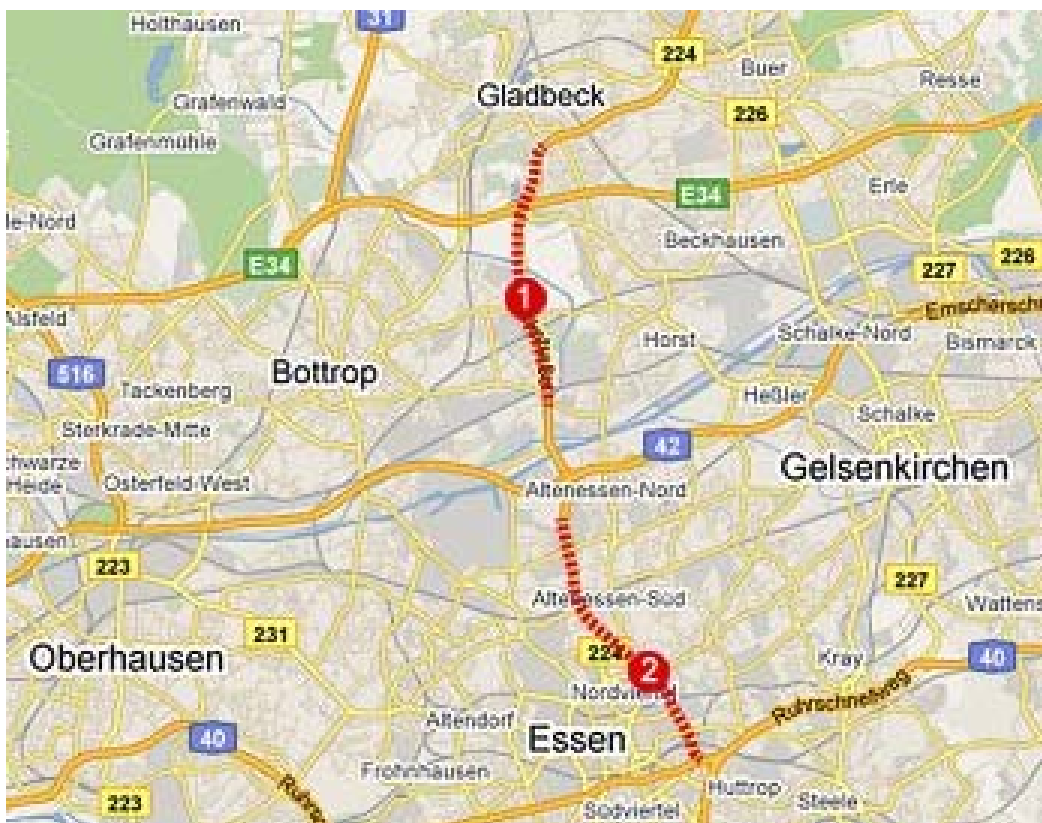




A52

A 52 – konsequent dafür!



CDU ESSEN

A 52 – konsequent dafür!

Die Bundesautobahn 52 ist eine an der niederländischen Grenze in Niederkrüchten-Elmpt (Kreis Viersen) beginnende Bundesautobahn im Westen Nordrhein-Westfalens, die bis Düsseldorf in West-Ost-Richtung verläuft, von dort bis Marl in Südwest-Nordost-Richtung. Die A 52 endet in Marl mit dem Kreuz Marl-Nord, und wird von dort als Landstraße nach Haltern am See weiter geführt.

Die mittlere Teilstrecke zwischen Düsseldorf und Essen wurde Anfang der 1960er Jahre als B 288 geplant. Im Zuge der Strecke entstand die Ruhrtalbrücke (Mintarder Brücke), die 1966 fertiggestellt wurde, im gleichen Jahr wurde die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße eröffnet. 1972 wurde sie zur A 52 aufgestuft, sie endete jedoch vorerst in Essen-Rüttenscheid. 1981 wurde der Anschluss an das Autobahndreieck Essen-Ost und damit an die A 40 freigegeben.

Bei der nördlichen Teilstrecke wurde bis 1979 der Abschnitt zwischen Gelsenkirchen-Buer-West und Dorsten-Ost, 1987 der Abschnitt zwischen Dorsten-Ost und Marl-Nord eröffnet.

Es verblieb somit ein -bisher ungebautes- Teilstück auf Essener Stadtgebiet, das den Lückenschluss zwischen Frillendorf und dem Autobahnkreuz im Essener Norden ermöglicht.

Diese Weiterführung der A 52 wird von der CDU seit fast 30 Jahren gefordert. Bereits im CDU Handlungsprogramm zur Kommunalwahl 1984 wurde die folgende Forderung aufgestellt:

„Zur Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs ist der Weiterbau der A 52 über den Ruhrschnellweg (heutige A 40) hinaus bis zum Autobahnkreuz Essen-Nord des Emscherschnellweges (A 42) unabdingbar. Dabei geht die CDU nach wie vor davon aus, dass die A 52 im Kernbereich Altenesses zwischen Lierfeldstraße und der Vogelheimer Straße zum Schutz der Bevölkerung nur als Tunnel im bergmännischen Vortrieb gebaut wird.“

Zur Kommunalwahl 1989 ist dieser Beschluss nur insofern modifiziert worden, als jetzt auch für den Wohnbereich in Frillendorf eine Untertunnelung gefordert wurde.

Wörtlich hieß es in dem damaligen Handlungsprogramm wie folgt:

„Die Notwendigkeit zum Weiterbau der A 52 zwischen der A 40 (Ruhrschnellweg) in Frillendorf und der A 42 (Emscherschnellweg) in Altenessen wird grundsätzlich anerkannt. Dabei gehen wir davon aus, dass der Ausbau sowohl in Frillendorf als auch im Kernbereich Altenessens (zwischen Lierfeldstraße und Vogelheimer Straße) in Tunnellage und -so weit wie möglich- in bergmännischem Vortrieb erfolgt.

Eine oberirdische oder aber offene Führung der A 52 wird die Ortsteile zerstören. Der Abriss von ganzen Wohnsiedlungen darf nicht vorgenommen werden.“

Im 1994 aufgestellten Handlungsprogramm galt die gleichlautende Forderung:

„Wir sehen weiterhin die Notwendigkeit zum Weiterbau der A 52 zwischen der A 40 (Ruhr-schnellweg) in Frillendorf und der A 42 (Emscherschnellweg) in Altenessen.

Dabei erwarten wir, dass der Ausbau sowohl in Frillendorf als auch im Kernbereich von Altenessen (zwischen Lierfeldstraße und Vogelheimer Straße) in Tunnellage und -so weit wie möglich- in bergmännischem Vortrieb erfolgt.“

Diese, jeweils auf einem Kreisparteitag mit nahezu einstimmigem Ergebnis aufgestellten Forderungen wurden auch von der CDU-Ratsfraktion in vollem Umfang mitgetragen.

Anfang der 90er Jahre war im Rat der Stadt das Thema „Weiterbau der A 52“ im Hinblick auf die vom Bundesverkehrsminister erwartete Stellungnahme der Stadt Essen in die entscheidende Phase getreten.

Im März 1991 legte das Aachener Planungsbüro Harloff/Hensel den Kurzbericht einer „Verkehrsuntersuchung zur Planung der

A 52 im Bereich der Stadt Essen" vor. Die CDU-Fraktion sah sich darin in weiten Teilen in ihrer Meinung bestärkt, insbesondere auch was die prognostizierte Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes nach Bau der A 52 anging.

Insbesondere auf Forderungen der gegen den Weiterbau der A 52 ausgerichteten Bürgerinitiative wurde dann noch im Juli 1991 vom gleichen Planungsbüro eine sogenannte Optimierte-Null-Variante erarbeitet. Kern dieser Studie war die Forderung der Bürgerinitiative, auf die A 52 zu verzichten und stattdessen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) massiv auszubauen, d.h., seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu verdoppeln.

Die Vorlage der Umweltverträglichkeitsstudie durch das Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung in Essen erfolgte im September 1991.

In einer Sitzung am 9. Dezember 1991 befassten sich in einer Sondersitzung die

CDU-Ratsfraktion, die CDU-Fraktionen in den betroffenen Bezirksvertretungen I, V und VI sowie der Kreisverbandsausschuss der CDU Essen mit diesem Thema. Hierzu war Herr Dr. Harloff vom erwähnten Aachener Planungsbüro eingeladen. Fazit seines Vortrages war der Satz „Unter der Voraussetzung, dass die Stadt Essen die Konsequenzen des Ausbaus der A 52 beachtet, macht sie ein gutes Geschäft.“ Die CDU-Gremien bestätigten nach dieser Veranstaltung erneut ihren alten Beschluss.

Ein eigens zu diesem Thema einberufener Unterbezirksparteitag der Essener SPD hatte sich dagegen am 04.11.1991 mit nur einer Stimme Mehrheit (!) gegen den Weiterbau der A 52 ausgesprochen.

Obwohl die Mehrheit der SPD-Ratsfraktion persönlich den Weiterbau befürwortete, ließ sich die SPD-Ratsfraktion von dem äußerst knappen Votum des Parteitages binden und sprach sich in der Ratssitzung am 29.01.1992 geschlossen gegen den Weiterbau der A 52 aus.

Die damals von der SPD-Fraktion geforderte Ausweitung des ÖPNV ist rund fünf Jahre nach diesem Beschluss kein Stück vorangekommen. Sie war aber auch vor allem angesichts der damit verbundenen und von der - finanziell maroden- Stadt Essen weitgehend allein zu tragenden Kosten von vornherein nicht finanzierbar.

Der Bundesverkehrsminister hatte allerdings auf Grund des negativen Votums des Rates der Stadt Essen die Maßnahme in seinem Bundesverkehrswegeplan vom „vordringlichen Bedarf“ in den „weiteren Bedarf“ zurückgestuft.

Im Verlauf der 90er Jahre scheint bei der SPD ein erneuter Umdenkungsprozess im Gang zu sein; eine Verkehrskommission der SPD hat sich mehrheitlich für den Weiterbau der A 52 ausgesprochen. Diese Forderung bezieht sich allerdings auf einen kompletten Tunnelbau.

Nach Auffassung der CDU ist ein kompletter Tunnelbau insofern unrealistisch, als er Kosten von mindestens 800 Millionen Euro

verursachen würde. Angesichts der prognostizierten Zahl von 80 % innerstädtischem Verkehr und nur 20 % Durchgangsverkehr hat das Bundesverkehrsministerium kein Interesse an einer Finanzierung dieses Projektes.

Nach Auffassung der CDU soll es dabei verbleiben, den Kernbereich von Frillendorf und Altenessen zu untertunneln und ansonsten die Straße offen zu führen, wobei einzelne Teile als Lärmschutz teilabgedeckt werden können. Eine solche Variante, die immerhin noch rund 300 Mio. Euro kosten würde, wäre nach Lage der Dinge beim Bundesverkehrsminister durchzusetzen.

In dieser Zeit kam erneut das Thema „Private Finanzierung“ auf. Dahinter verbirgt sich ein Modell, wonach der Bau der Straße von einem Privaten finanziert wird, der anschließend von den Benutzern eine Maut erheben könnte. Damit diese nicht zu hoch ausfällt, würde sich der Bund zumindest teilweise an den Investitionskosten beteiligen.

Die Grundlage hierfür hat der Bund vor einigen Jahren über ein neues Gesetz geschaffen.

1998 geht die Diskussion in der SPD wieder in die andere Richtung: Ein Parteitag im Oktober des Jahres sagt Ja zum A 52 Weiterbau und dem Ruhralleetunnel.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan für den Zeitraum 2003 bis 2015 hatte der Deutsche Bundestag den A 52-Lückenschluss wieder in die oberste Priorität hochgestuft. Damit besteht für die Straßenbauverwaltung des Landes NRW wieder ein uneingeschränkter Planungsauftrag: Detailplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung können weitergeführt oder eingeleitet werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat in den zurückliegenden Jahrzehnten die große verkehrliche Bedeutung einer durchgehend befahrbaren A 52 für das gesamte „Mittlere Ruhrgebiet“ immer wieder deutlich betont. Die Fertigstellung der A 52 war und ist aus Bundessicht „aufgrund ihrer zentralen Lage

eine äußerst dringliche Maßnahme des Bundes, die eine wichtige Verteilerfunktion zwischen den in West-Ost-Richtung verlaufenden A 2, A 42 und A 40 erfüllt". Neben der Bedeutung für den weiträumigen Verkehr, so der Bundesverkehrsminister im Dezember 2001 in seinem Brief an die IHK als Antwort auf die Resolution der IHK-Vollversammlung vom November 2001, „wird durch die Bündelung der Verkehrsströme auf eine leistungsfähige Straße auch eine erhebliche Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes erreicht.“

Unter der ab 2005 CDU-geführten Landesregierung wurden die Planungen für das A 52-Teilstück von der Niederlassung Essen des Landesbetriebes Straßen NRW zügig weiter betrieben. Der Landesbetrieb rechnete damals mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens „spätestens Anfang 2008“.

Doch heute müssen noch immer am Autobahndreieck Essen-Ost montags bis freitags 25.000 Kfz/24 Stunden von der A 52

auf die A 40 geleitet werden, wobei die Fahrspuren von zwei auf einen Fahrstreifen reduziert sind. Durch die Aufnahme der Verkehre von der A 52 gehört dieser Streckenabschnitt der A 40 mit Belastungen von über 100.000 Kfz/24 Stunden zu den höchst belasteten Streckenabschnitten im Autobahnnetz von NRW.

2011 nun geht die SPD wieder in Deckung: Obwohl der SPD Oberbürgermeister Paß den „Bau der A 52 für unabdingbar“ (WAZ vom 21.01.2011) hält, ist der SPD Vorsitzende Hilser dagegen: „Der Preis für die A 52 ist zu hoch“ (WAZ vom 03.02.2011). Wer gewinnt diesmal das Duell?

Einen pittoresker Vorschlag zur verkehrlichen Entlastung liefert Hilser jedoch: „Doch wenn wir irgendwann Elektrofahrräder im großen Stil kriegen, haben wir vielleicht auch ohne A 52 Entlastung im innerstädtischen Verkehr.“ (WAZ vom 03.02.2011)

Deshalb verweist Thomas Kufen in einer Pressemitteilung der Fraktion auch auf die geltende Rechtslage hin:

„In aller Form und Höflichkeit, aber in der Sache entschieden weist, die CDU-Fraktion auf geltende Beschlüsse des Deutschen Bundestages, des nordrhein-westfälischen Landtages und des Essener Stadtrates zum Lückenschluss der A 52 auf dem Essener Stadtgebiet hin, die -gutachterlich untermauert- zu einer spürbaren Entlastung des innerstädtischen Verkehrs führen soll. Wenn jetzt von einem Vertreter der Landesregierung und einem Vertreter der örtlichen SPD lediglich als Argumente für die Rückstufung ‚ziemlich umstritten‘ und ‚nicht durchsetzbar‘ angeführt werden, ist dies ein starkes Stück und setzt alle demokratischen Prinzipien außer Kraft. Gerade von einer so traditionsreichen Partei wie der SPD, die früher für ihre Ideale auf die Straße gegangen ist, hätte ich etwas anderes als die Frage nach bloßer Durchsetzbarkeit erwartet. Offensichtlich lässt die SPD sich hier ausschließlich von Taktik, Manöver und

Hasenfüßigkeit in einer für unsere Stadt so wichtigen Frage leiten.“

Mit dem notwendigen A 52 Lückenschluss hängt der „Ruhralleetunnel“ zusammen. Die A 44, von Aachen über Dortmund bis Kassel, ist weitestgehend ausgebaut. Aber wesentliche Teile der Autobahn fehlen im Ruhrgebiet. Hier ist die sog. „DüBoDo“ in der Planungsphase stecken geblieben.

Bis zum (evtl.) vollständigen Lückenschluss soll der Verkehr zwischen Velbert und Bochum nun über die streckenweise parallel verlaufende A 52 und A 40 geführt werden. Dazu wurde zum 1. Januar 2010 durch Aufstufung der bisherigen B 227n in die A 44 zwischen Velbert-Langenberg und Essen-Heisingen in Richtung Norden abgelenkt. Dort geht die A 44 in die B 227/A 535 über, welche in Essen-Bergerhausen über die Ruhrallee die A 52 und dann im Bereich Dortmund wieder die A 44 erreicht.

Deshalb erreichen Verkehre die innerstädtische Ruhrallee, die dort nicht hinge-

hören und auch in vielen Fällen gar nicht hinwollen.

Doch gibt es zwischen beiden Lückenschlüssen kein Junktim. Für das Oberzentrum Essen ergibt sich ein eigenständiger hoher Entlastungseffekt durch den Weiterbau der A52, unabhängig davon, ob und wann ein Ruhralleetunnel realisiert wird. Deshalb sollte eine mögliche Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den A 52-Lückenschluss nicht durch „neues Nachdenken“ wieder verzögert werden.

Frank Stenglein schreibt dazu in der WAZ: „Man fragt sich, warum die Vernünftigen in der Essener SPD im Kampf um die Deutungshoheit anscheinend ihre Stimme verloren haben (...) Essen ist eine Stadt, die in erster Linie von Handel und Wandel, von einer auf Erreichbarkeit basierenden Wirtschaftskraft lebt. Über ihre Zukunft entscheiden aber offenbar Träumer. Traurig ist das. Und gefährlich.“ (19.02.2011)

In diese Diskussion um den Lückenschluss der A 52 schaltete sich im März 2011 auch die IHK zu Essen mit großer öffentlicher Wirkung ein. Unter der Internetadresse www.ja52.de konnte man sich informieren und auch Position beziehen, durch ein Testimonial im Internet. Die Resonanz war erkenntlich groß.

Mit Spannung wurde dann der Parteitag der SPD Essen am 7. April im Steeler Stadtgarten erwartet. Die eingereichten Anträge und auch die Voten der Antragskommission ließen erwarten, dass es diesmal um den (erneuten) Ausstieg gehen würde. Doch am Tag danach bleibt alles unverbindlich: „Harmoniesoße“ sagt die WAZ und Wolfgang Kintscher zitiert den Tiger, der als Bettvorleger landet.

Die Bundes CDU hat dieser Tage den Begriff der „Schlinger Partei SPD“ benutzt. Selten konnte man dies so in der Realität erleben, wie im Falle der Essener SPD. Dies alles sehr zum Schaden einer Großstadt Essen, die auf Mobilität und Erreichbarkeit angewiesen ist. Hätte man es nicht eigentlich schon zuvor gewusst,

nun wird es ganz deutlich, die SPD ist als Gestaltungskraft in dieser Aufstellung völlig ungeeignet. Wolfgang Kintscher schließt seinen Klartext Kommentar: „Dieter Hilser sollte als Parteichef zurücktreten“ (NRZ, 8.4.2011)

Zusammenstellung und Redaktion:
Norbert Solberg
8. April 2011