

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Gerdes, Michael Groß,
Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/828 –**

Neubau der Autobahn 52 durch Gladbeck

Vorbemerkung der Fragesteller

Die wirtschaftliche Bedeutung eines industriellen Ballungsraumes hängt entscheidend von der Erreichbarkeit und der günstigen Verkehrsanbindung ab. Ständige Staus erzeugen tägliche Verluste in Millionenhöhe. Ein zunehmender Engpass des Autobahnsystems im Ruhrgebiet ist die Nord-Süd-Achse der B 224. Diese Strecke verbindet den zentralen Raum des Ruhrgebietes von Essen ausgehend in Richtung Norden bis zu den Containerhäfen der Küste und ist somit von enorm hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Circa. 50 000 Kfz befahren bereits heute täglich diese Strecke und die Verkehrsprognosen weisen eine steigende Tendenz auf.

In Anerkennung der Gesamtverantwortung für die Region unterstützen die Städte Gladbeck und elf weitere Städte (Bottrop, Castrop-Rauxel, Dorsten, Haltern am See, Marl, Datteln, Gelsenkirchen, Herten, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Waltrop) den durch das Bundesland Nordrhein-Westfalen (NRW) und den Bund geplanten Ausbau der Hauptverkehrsachse, obwohl die Bewohner des am dichtesten besiedelten Raumes im Ruhrgebiet bereits seit Jahren unter dem Verkehrslärm leiden, in der Annahme, dass der Autobahnenbau der A 52 nicht nur auf verkehrstechnische Funktionalität eines Straßenbauwerks reduziert wird, sondern, dass dieses Projekt menschenfreundlich, stadtverträglich, umweltgerecht und nach den neuesten Lärmschutzmöglichkeiten mit der Tunnellösung umgesetzt wird, wie dies auch innerhalb der Umweltverträglichkeitsstudie vorgeschlagen wird.

1. Wie begründet die Bundesregierung die derzeitige Bevorzugung der Galerievariante (V1b) trotz eindeutiger Aussage der Umweltverträglichkeitsstudie, dass die Tunnellösung (Variante V1a) insgesamt als konfliktärmste und lärmreduzierteste Lösung zu empfehlen ist?

3. Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung bei der Entscheidungsfindung zur Variante der Trassenführung der A 52 durch den Siedlungsbereich das Kriterium des Schutzzutes Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, welches im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie besonders hervorgehoben wurde?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsstudie (Februar 2007) kommt in ihrer zusammenfassenden Bewertung zu der Aussage: „Hinsichtlich ihres Konfliktpotenzials auf die Schutzgüter [Anmerkung: hierzu gehört auch das Schutzgut Mensch] bestehen zwischen den Varianten V 1a Tunnel-, V 1b Kombinationslösung und V 1c Galerielösung keine signifikanten Bewertungsunterschiede“.

Vor dem Hintergrund dieser Aussage kann der Bund, schon aus haushaltrechtlicher Sicht, nur der wirtschaftlichsten Lösung zustimmen, die alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

2. Welche qualitativ hochwertigen Lärmschutzmaßnahmen sieht die Bundesregierung für den Bau der A 52 außerhalb des geplanten Tunnelbereiches vor?

Die Bundesregierung und das planende Land Nordrhein-Westfalen stellen wie bei allen straßenbaulichen Planungen die Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen, so auch hinsichtlich des Lärmschutzes, sicher.

4. Welche Alternativen zum Ausbau des Autobahnknotens (sog. Spaghettikreuz) zur Verknüpfung der A 52 mit der A 2 im sogenannten Überflieger in der Ebene +2, der den Wert des Naherholungsraumes „Stadtpark Wittringen“ mindert, darüber hinaus lärmverstärkend und optisch beeinträchtigend im Landschaftsbild wirkt, sieht die Bundesregierung?
5. Ist der geschätzte finanzielle Mehraufwand von ca. 3 Mio. Euro das letztendlich ausschlaggebende Kriterium bei den Planungsentscheidungen der Bundesregierung gegen eine Rampe –1 beim Ausbau des Autobahnknotens A 2/A 52, auch wenn damit die Verträglichkeit der Baumaßnahme für Mensch, Umwelt und Landschaftsbild deutlich verbessert werden könnte?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung über den Verlauf dieser Verbindungsrampe ist das Ergebnis einer Abwägung u. a. in verkehrlicher, wirtschaftlicher, emissionstechnischer sowie umweltfachlicher Hinsicht. Danach hat bei einer hoch liegenden Rampenführung der Verkehr nur unwesentlichen Anteil am zu erwartenden Gesamtschallpegel. Auch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird als geringfügig eingeschätzt. Die Führung der Rampe in Tunnel- bzw. Troglage erfordert u. a. Eingriffe in das Grundwasser, die Öffnung ruhender Altlastenlagerungen, zusätzliche Leitungsverlegungen sowie eine höhere Flächeninanspruchnahme. Hinzu kommen die hohen Bauwerks-, Betriebs- und Unterhaltskosten. Die damit verbundenen Mehrkosten zu einer hoch liegenden Rampenführung werden seitens des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen auf rund 10 Mio. Euro geschätzt.

6. Welche Maßnahmen sind durch die Bundesregierung beim Bau der A 52 vorgesehen, um der endgültigen Zweiteilung der Stadt Gladbeck durch den Straßenneubau entgegenzuwirken?
7. Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung im Planungsvorhaben zur A 52 die Stadtentwicklungsachsen, die im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes konzipiert wurden, um die Möglichkeiten zum Zusammenwachsen der Stadtteile entlang der Autobahntrasse aufzuzeigen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung sieht in der Realisierung der A 52 in der derzeit geplanten Form in Tieflage mit bereichsweisen tunnelartigen Teilabdeckelungen im Vergleich zur Ist-Situation eine Verbesserung, die städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet.

Bei den Planungen muss allerdings die grundgesetzlich geregelte Aufgabentrennung der Straßenbaulast einerseits und z. B. des Städtebaus andererseits beachtet werden. Soweit Abdeckelungen der A 52 aus rein städtebaulichen Gründen gefordert werden und zur Erfüllung der gesetzlichen Auflagen aus der Straßenbaulast nicht erforderlich sind, kann der Bund diese Kosten nicht tragen. Die Planungen sehen allerdings vor, dass ggf. spätere Erweiterungen der tunnelartigen Abdeckelungen möglich sind. Insoweit werden etwaige städtebaulichen Entwicklungen nicht behindert.

8. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Stadt Gladbeck, die im vollen Umfang von den negativen Folgen eines Ausbaus der A 52 betroffen ist, durch vollwertige Anschlussstellen im Zentrum anzubinden und somit auch die positiven Effekte für die Stadt zu generieren?

Das den bisherigen Planungen zu Grunde liegende und mit der Stadt Gladbeck abgestimmte Anschlussstellenkonzept gewährleistet eine verkehrsgerechte Anbindung des Gladbecker Zentrums. Das in Zusammenarbeit mit der Stadt Gladbeck entwickelte Verkehrsgutachten belegt die Leistungsfähigkeit der geplanten Anschlussstellen und weist nach, dass Verkehrsverdrängungen in das örtliche Straßennetz nicht zu befürchten sind.

9. Inwieweit stimmt der Bund mit dem Bundesland NRW und der Stadt Gladbeck Konzepte vor und während der Bauphase ab, so dass diese Konzepte stadtverträglich und unter Berücksichtigung der Belange der Gladbecker Bürger sowie der örtlichen Wirtschaft gestaltet werden können?

Der im Auftrag der Bundesregierung bauende Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird, beginnend mit den Detailplanungen im Rahmen der Bauvorbereitung, zu gegebener Zeit die Stadt Gladbeck und alle interessierten Bürger und Unternehmen über die geplanten Bauarbeiten informieren. Angestrebt wird dabei die Gewährleistung einer Verkehrsführung von zwei Fahrstreifen je Richtung während der gesamten Bauzeit.

