

**BUND-Gruppen Recklinghausen, Bottrop, Gladbeck**

Offene Erklärung der Gruppen

- Recklinghausen
- Bottrop
- Gladbeck

an diverse Adressaten

Kreisgruppe  
Recklinghausen,  
Matthias Erfmann

Kreisgruppe Bottrop  
Klaus Lange

Ortsgruppe Gladbeck  
Dr. Dr. Vera Bucker

07.06.2023

**Gemeinsame Erklärung der BUND-  
Gruppen Recklinghausen, Bottrop, und  
Gladbeck zum Bau der A52 auf ihren  
Zuständigkeitsgebieten.**

Bau der A52 ist eine Katastrophe für Mensch, Klima, Umwelt  
und Naturraum

Seit Jahrzehnten besteht die Bestrebung, eine weitere Autobahn als durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch das Ruhrgebiet zu schlagen. Bereits im Bundesverkehrswegeplan des Jahres 1992 befand sich der Ausbau der Bundesstraße 224 zur Autobahn als Verbindung zwischen dem südlichen Ausbauende der A52 am Autobahnkreuz Essen-Ost und dem nördlichen Ausbauende der A52 an der Gladbecker Stadtgrenze zu Gelsenkirchen im vordringlichen Bedarf. Seit dem Beschluss des aktuellen Bundesverkehrswegeplans im Dezember 2016 befindet sich nur noch der Teil zwischen dem Autobahnkreuz Essen- Nord und dem Ausbauende der A52 an der Gladbecker Stadtgrenze zu Gelsenkirchen im vordringlichen Bedarf, nun größtenteils mit der Zusatzangabe Engpassbeseitigung. Der Ausbau der B224 zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Ost, durch das Stadtgebiet Essens hindurch, bis zum Autobahnkreuz Essen- Nord befindet sich nun im weiteren Bedarf.

Die oben genannten Gruppen des BUND wenden sich erneut gegen den Ausbau der vorhandenen Bundesstraße 224 zur



Autobahn. Der Bau der Autobahn 52 würde zu Mehrverkehr und zu höheren Schadstoff- sowie Lärmbelastungen sowohl der bestehenden Siedlungsgebiete an der künftigen A52 als auch an den querenden Autobahnen führen. Damit wäre sie unvereinbar mit allen von der Bundesrepublik Deutschland beschlossenen Klimazielen. Die Pflicht zur Einhaltung der im Pariser Klimaschutzabkommen beschlossenen Begrenzung der Klimaerwärmung wird ignoriert.

Der Ausbau der B224 zur A52 stellt keine nachhaltige Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme dar. Die im Januar 2023 von Greenpeace veröffentlichte, mehrere Jahreszeiträume umfassende empirische Autobahn- Ausbaustudie zur so genannten „Engpassbeseitigung“ zeigt:

*„Zusätzliche Fahrspuren verbessern weder den Verkehrsfluss auf den ausgebauten Abschnitten merklich, noch entlasten sie umliegende Straßen. Teilweise verursachen die Ausbauprojekte sogar zusätzliche Staus. Die Behauptung, zusätzliche Autobahnspuren könnten Engpässe beseitigen, ist nicht haltbar. Der Schaden von Autobahn-Erweiterungen für Klima und Natur ist unstrittig.“*

(Siehe

<https://www.greenpeace.de/klimaschutz/mobilitaet/verkehrte-verkehrsplanung>)

Die Gruppen des BUND stellen zudem fest, dass die Problem-/Staubeseitigung auf der B224 statt durch Autobahnbau durch kostengünstigere Maßnahmen möglich ist; diese wurden nicht ausreichend geprüft, daher liegt ein Verstoß gegen das Klimaschutzgesetz, Bundesnaturschutzgesetz und weitere Umweltgesetze vor.

Die Problemlage ist vielfältig. Im Einzelnen:

- In Bottrop entfällt mit dem im Grünzug C gelegenen Landschaftsschutzgebiet Kraneburger Feld eine wichtige Frischluftschneise. Es wird hier zu einer innerstädtischen Erwärmung kommen, verstärkt durch hohe Lärmschutzwände, die keine Luftzirkulation zulassen.
- Große Teile des Welheimer Wäldchens in Bottrop gehen verloren. Es handelt sich hier um eine Fläche, die größer ist als der Wald um die Bottroper Stadtteiche (oder der Hälfte des Köllnischen Waldes zwischen Lindhorststraße und A2).



- In Bottrop würden durch den Bau der Autobahn zusammen mit den Planungen um die Freiheit Emscher zahlreiche weitere Flächen versiegelt. Hier passiert das Gegenteil einer Entsiegelung, die geeignet wäre die Folgen der Klimaerwärmung abzufedern.
- Die Renaturierung der Boye an der Stadtgrenze von Bottrop zu Gladbeck würde konterkariert.
- Die im Umfeld der Autobahntrasse Wohnenden würden städteübergreifend durch die Vermehrung der Schadstoffe und des Lärms erhöhten Gesundheitsgefahren ausgesetzt. Die Belastungen sind so gravierend, dass sogar das Bottroper Gesundheitsamt davor gewarnt hatte. Auch die negativen sozialen Folgen für die Wohnlagen entlang der neuen Autobahntrasse wären gravierend.
- In Gladbeck würde der Teil- Tunnel an den dicht bebauten Portalen wegen der dort konzentriert austretenden Schadstoffe erhebliche Belastungen verursachen und die Gesundheit der dortigen Anwohner akut gefährden.
- Das gigantische Gladbecker Autobahnkreuz (größer als der Spaghettiknoten in Duisburg) mit 15 Ausbauspuen in Nord-Süd- und 18 Spuren in Ost-West-Richtung erzeugt eine große Schadstoff- und Lärmbelastung weiter Teile Gladbecks, vor allem der direkt nebenan gelegenen Wohnsiedlungen und des angrenzenden Naherholungsgebietes Wittringen.
- Mit dem Wegfall klimatisch wichtiger Grünzonen wie einer seit 70 Jahren unberührten Halde oder einer Platanenallee würden wichtige Frischluftlieferanten und Feinstaubfänger nahe des Gladbecker Innenstadtbereiches vernichtet.
- Unter demokratischen Gesichtspunkten ist der Ausbau auch mit Tunnel seit der Abstimmung der Gladbecker Bürger im Jahr 2012 (54% zu 46% gegen einen Ausbau der B224 mit Tunnel) nicht mehr zu rechtfertigen.
- Weil der Verkehr mit dem A52- Bau auch auf den kreuzenden, dicht bebauten Autobahnen 2 und 42 vermehrt würde, entstehen auch dort unlösbare Lärm- und Schadstoffprobleme.



Die BUND-Gruppen fordern deshalb:

- Für den gesamten Bereich der B224 sind alle Anstrengungen zu unternehmen, um vor allem den zunehmenden LKW-Verkehr einzudämmen. Güter aus den nördlich gelegenen Wirtschaftsunternehmen sind größtenteils mit der Bahn anstatt mit LKWs zu transportieren.
- Es müssen Alternativen zur PKW- Nutzung geschaffen werden: Der Ausbau des ÖPNV würde es größtenteils unnötig machen, den Arbeitsweg in die Nachbarstadt mit dem Auto zurück zu legen. Das Radwegenetz muss erweitert und ertüchtigt werden, nicht nur für Freizeitradler\*innen. Sichere Wege und Straßenquerungen für zu Fuß Gehende müssen geschaffen werden. Der politische Streit um die Streckenführung des "Radschnellweges mittleres Ruhrgebiet" ( Gladbeck-Bottrop-Essen) sollte zugunsten eines zügigen Ausbaus endlich beigelegt werden.
- Der querende Verkehr durch das Ruhrgebiet kann auf die bestehenden Autobahnverbindungen verwiesen werden. Die nur geringen Umwege für den Straßenverkehr müssen zugunsten einer Schonung der Umwelt und Erhöhung der Lebensqualität entlang der dicht bebauten B224 in Kauf genommen werden. Zur Lenkung des LKW-Verkehrs sollte die B224 zwischen Gelsenkirchen und Essen mautpflichtig werden.
- Die verbleibende Bundesstraße 224 muss -z.B. durch Kreisverkehre, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Rückbaumaßnahmen- zu einer stadtverträglichen Straße umgebaut werden. Der dabei gewonnene Raum muss dem Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt werden.

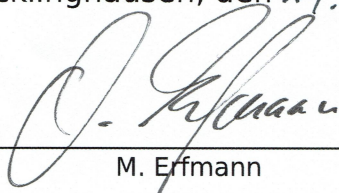
Dem immer stärker werdenden Autoverkehr -vor Allem an LKWs- darf nicht mit immer mehr und immer breiteren Autobahnen, die wiederum zu einer Verkehrszunahme führen, begegnet werden. Das gilt auch für den Ausbau der B224 zur A52. Gebote der Stunde sind Verkehrsvermeidung, intelligente Verkehrslenkung- und verlagerung auf bestehende Straßen, Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsreduzierung, Umstrukturierung des Straßenraums und organisatorische Maßnahmen.



Der Ausbau der B224 zur A52 wäre mit dem landschaftszerstörenden Bau eines riesigen Autobahnkreuzes im Landschaftsschutzgebiet Pelkumer Feld direkt beim Erholungsgebiet Wittringen, dem Autobahnbau durch dichte Siedlungsgebiete und dem Kraneburger Feld sowie anderen gesundheitsgefährdenden Verschlechterungen für die Anwohner im gesamten Verlauf der jetzigen B224 und A2 verbunden. Ein teilweiser Tunnelausbau in Gladbeck kann die entstehenden Schäden nicht heilen, sondern verstärkt sie sogar noch an den Tunnelenden. Der Ausbau widerspricht den Pariser Klimazielen sowie den nationalen Klimazielen und ist untauglich zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme.

Den Bau der A52 lehnen die BUND-Gruppen ab.

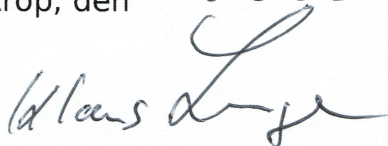
Recklinghausen, den 14. 6. 2023



---

M. Erfmann

Bottrop, den 7. 6. 2023



---

K. Lange

Gladbeck, den 7. 6. 2023



---

Dr. Dr. V. Bucker