzliche Verlärmung und Schadstoffbelastung der Wohnstandorte und der Naherholungsgebiete zu einer verstärkten Abwanderung von Besserverdienenden, zu weiterem Absinken der Kaufkraft und zur „sozialen Entmischung“ der betroffenen Stadtteile führen würden – mit negativen Folgen für den Einzelhandel sowie für Attraktivität und Image ganz Gladbecks.

Für Gladbecks Zukunft ist eine Pendler-Autobahn überflüssig

- Gemäß der RVR-„Analyse der Raum- und Siedlungsstruktur“ (2011) bleiben von den 193.162 werktäglichen Personenfahrten mit Quelle und Ziel Gladbeck 70.174, das sind nur 36 %, innerhalb des Stadtgebietes, d.h. bei den Fahrten zu Arbeit, Einkauf oder Freizeitgestaltung fließt der motorisierte Individual-Verkehr zu etwa zwei Dritteln in die Nachbarstädte, zumeist nach Gelsenkirchen (37.564 Personenfahrten/Tag), darüber hinaus nach Bottrop, Essen (an dritter Stelle!) und Oberhausen. (Zum Vergleich: in Essen bleiben 60% des Ziel-Quell-Verkehrs im Stadtgebiet.) Es wäre zu befürchten, dass durch den Bau der A 52 die unerwünschte Außenorientierung der Gladbecker weiter verstärkt würde.
- Essen, Bottrop, Gelsenkirchen und auch der Kreis Recklinghausen müssen seit einigen Jahren erhebliche Rückgänge der Einwohnerzahlen hinnehmen. Für Gladbeck wird bekanntlich ein Bevölkerungsrückgang von 9 % bis 2030 prognostiziert. Dieser Trend werde auch in Zukunft weitergehen und zu massiven Einschnitten in der Infrastruktur führen. Die Gründe sind vielschichtig, Wohn- und Lebensqualität sind zukünftig noch bedeutendere Entscheidungskriterien für die Wahl des Wohnstandortes. – Gladbeck gehört zu den Kommunen mit starker Schrumpfung bei hoher Alterungsdynamik. Die Stadt ist einem doppelten Anpassungsdruck ausgesetzt. Sie hat die Folgen von Schrumpfungprozessen zu verarbeiten und muss sich auf die Erfordernisse einer alternden Gesellschaft einstellen.
Dadurch bedingt werden nach 2030 deutlich weniger Erwerbstätige aus dem Kreis Recklinghausen als Pendler auf der B 224 in Richtung Essen unterwegs sein (RVR, s.o.). Dies widerspricht den Angaben vom 19. Dezember 2011, wonach die A52 in Zukunft eine Pendler-Autobahn wäre.

b) Während der Bauphase, also mindestens 12 Jahre lang:

Würde Gladbeck zustimmen, so könnte, wie es aus dem Verkehrsministerium heißt, evtl. schon im nächsten Jahr oder 2014 mit dem Bau an der Bottroper Strecke begonnen werden. Auch der Straßenverkehr in Gladbeck wäre davon betroffen. Fertig würde das Bauwerk, wie optimistisch geschätzt wird, frühestens 2025, gemäß den Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten realistischer geschätzt: etwa 2033.

- Über den gesamten Zeitraum der Bauphase würden selbst bei hervorragender Baulogistik Lärm, Staub und Erschütterungen die Bewohnerinnen und Bewohner der

angrenzenden Stadtteile ständig massiv stören und die Qualität des Lebens dort erheblich beeinträchtigen.

- Die zu erwartenden Verkehrsbeeinträchtigungen im Bereich der B 224 und im Umfeld würden die heutigen alltäglichen Behinderungen und Wartezeiten in den Pendel-Spitzenzeiten über all diese Jahre hin bei weitem übersteigen.
- Die Verbreiterung der A 52 -Trasse würde beidseits der Trasse große Flächen verbrauchen, weitere würden für Baustelleneinrichtungen, Baustellenverkehr, Lärmschutz und Umleitungsverkehr benötigt.

Die Nachteile des Baus für die Bewohnerinnen und Bewohner und für die Wirtschaft, vor allem in Butendorf, Brauck und Gladbeck-Ost, wären schwerwiegend. Sie überwiegen in der Abwägung für die Stadt als Ganze die Vorteile für die städtebauliche Innenstadtentwicklung.

Es erscheint uns daher fraglich, ob das Ziel der Befriedung der Gemeinde in dieser Sache mit dem geplanten Entscheid erreicht werden kann. Dies umso mehr, weil im Falle eines positiven Votums zur A 52 die erheblichen Beeinträchtigungen für die Betroffenen erst mit dem Baubeginn einsetzen würden.

Finanzierung

- Auf der Bundesebene existiert für Finanzierungen in ferner Zukunft keine rechtliche Sicherheit (Finanzierungsvorbehalt). Im gerade erst veröffentlichten Finanzplan des Bundesverkehrsministeriums für die Jahre 2012 bis 2015 (Investitionsrahmenplan) ist kein Geld für die A 52 im Bereich Essen-Bottrop-Gladbeck vorgesehen.
- Das Verkehrsministerium und Strassen.NRW haben in den vergangenen Wochen mehrfach betont, dass die für die kommenden Jahre zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht einmal ausreichen werden, um die Erhaltungsaufwendungen für die Bundesfernstrassen in NRW sicherzustellen (insbesondere durch dringenden Sanierungsbedarf bzw. Neubau vieler Autobahnbrücken in NRW).
- Die Folgekosten, die die Stadt Gladbeck für den Stadtumbau wegen einer neuen Autobahn zu tragen hätte, sind noch nicht einmal beziffert. Pläne dafür sind nicht bekannt.

Mobilität im 21. Jahrhundert

Autobahnbau oder nachhaltige zukunftsorientierte Stadtentwicklung

- Die Verantwortung für die Zukunft unserer Kinder und Kindeskinde erfordert bekanntlich nachhaltige und ökologische Entwicklungen. Die Nachbarstädte engagieren sich inzwischen für Klimaallianzen, GreenCapital, InnovationCity, neue Mobilitätsformen usw., Gladbeck dagegen würde mit der Baumaßnahme den Anreiz für nachhaltiges Mobilitätsverhalten verringern und überproportional zunehmenden Schwerlastverkehr auf das eigene Stadtgebiet holen.
- Der Bau würde nicht nur zu den erwähnten Nachteilen für Gladbeck führen, sondern auch zu zusätzlichen Belastungen der EinwohnerInnen der Nachbarstädte. Bottrop und Essen, insbesondere die Stadtteile Altenessen und Vogelheim, auch Gelsenkirchen, würden durch erheblich mehr Durchgangsverkehr, mehr Schadstoffe und Lärm über das bisherige Übermaß hinaus weiterer massiver Beeinträchtigung der Wohnbereiche und des Wohnumfeldes ausgesetzt.
- Das Ruhrgebiet braucht verstärkt Investitionen in den Umweltverbund im Nah- und Regionalverkehr. Langfristige Kostenbindung von mehreren hundert Mio. Euro für den Neubau einer Transitautobahn A 52 sind kontraproduktiv zu den Mobilitätsanforderungen der Zukunft und für eine ökologischere und nachhaltigere Verkehrspolitik in der Region.

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen für die *heutige* Pendler-Generation!

- Gladbeck benötigt dringend weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen insbesondere zur Reduzierung der Verkehrsspitzen zu den Pendlerzeiten. Neben Investitionen in innovative Verkehrslogistik sollten auch attraktive und direkte Schnellbusangebote und Mitfahrkonzepte als Teillösungen forciert werden, um diese Verkehrsspitzen zu reduzieren. In zahlreichen europäischen Ballungsräumen werden mit unterschiedlichen Konzepten bereits heute erfolgreiche Modelle praktiziert, die das Pendler-Leben deutlich verbessern.

Mobilität im 21. Jahrhundert – Prognostizierte Entwicklungen für Gladbeck

- Da der Bau irreversible Konsequenzen für die nachfolgenden Generationen hätte, ist es dringend erforderlich, dass vor einer Bürgerbefragung alle gutachterlichen Aussagen zur Entwicklung der Verkehre – sowohl für den „Prognose-0-Fall“ als auch einer „durchgestreckten A 52“ und insbesondere für verschiedene Alternativen – unter besonderer Berücksichtigung und Differenzierung der unterschiedlichen Nutzergruppen (Pendler, Freizeitverkehr, Lokaler, regionaler und überregionaler LKW-Verkehr) für die nächsten 30 Jahre veröffentlicht werden. Hierbei sind auch die oben genannten demografischen und die regionalen strukturelevanten Faktoren einzubeziehen.
- Im Gegensatz zu einer Null-Variante oder eines Jahrzehnte dauernden Autobahn-Ausbaus können schon kurzfristige Maßnahmen, z.B. Änderungen der Ampelschaltung auf der B 224, wie auch auf politische Initiative von Ratsparteien und Bürgermeister schon mehrmals geschehen, Stau-Abhilfe leisten. Auch gibt es mittel- und langfristige Alternativen, wie die Einrichtung von Kreisverkehren und Tempo 50-Zonen auf der B 224.

Wir würden es begrüßen, wenn Sie dieses Schreiben vor der Ratssitzung am 12.01.2012 in Ihren Fraktionen besprechen und der Bitte nach umfassender Darlegung aller Fakten und Prognose-daten sowie der aktiven Bürgerbeteiligung im Interesse aller Betroffenen nachkommen würden.

Wir bitten bei der Formulierung der Entscheidungsfrage bzw. bei den Hinweisen nicht zu verschweigen,

a) dass der in Aussicht gestellte Tunnel weniger als die Hälfte eines neuen Autobahnabschnittes auf Gladbecker Stadtgebiet ausmachen würde und außerdem mit einem zusätzlichen neuen Autobahnkreuz verbunden wäre.

b) dass es für die Gladbecker Verkehrsprobleme außer dem Verhandlungsergebnis und einer Nullvariante durchaus andere Lösungsmöglichkeiten gibt.

Wir bitten Sie, dass wir in der vorgesehenen Broschüre, die an die Abstimmungs-berechtigten versandt werden soll, zu Worte kommen können.

Im Sinne der von Ihnen, Herr Bürgermeister Roland, zugesagten Transparenz und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bitten wir Sie, dass wir im Vorfeld bei der Satzungsänderung und bei der Formulierung der Entscheidungsfrage sowie der „Hinweise“ mitwirken können.

Wir bitten Sie, die am 12.1. 2012 anstehenden Entscheidungen entsprechend zu vertagen. Wir sehen keinen Grund zu derartiger Eile.

Wir möchten in dieser wichtigen Angelegenheit mit Ihnen allen zusammenarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Meike Maser-Plag
(Bürgerforum A52)

gez.

Angela Szczotok
(Bürgerinitiative Stoppt A52 /Gladbeck)



Dr. Martin Arnold
(Netzwerk Bürgerinitiativen)