

27.01.2011

## Kleine Anfrage 470

der Abgeordneten Bärbel Beuermann und Ralf Michalowsky DIE LINKE

### **Neubau einer Transitautobahn als zusätzliche Nord-Südquerung durch das dicht besiedelte Ruhrgebiet**

Seit Jahren besteht die Absicht, eine neue Nord-Süd-Autobahnquerung durch das dicht besiedelte Ruhrgebiet zu bauen. Nachdem in der Vergangenheit die Projekte A41 und A31 (Fortsetzung) aufgrund von massiven Widerständen in der Bevölkerung gescheitert sind, wird mit dem Projekt NW5603 (A52/A44/A535) erneut ein Versuch unternommen, der den Bau einer neuen Autobahnverbindung als Transitroute von Gelsenkirchen/Buer nach Ratingen mitten durch die Städte des Ruhrgebietes verfolgt.

Die wirtschaftliche Bedeutung eines industriellen Ballungsraumes hängt entscheidend von seiner Erreichbarkeit, der günstigen Verkehrsanbindung und der Vernetzung seiner Unterebenen miteinander ab. Hierzu gehört, neben dem Straßennetz, in erster Linie ein gut ausgebaut und leistungsstarkes Schienen- und ÖPNV-Netz. Auf den Straßen erzeugen ständige Staus, trotz fortlaufend neuer Autobahnausbaumaßnahmen, bei gleichzeitig unzureichender Infrastruktur des Nahverkehrs, tägliche Verluste in Millionenhöhe.

Verkehrsprojekte in dicht besiedelten Regionen verlangen jedoch nach einer besonderen Aufmerksamkeit für die ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen und Belastungen der vom Verkehrswegebau betroffenen Anwohner. Besonders in einem so sensiblen Sozialgefüge, wie dem Ruhrgebiet mit über 5 Mio. Einwohnern, sind die volkswirtschaftlichen Folgewirkungen (Stichwort: Gesundheit, Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne) systemrelevant für die gesamte BRD. Die Betrachtung der betriebswirtschaftlich und zeitlich begrenzten Vorteile steht besonders im Ruhrgebiet im Konflikt mit volkswirtschaftlichen Langzeitfolgen, die bei der Planung der A52, A44 und A535 bisher nicht in die Betrachtung mit eingeflossen sind.

Eine neue durchgehende Autobahn mit der A52 zwischen der AS Gelsenkirchen Buer-West, dem AK Essen-Nord (A42) und dem AD Essen-Ost (A40) bewirkt in der Gesamtbetrachtung mit vergleichbaren Bauvorhaben und auch in Kombination mit dem Ruhralleetunnel (A44), der A535 bis Wuppertal und der Fertigstellung der A44 zwischen Düsseldorf und Velbert eine sehr hohe überregionale Attraktivität für den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Durchgangsverkehr. Dies wird den Verkehrsprognosen zufolge eine erhebliche Steigerung des Verkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs, zur Folge haben. Hierdurch werden in den

Datum des Originals: 26.01.2011/Ausgegeben: 27.01.2011

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

dicht besiedelten Wohngebieten entlang der geplanten Autobahntrasse sehr viele Anwohner durch Feinstaub, Abgase und Lärm zusätzlich stark belastet. Die umwelterheblichen Schadstoffbelastungen in diesen Bereichen sind, wie die Messstationen an der Gladbecker Straße (Essen) und an der Peterstraße (Bottrop) zeigen, schon heute grenzwertig.

Am 2. Oktober 2010 haben mehrere Bürgerinitiativen, die sich intensiv und auf hohem fachlichen Niveau mit dem Autobahnprojekt befassen, überregional einen städteübergreifenden Aktionstag „Keine neue Transitautobahn durch das Ruhrgebiet“ initiiert, der auch von Medien und der Öffentlichkeit beachtet wurde, durchgeführt. Am 15. Januar 2011 fand in Trägerschaft des Netzwerks Bürgerinitiativen, des Evangelischen Kirchenkreises, des RundenUmweltTisch Essen sowie mehrerer Umwelt- und Naturschutzverbände eine ebenso beachtliche „Mobilität~Werk~Stadt“ mit namhaften Volksvertretern und anerkannten Experten in Essen als Großveranstaltung mit etwa 500 Teilnehmenden und reger Medienbeteiligung statt.

Im Januar 2011 räumte der Landesbetrieb Straßen.NRW entgegen vorheriger Aussagen ein, dass seit 2004 ein geologisches Gutachten für den A44-Tunnel in Essen vorliegt. Registrierte Bergbauaktivitäten fanden zwischen 1776 und 1960 statt. Das Gutachten der DMT (Deutsche Montan-Technologie) stellt fest, dass insbesondere im Bereich der von Straßen.NRW favorisierten Linien-Variante 2 das Risiko für Tagesbrüche, Senkungen und Setzungen als hoch einzuschätzen ist, sodass hierdurch kostspielige Sicherungsmaßnahmen wahrscheinlich erforderlich sein werden.

In der Betrachtung der vorgenannten Fakten ergeben sich Fragen, die nur als kleiner Auszug vieler weiterer offener Fragen verstanden werden können.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Stuft die Landesregierung das Autobahnprojekt NW5603 mit der A52 (Gelsenkirchen/Buer-West bis Essen-Ost) und der A44 (Ruhralleetunnel und Abschnitt Velbert-Ratingen) bzw. Teilabschnitte davon als ein in der Region umstrittenes Straßenbauprojekt ein, das einer Revision bedarf?
2. Ist jemals im Planungsprozess untersucht worden, ob anstatt des jetzt vorgesehenen Autobahnbaus ein Ausbau der Schienenwege zu einer Verlagerung des Transitverkehrs von LKW auf die Bahn führt, oder eine Verringerung der Verkehrsspitzen (Berufsverkehr) durch bessere ÖPNV-Angebote erreicht wird und so eine weitere Autobahnquerung durch das Ruhrgebiet überflüssig wird?
3. Inwieweit gedenkt die Landesregierung auf die zahlreichen und fachlich fundierten Bedenken der mittlerweile gut aufgestellten Bürgerinitiativen und der darüber hinaus aktiven Bürger im betroffenen Planungskorridor einzugehen?
4. Können die betroffenen Kommunen im Fall wirtschaftlicher Einbußen, die aus der langen Bauphase resultieren oder dauerhafte Langzeitfolgen des Autobahnbaus sind, mit finanziellen Hilfen von Seiten der Landesregierung rechnen?
5. Wie beurteilt die Landesregierung das Zurückhalten eines Geologischen Gutachtens zum Ruhralleetunnel durch den Landesbetrieb Straßen.NRW?

Bärbel Beuermann  
Ralf Michalowsky