



Liebe Gladbeckerinnen und Gladbecker,

dass Straßenbahnen als U-Bahnen unter die Erde verlegt werden und Städte wie Bochum oder Essen Millionen mit Bundeszuschüssen verbuddeln, stört so richtig keinen, so lange über der Erde das geliebte Automobil freie Fahrt für freie Bürger garantiert. Kehrt eine mittelgroße Stadt am Rande des Ruhrgebiets diese Logik jedoch um und fordert für seine freien Bürger endlich Lebensqualität, indem man einen Deckel über die kilometerlangen Blechlawinen stülpt, schütteln die Entscheider bei Bund und Land mit dem Kopf: Zu teuer und nicht zu rechtfertigen sei ein Autobahntunnel quer durch das Gladbecker Stadtgebiet.

Von dem Kopfschütteln hat sich die mittelgroße Stadt bisher jedoch nicht beeindrucken lassen und sich weiter quer gestellt. Ein Ausbau der stauerproben B224 zur A52 gibt es in Gladbeck nur mit einem Deckel bzw. Tunnel, so die Forderung. Damit solle Ruhe in die verkehrslärmgeplagte Stadt einkehren und diese über dem Tunnel zusammenwachsen.

Seit kurzem fangen aber auch Entscheider in Gladbeck an, den Kopf zu schütteln — zeigen sich offen für alle Varianten und reden gar einem Autobahneubau durch den Grünzug östlich von Butendorf das Wort. Der Widerstand der mittelgroßen Stadt bröckelt.

Grund genug für uns, Sie mit dieser Zeitung über alle aktuellen Planungen zu informieren. Wir wollen nicht, dass eine weitere Grenze unserer Stadt in Asphalt gegossen wird und suchen in Ihnen eine Mitstreiterin bzw. einen Mitstreiter, um für das Beste für unsere Stadt zu kämpfen. Die Autobahn muss in einem Tunnel verschwinden! „Ohne Deckel, keine A52!“

Es grüßt freundlichst

Ihr Bernd Lehmann  
Stadtverbandssprecher

## GRÜNE fordern: „Ohne Deckel keine A52“

Die Stadt Gladbeck müsse sich für eine Tunnellösung einsetzen, um Anwohner vor Lärm und Abgasen zu schützen. Der Bau einer Autobahn durch das Landschaftsschutzgebiet Heege wird entschieden abgelehnt.

„Die Stadt wird keiner Ausbaulösung für die A52 zustimmen, die [...] keinen Deckel (Tunnel) auf der A52 zum Erhalt der gegenwärtigen Innenstadtbewohnungsbedingungen vorsieht“. So forderte es 2003 der Bauausschuss einstimmig: Ohne Tunnel, so die Stadt Gladbeck, wird es einen Autobahnausbau in Gladbeck nicht geben.

„Die Heege-Variante ist völlig abwegig!“

Seit wenigen Monaten fangen Bürgermeister Ulrich Roland und seine SPD in der A52-Diskussion jedoch an rumzueiern. So ließ der Bürgermeister plötzlich verkünden, dass der Neubau einer Autobahn durch den Grünzug zwischen Gladbeck und Gelsenkirchen die „für die Bürger unproblematischste Lösung ist“.

Nachdem sich Anwohner in Butendorf, Brauck und Schaffrath wundern, wie der Bürgermeister zu einer solchen Einschätzung komme



Über die Qualität des Ausbaus der B224 (hier im Bereich des Stadions) zur A52 wird viel diskutiert.

und sich in Bürgerinitiativen gegen diese „Heege-Variante“ formieren, beginnt Roland zurückzurudern. Man wolle erst die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und weitere Untersuchungen der Stadt abwarten, bevor man sich für

eine Ausbaularvariante entscheide. Im Hinblick auf den Widerstand der Butendorfer, die keine neue Autobahn durch das Landschaftsschutzgebiet Heege wollen, überrascht der Bürgermeister auch mit völlig neuen Vorschlägen, zum Bei-

spiel einem Tunnel durch die Heege!

„Völlig abwegig“, nennt Mario Herrmann, Fraktionsvorsitzender der Grünen, derartige Äußerungen. Für diesen Schlingerkurs hat er nur ein Kopfschütteln übrig. „Bürger-

meister Roland, SPD und BIG haben es in den letzten Monaten geschafft, die absolut klare städtische Haltung, die seit über acht Jahren aufrecht erhalten wird, bis zur Unkenntlichkeit zu verwässern“. Statt deutliche Bedingungen an einen Autobahnausbau zu stellen, werde die Position der Stadt geschwächt, indem eine

„Die deutliche Position der Stadt wird verwässert!“

beliebige Offenheit für alle Varianten gezeigt werde.

„Wir wollen weder die von Landesverkehrsminister Oliver Wittke favorisierte zweitklassige Lösung mit nur einem halben Deckel, noch den Autobahneubau durch den Grünzug östlich von Butendorf, dem SPD und BIG das Wort reden“, macht Herrmann für die Grünen deutlich. „Wir wollen einen Tunnel und ohne Tunnel werden wir dem Autobahnausbau nicht zustimmen“.

## Bund plant Autobahn

Bundesverkehrswegeplan sieht „Netzlückenschluss“ für die A52 von Gelsenkirchen bis nach Essen vor.

Berlin. 67,4 Mio. Euro hat der Bund für den Ausbau des 2,8 Kilometer langen Teilstücks der B224 zur A52 auf Gladbecker Stadtgebiet eingeplant. Diesen Investitionsrahmen legt der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest, der am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Er enthält alle Bauprojekte, die bis zum Jahr 2015 realisiert werden sollen. Den Ausbau der B224 zur A52 beschreibt der Plan als „vordringliche Maßnahme“.

„Die Straßenbauverwaltung des Landes NRW hat bereits vorsorglich bei der Anmeldung

des Projektes zur Fortschreibung des BVWP eine längere Tunnellage der A52 im Kernbereich Gladbecks kostenmäßig mit berücksichtigt“, bestätigte das Bundesverkehrsministerium den Grünen im August 2003. Mehrfach hatte eine breite Mehrheit des Gladbecker Rates deutlich gemacht, dass ein Autobahnbau mitten durch Gladbeck nur als Tunnel akzeptiert werden könne.

Nachdem die Ausbaupläne zwischenzeitlich konkretisiert wurden, sind die Kosten für eine Tunnellösung auf 107 Mio. Euro angestiegen.



Lkw-Schlangen quälen sich Stoßstange an Stoßstange wie hier an den Häusern der Gartenstraße vorbei mitten durch die Stadt.

## Vierspurig durch die Heege?

Bürgermeister Ulrich Roland (SPD): „Für die Bürgerschaft unproblematischste Lösung“ Gelsenkirchen spricht von „feindlichem Akt“.

Butendorf. „Mit der Heege-Variante werden Probleme lediglich verlagert und nicht gelöst“, kommentieren die Grünen die neu entflammte Diskussion um den Autobahneubau durch den Freiraum östlich von Butendorf. Entgegen der bisherigen Beschlusslage des Rates und der Ausschüsse zeigt Bürgermeister Ulrich Roland (SPD) wiederholt

Viele Infos zum geplanten Autobahnbau (Beschlüsse, Briefe, Anträge etc.) finden Sie unter

[www.gruene-gladbeck.de/a52/](http://www.gruene-gladbeck.de/a52/)

Sympathien für die Heege-Lösung. Sie sei mit 51 Mio. Euro Baukosten nicht nur die kostengünstigste Variante, sondern auch die für die Bürger „unproblematischste Lösung“. Außerdem würden Verkehrsbehinderungen auf der B224 während der Bauzeit vermieden.

Nur aufgrund einer Eingabe der BIG prüfte der Straßenbaubetrieb überhaupt den Autobahneubau durch das Landschaftsschutzgebiet. Ein vehementer Verfechter der Lösung ist BIG-Ratsherr Franz Kruse, der sich ursprünglich in der Bürgerinitiative gegen die A52 engagierte und inzwischen vom Autobahngegner zum entschiedenen Neubau-

befürworter entwickelte. Der Vorschlag folgt dem einfachen Sankt-Florians-Prinzip: Lieber eine Autobahn auf Gelsenkirchener Stadtgebiet als vor der eigenen Haustür. Dass diese Rechnung nicht aufgeht, zeigt die Umweltverträglichkeitsstudie, in der die Heege-Variante am schlechtesten abschnitt. Über 2.000 Menschen in Butendorf, Brauck und Gelsenkirchen wären durch den zusätzlichen Lärm betroffen.

Da hier die A52 auf einem kurzen Stück deckungsgleich mit der A2 verlief, müsste diese auf insgesamt acht Spuren ausgebaut werden, wovon die

unmittelbaren Anwohner in Butendorf und Brauck betroffen wären.

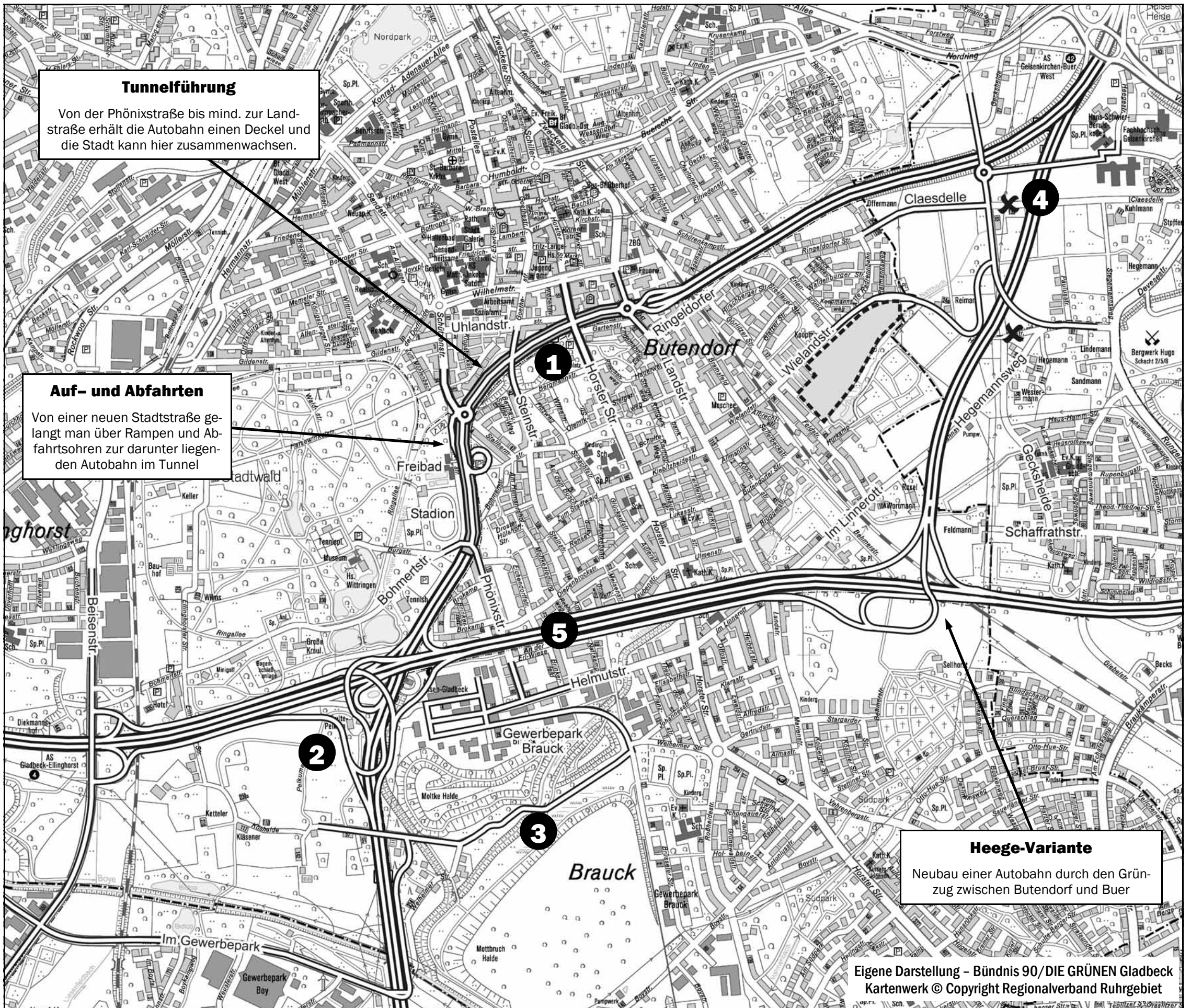
Auf Kritik an der Liebäugelei mit dieser „irrwitzigen Variante“ reagieren der Bürgermeister und die SPD zunehmend dünnhäutig. Kritiker werden von der SPD in gewohnt populistischer Manier als „Feldhamster-Schützer“ verunglimpft, denen Tiere wichtiger seien als Menschen. Auskunftsbedürfnisse von betroffenen Bürgern werden zurückgewiesen. Eine Mehrheit für die Heege-Variante im Rat ist nicht erkennbar.



SPD, BIG und Bürgermeister wünschen sich eine Autobahn durch den Freiraum zwischen Butendorf und Gelsenkirchen Buer.

# Autobahnausbau in Gladbeck: Das sind die Planungsvarianten

Von der Troglösung über die Teilabdeckung und den Tunnel bis zum Autobahneubau werden mehrere Alternativen durchgeplant. Bündnis 90/DIE GRÜNEN informieren erstmals BürgerInnen und AnwohnerInnen über die Varianten und die Trassenverläufe..



Eigene Darstellung – Bündnis 90/DIE GRÜNEN Gladbeck  
Kartenwerk © Copyright Regionalverband Ruhrgebiet

Prinzipischnen der Varianten zum Ausbau der A52. Die dargestellten Trassen geben nicht die genaue Ausbaubreite dar und sind zur lesbaren Veranschaulichung zum Teil überzeichnet.

## 1 Tunnel im Stadtgebiet

Bei der Tunnelvariante wird die neue Autobahn im Innenstadtbereich tiefer gelegt und zwischen Phönixstraße und Landstraße überdeckelt. In diesem Bereich verschwindet die A52 demnach in einem Tunnel (im Plan z.T. grau dargestellt).

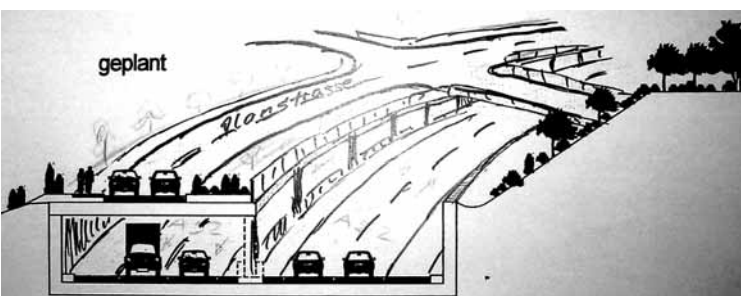
Auf dem Tunnel entsteht eine neue Stadtstraße mit Geh- und Radwegen sowie Bepflanzung. Die bisher zerschneidende Wirkung der B224 wird damit aufgehoben und die Stadt kann über dem Tunnel zusammenwachsen.

Über Kreisverkehre an der Schützenstraße und an der Graben-/Landstraße entstehen Auf- und Abfahrten zur

tiefer liegenden Autobahn. Dabei kann man an der Schützenstraße nur in Richtung Süden (Bottrop/Essen) auf die Autobahn auffahren und an der Landstraße nur in Richtung Norden (Gelsenkirchen/Marl).

### Halber Tunnel als „Galerie-Lösung“

Von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) wird als sogenannte 1B-Lösung lediglich ein halbseitiger Tunnel präferiert. Dabei verschwindet nur eine Fahrtrichtung (z.B. Richtung Essen) in einem seitlich offenen Tunnel. Auch auf dieser Teilüberdeckung würde eine neue Stadtstraße entstehen. Die andere Fahrtrichtung bliebe offen. Diese Lösung wird „Galerie“ genannt.



Galerielösung: Eine Fahrtrichtung wird überdeckelt

## 2 Ein neues Autobahnkreuz

Um den Anschluss an die A2 (Oberhausen – Hannover) herzustellen, schlägt der Straßenbaubetrieb ein aufwändiges Autobahnkreuz vor, das sich als „Spaghetti-Knoten“ in die Landschaft frisst. Schäden für den Wittringer Park und das Landschaftsbild sind unbedingt zu vermeiden. Da der Platz für ein „normales“ Auto-

*Verkehrsminister Wittke wünscht sich eine 1B-Lösung*

bahnkreuz nicht zur Verfügung steht, werden die verschiedenen Fahrbeziehungen über sog. Überwürfe gesichert. Damit kann das Kreuz eine Höhe von mehr als 12 m über der heutigen B224 entwickeln.

## 3 Anschluss für den Gewerbepark

Die Forderung des Gladbecker Rates nach einer angemessenen Anbindung des Gewerbe-

parks Brauck wird bisher nur unzureichend gelöst. Vorge schlagen wird eine neue Verbindungsstraße, die parallel zur A52 einen Anschluss an die Straße im Gewerbepark Boy herstellt, über die man anschließend Richtung Norden zur Anschlussstelle Gladbeck-Ellinghorst gelangt.

## 4 Autobahneubau durch die Heege

Als weitere Alternative prüft der Straßenbaubetrieb auch einen – ursprünglich durch die BIG ins Spiel gebrachten – Autobahneubau durch das Landschaftsschutzgebiet Heege zwischen Gladbeck und Gelsenkirchen.

Von der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer würde sich die neue Verbindungsspanne bis zur A2 am Hof Linnerott nördlich des Braucker Friedhofs durch den Freiraum schneiden. Der Straßenbaubetrieb beurteilt die schädlichen Wirkungen auf Mensch und Umwelt bei dieser Lösung am gravierendsten. SPD und Bürgermeister wollen auch diese Lösung „ergebnisoffen“ prüfen.

Was bei der Heege-Variante mit der dann „frei“ werdenden Bundesstraße 224 passiert und wer den Rück- bzw. Umbau finanzieren würde, ist bisher nicht geklärt. Auf dem Abschnitt zwischen A2 und Schützenstraße würden aber auch in Zukunft bis zu 24.000 Fahrzeuge am Tag verkehren.

## 5 Achtspuriger Ausbau der A2

Bei der Heege-Lösung würden die A2 und die A52 zwischen dem westlichen Autobahndreieck am Gewerbepark Brauck

und dem östlichen Dreieck am Linnerott deckungsgleich verlaufen. Hierdurch würde sich die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt enorm vergrößern, was einen Ausbau der heute sechsspurigen A2 auf acht Spuren notwendig macht.

Von diesem Ausbau wären die Wohngebiete in Butendorf und Brauck auf beiden Seiten der Autobahn betroffen (z.B. südlich der Diepenbrock- oder auch der Ulmenstraße). Damit werden Probleme folglich nicht gelöst, sondern lediglich verlagert.



Das Landschaftsbild der Heege wird durch den Versatz zerstört.

**„Eine irrwitzige Idee“**

**Interview mit Herrmann**

**Gladbeck.** Greenplease sprach mit dem Vorsitzenden von Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Gladbeck, Mario Herrmann, über die Autobahnplanungen und die Haltung der Grünen:

**Greenplease: Herr Herrmann, die Grünen lehnen den Autobahnausbau nicht grundsätzlich ab. Ungewöhnlich für eine Ökopaarlei. Warum nicht?**

**Herrmann:** Wir sind nicht blind und beschönigen nicht die Realität. Schon heute schneidet sich schließlich eine vierspürige, autobahnähnliche Straße mitten durch unsere Stadt. Anwohner klagen zu Recht über die hohen Lärmbelastungen. Wir setzen uns für eine Verbesserung ein.

**Und durch den Ausbau wird sich die Situation verbessern?**

Dafür kämpfen wir. Die ersten Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie haben gezeigt, dass die Tunnellösung für Mensch und Umwelt die beste Lösung ist. Auch gegenüber der Nullvariante, also wenn sich nichts tun würde.

**Ist es nicht blauäugig zu glauben, dass der Bund einen teuren Tunnel bezahlen wird? Landesminister Wittke hat das bereits ausgeschlossen und für eine „1B-Lösung“ geworben.**

Um so wichtiger ist, dass Politik und Verwaltung geschlossen das Beste für unsere Stadt fordern. Bisher gab es im Rat eine große Mehrheit, die sich für einen Tunnel ausgesprochen hat. Der Bund wusste also, dass er mit erheblichen Widerstand zu rechnen hätte, wenn er uns mit zweitklassigen Lösungen abspesen will. Durch diese Geschlossenheit haben wir in den letzten Jahren viel erreicht.

**Inzwischen werden Stimmen für eine Autobahn über Gelsenkirchener Stadtgebiet laut.**

Eine irrwitzige Idee, die die heutigen Probleme nicht löst, sondern lediglich verlagert. Das wird es mit uns Grünen nicht geben!



Mario Herrmann ist Vorsitzender der Ratsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt

**Impressum**

V.i.S.d.P.: Bernd Lehmann  
Stadtverbandssprecher  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN  
Stadtverband Gladbeck  
Rentforter Straße 43a  
D-45964 Gladbeck

Tel. (0 20 43) 2 54 12  
Fax. (0 20 43) 2 17 76

www.gruene-gladbeck.de  
info@gruene-gladbeck.de

Layout & Fotos: B. Lehmann  
Heege-Fotos: M. Strehlike

Auflage: 15.000 Exemplare  
November 2006

**Konto für eine Parteispende:**  
Ktnr.: 116 3100  
Bankleitzahl: 422 600 01

**Politik und Verwaltung sprechen eine klare Sprache**

Der Rat und die Ausschüsse haben in Resolutionen und Beschlüssen wiederholt klar Position zum geplanten Autobahnausbau bezogen und sich deutlich für eine Tunnel-Lösung ausgesprochen. Auch der regionale Konsens wurde gesucht und den Gladbecker Forderungen damit Nachdruck verschafft.

Von allen Seiten wird Gladbeck nur als hinderliches Nadelöhr gesehen, das einem zügigen Ausbau der Autobahn unnötig im Weg stehe. Umso wichtiger war und ist es, dass Politik und Verwaltung die berechtigten Belange der Stadt Gladbeck gemeinsam und geschlossen vertreten. Mehrfach haben der Rat und seine Ausschüsse die Bedingungen, die Gladbeck an den Autobahnbau knüpft, in Beschlüssen und Resolutionen formuliert.

**Beschluss des Stadtplanungs- und Bauausschuss vom 23.04.1998**

- „Für den Bau des Autobahnkreuzes darf keine Siedlung geopfert werden.“
- Der Eingriff in den Bereich Wittringer Wald ist so gering wie möglich zu halten.
- Die beiden Anschlussstellen sollen direkt durch eine Straße auf den Tunnel verbunden werden.“

**Gladbecker Erklärung vom 22.04.2002:**

Um diesen Forderungen Nachdruck zu verschaffen, wurde auch der regionale Schulterschluss gesucht. Auf Einladung der Städte Gladbeck, Gelsenkirchen und Bottrop verabschiedeten die Bürgermeister und Bürgermeisterinnen der Region sowie Ministeriums- und Wirtschaftsvertreter die „Gladbecker Erklärung“ unter anderem mit folgendem Wortlaut:

„Zwischen Stadtgrenze Gelsenkirchen und A42 erhält der betroffene Abschnitt aufgrund

der bestehenden Siedlungsstruktur verkehrsplanerische Herausforderungen. Hier ist besonderer Wert auf Stadt- und Umweltverträglichkeit im Sinne der Bürgerschaft der angrenzenden Kommunen und zur Schonung der Landschaftsräume zu legen.

Insbesondere auf Gladbecker

Bau der A52 zu unterstützen oder zu verfolgen, die nicht eine Überdeckung der Autobahn bzw. einen Tunnel mindestens zwischen Schützenstraße und Grabenstraße vorzusehen.“

Da die anderen Fraktionen (CDU, SPD, BIG) signalisierten, dass sie diesem Beschluss

zum Erhalt der gegenwärtigen Innenstadtverbindungen vorsieht.

- Bei dieser Lösung ist die direkte Anbindung der Schützenstraße vorzusehen.
- Die Anbindung des Gewerbegebiets Brauck muss angemessen (auf Gladbecker Stadtgebiet) gewährleistet werden.
- Auf das Naherholungsgebiet Wittringen ist durch angemessene Maßnahmen (z.B. Schallschutz) Rücksicht zu nehmen.“

**Resolution des Rates am 30.03.2004**

Mit großer Mehrheit verabschiedete der Rat eine Resolution zum geplanten Ausbau der A52 und unterstrich damit erneut die Forderungen, die die Stadt an den Bau der Verkehrsstrasse knüpft. Der verabschiedete Resolutionstext

lautet u.a. wie folgt:

„Die Stadt wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der B224 zur A52 keiner Lösung zustimmen, die die bestehende Zäsur in zentralen Bereichen des Stadtgebietes weiter verstärkt. Unabdingbar ist eine Lösung, die sowohl stadtverträglichen Ansprüchen als auch verkehrlichen Notwendigkeiten Rechnung trägt. Die Autobahnführung im Stadtgebiet muss insgesamt vertraglich erfolgen, d.h., der Umfang der Beeinträchtigungen durch die Autobahn (nicht nur bezogen auf Lärm, sondern auch im Hinblick auf die Trennwirkung) ist insbesondere im Siedlungsbereich so gering wie möglich zu halten.“

Auch bezüglich des Wittringer Waldes und des Gewerbepark Brauck wurden die Forderungen einer unverzichtbaren Berücksichtigung erneut unterstrichen.



*„Gladbeck braucht eine starke Stimme, um sich gegen die Betonplaner zu wehren!“*

(Eva-Maria Stuckel, Stadtverbandssprecherin)

Stadtgebiet ist eine stadtvträgliche Lösung zu finden, die die Trennwirkung der derzeitigen Bundesstraße 224 - so weit wie möglich - aufhebt, um wieder zu einem geschlossenen Stadtbild zu führen. Eine landschaftsverträgliche Lösung für den Gesamtabschnitt in den drei Städten ist mit bestmöglichem Lärmschutz zu kombinieren und auf den bestehenden gesetzlichen Grundlagen sicherzustellen.“

Die Erklärung wurde vom anschließenden tagenden Stadtplanungs- und Bauausschuss am 13.06.2002 einstimmig begrüßt.

**Ausschuss am 15.05.2003**

Um gegenüber dem Straßenbaubetrieb deutlich zu machen, dass Gladbeck alle Planungen, die keinen Tunnel beinhalten, ablehnen würde, machten wir GRÜNE folgenden Beschlussvorschlag:

„Die Verwaltung wird beauftragt, keine Planungen zum

nicht folgen würden, wurde er zurückgezogen.

Bereits in der nachfolgenden Sitzung am 26.06.2003, als deutlich wurde, dass ein Beschluss in dieser Form sehr wohl notwendig ist, schwenkte die SPD in ihrer Haltung um und stellte einen gleichlautenden Beschlussentwurf zur Abstimmung. Diesem folgte der Ausschuss schließlich einstimmig.

**Ausschuss am 26.06.2003**

Der Ausschuss fasste folgenden Beschluss:

- „Die Stadt Gladbeck wird keiner Ausbaulösung für die A 52 zustimmen, die die Trennung der Stadtteile Gladbeck-Mitte und Butendorf verstärkt und keinen Deckel (Tunnel) auf der A 52

**Foto rechts: Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen Landtagsfraktion, Oliver Keymis MdL, verschafft sich 2003 vor Ort ein Bild von der B224.**



Varianten	Kosten / Beschreibung	Vorteile	Nachteile	Was Sie sonst noch wissen sollten
<b>Tunnel</b> 	Kosten: 107 Mio. Euro Die Autobahn wird von der Phönixstraße bis zur Landstraße komplett überdeckelt, so dass die zerschneidende Wirkung der B224 aufgehoben wird. Auf dem Deckel entsteht eine Stadtstraße mit Fuß- und Radwegen sowie Grünflächen.	Die Lärm- und Abgasproblematik für die Anwohner wird auf ein Minimum reduziert. In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) schneidet der Tunnel für Mensch und Umwelt am besten ab. Auf dem Tunnel kann die Stadt zusammenwachsen.	Der heutige Anschluss des Gewerbeparks Brauck kann so nicht erhalten bleiben. Straßen.NRW ist aber gefordert, hierfür Lösungen zu finden. Ein Tunnel erzeugt Betriebs- und Unterhaltungskosten (Belüftung, Notausgänge etc.).	Schon 1998 hat sich die Politik deutlich für einen Tunnel ausgesprochen und diese Forderung bis heute mehrfach bekräftigt. Von den Ministerien wurde bestätigt, dass die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Mittel auch die Kosten für einen Tunnel enthalten.
<b>Galerie</b> 	Kosten: 91 Mio Euro Eine Fahrtrichtung der Autobahn (z.B. Richtung Essen) wird überdeckelt. Der Tunnel bleibt halbseitig offen. Auf dem halben Tunnel entsteht ebenfalls eine neue Stadtstraße. Die andere Fahrtrichtung erhält keinen Deckel.	Zumindest halbseitig wird die Autobahn geschlossen. Gegenüber dem Tunnel werden Betriebskosten (entfallende Belüftung) reduziert. Lärmschutz kann optimiert werden.	Der Einschnitt teilt weiterhin unsere Stadt. Das Ziel, ein geschlossenes Stadtbild in der Innenstadt zu erzeugen, wird nicht erreicht. Auch bei dieser Lösung erhält der Gewerbepark Brauck keinen direkten Anschluss.	NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) wirbt für diese „1B-Lösung“. Der Minister sei sich sicher, dass die Galerie-Lösung trotz Mehrkosten von 24 Mio. Euro durchsetzbar wäre (WAZ vom 09.08.2006).
<b>Heege</b> 	Kosten: 51 Mio. Euro Die Autobahn wird nicht auf der bestehenden Trasse der B224, sondern durch den Freiraum zwischen Gladbeck und Gelsenkirchen gebaut. Im Süden würde ein neues Autobahndreieck mit der A2 östlich von Butendorf entstehen. Aufgrund der deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastungen auf der A2 müsste diese zwischen Butendorf und Brauck achtspurig ausgebaut werden.	Der Innenstadtbereich wird von den Auswirkungen der Autobahn entlastet. Während der Bauzeit kommt es zu keinen Behinderungen auf der B224 durch die Bauarbeiten.	Das Landschaftsschutzgebiet Heege wird zerstört und ein Naherholungsraum geht verloren. Zwar gibt es Entlastungen in der Stadtmitte, dafür werden aber Anwohner in Butendorf (u.a. Neubaugebiet Wielandgarten), Brauck, Rosenhügel und in Gelsenkirchen zusätzlich durch Lärm belastet. Auf der B224 verbleiben dennoch bis zu 24.000 Fahrzeuge/Tag, für die es keinen Lärmschutz gibt. Wer die Straße zurückbaut, ist ungeklärt.	Bürgermeister Ulrich Roland, SPD und BIG reden der Variante wiederholt das Wort, indem sie z.B. auf die unproblematischere Baustellenabwicklung und die vermeintlich geringere Belastung der Bevölkerung hinweisen. Die Variante wurde ursprünglich von der BIG ins Gespräch gebracht. In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) schneidet die Heege-Variante am schlechtesten ab.
<b>Null-Lösung</b> 	Diese Lösung geht davon aus, dass keine Autobahn gebaut wird und man an der heutigen Situation weitestgehend nichts ändert.	Gemäß dem Motto „Wer Straßen sät, wird Verkehren ernten“ wird auf diese „Ernte“ verzichtet und der tägliche Stau als gewollte Grenze des Wachstums in Kauf genommen. Einschnitte in den Wittringer Wald oder das Pelkumer Feld werden vermieden.	Der Verkehr wird trotzdem bis 2015 auf über 40.000 Fahrzeuge am Tag ansteigen. Anwohner an der bestehenden, autobahnähnlichen Bundesstraße haben keinen Anspruch auf verbesserten Lärmschutz.	Nur die Kommunisten plädieren dafür, sich jeder Lösung zu verweigern. Dies trotz der wachsenden Lärmbelastung der Anwohner entlang der bereits heute hochbelasteten B224.

# „Ein Ausbau der B224 zur A52 muss zu Verbesserungen für die Anwohner führen!“

Der Gladbecker Stadtverband sowie die Ratsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN stellen klare Bedingungen an die Ausbauplanung für die Autobahnen. Jede Planung, die hinter diesen Mindestanforderungen zurückbleibt, werden die Grünen mit aller Entschiedenheit bekämpfen. Ein Autobahnausbau dürfe nicht auf Kosten der Stadt Gladbeck erfolgen.

„Wir müssen uns den Technokraten, die kaltschnäuzig über unsere Interessen hinwegplanen, widersetzen!“, machte Grünen-Ratsherr Theodor Schulte bereits in der Sitzung des Rates am 30. März 2004 deutlich, als dieser klare Bedingungen an einen Autobahnausbau durch die Stadt Gladbeck in einer Resolution formuliert. In dieser Resolution fand sich auch die Haltung der Grünen Partei sowie der Fraktion wieder. Die wichtigsten Punkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

## 1. Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen

Der Ausbau der vierspurigen B224 zur A52 muss zur Verbesserung der Lärmschutzsituation der Anwohner führen. Dies trifft selbstverständlich nicht nur für die Anwohner im Innenstadtbereich (beispielsweise der Gartenstraße) zu, sondern auch für Anwohner im übrigen Verlauf der Trasse (z.B. der Ringeldorfer Straße, der Schürenkampstr. oder Wohnsiedlungen südlich der A2). Den Lärmschutzanforderungen soll zum einen durch einen Tunnel (siehe unten), als auch durch weitere aktive und passive Schutzmaßnahmen entsprochen werden (z.B. Lärmschutzwände, Flüsterasphalt, Lärmschutzverglasung etc.).

## 2. Aufhebung der Trennwirkung (Tunnel)

Mit dem Ausbau muss die Chance genutzt werden, die trennende Wirkung der Verkehrsschneise im Bereich der



Die Trennwirkung der Autobahn muss mind. im Innenstadtbereich wie hier in Gelsenkirchen-Erle durch einen Tunnel aufgehoben werden.

Innenstadt aufzuheben. Wir Grüne fordern daher die Überdeckung der Autobahn (also den Bau eines Tunnels) mindestens im Abschnitt zwischen Phönixstraße und Grabenstraße.

Die Grünen im Landtag haben unsere Forderung nach einem Tunnel unterstützt, woraufhin als Ergebnis der Verhandlungsrunden mit der SPD am

8. Mai 2003 die Tunnellösung explizit als textliche Ergänzung in die Stellungnahme des Landes zum Bundesverkehrsweplan verankert wurde.

## 3. Schutz von Witringer

Das Naherholungsgebiet des Witringer Waldes mit dem Freibad und Stadion ist vor Beeinträchtigungen durch den Autobahnausbau zu schützen. Eine zusätzliche Verlärmung oder größere Flächeninanspruchnahmen können nicht geduldet werden. Auch die Platanenreihe vor dem Freibad gilt es zu erhalten. Besondere Anforderungen werden daher an das neue Autobahnkreuz gestellt.

## 4. Schutz von Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft müssen auf ein Minimum reduziert und durch

deutliche Verbesserungen für den Menschen – also u.a. durch eine Verbesserung der Lebensverhältnisse der Anwohner – gerechtfertigt werden.

Eingriffe in das Naturschutzgebiet des Nattbaches – z.B. durch den Bau des Gewerbeanschlusses – gilt es zu vermeiden. Eine Zerstörung des Freiraums zwischen Gladbeck und Gelsenkirchen, dem Landschaftsschutzgebiet „Heege“, werden wir mit aller Entschiedenheit ablehnen.

## 5. Anbindung des Gewerbeparks

Der Gewerbepark Brauck muss eine angemessene Anbindung an das Autobahnnetz erhalten. Eine unzureichende Berücksichtigung des Gewerbeparks würde die Arbeitsplätze in den dort angesiedelten Betrieben gefährden. Dies ist für unsere Stadt, die mit

15 % die zweithöchste Arbeitslosenquote in der Region aufweist, völlig indiskutabel.

## 6. Keine Belastung des Gladbecker Straßennetzes

Durch den Autobahnausbau werden Anschlussstellen reduziert. Dies darf nicht zu stärkeren Belastungen des innerstädtischen Straßennetzes



Die Förderung von Bus- und Bahnangeboten ist unverzichtbar!

führen. Der Bau einer neuen städtischen Straße auf dem Autobahntunnel (mit Geh- und Radwegen sowie Straßenbegrünung) muss wegfallende Verbindungen ersetzen.

## 7. Förderung von Bus und Bahn

Der ständige Ausbau unserer Straßen löst auf Dauer nicht unsere Verkehrsprobleme. Die Förderung von attraktiven Bus- und Bahnangeboten ist unverzichtbar. Wir Grüne wehren uns gegen die Kürzungen beim ÖPNV, die durch CDU und SPD auf Bundesebene sowie CDU und FDP auf Landesebene betrieben werden. Dadurch ist u.a. die Bahnverbindung nach Dortmund und der Ausbau unserer Bahnhöfe gefährdet und das Buslinienangebot muss ausgedünnt werden. Statt im 20-Minuten-takt fahren viele Gladbecker Busse wegen fehlender Mittel zukünftig nur noch alle halbe Stunde.

## Werden Sie aktiv!

Mischen auch Sie sich ein. Ihre Ansprechpartner beim Landesbetrieb Straßenbau NRW (Niederlassung BO), der für die Planung der Autobahn zuständig ist, lauten:

**Herr Michael Gebert**  
Leiter der Niederlassung  
Harpener Hellweg 1  
44791 Bochum  
Tel. 02 34 / 95 52 - 319  
michael.gebert@strassen.nrw.de

**Frau E. Sauerwein-Braksiek**  
Leiterin der Planungsabteilung  
Tel. 02 34 / 95 52 - 322  
elfriede.sauerwein-  
braksiek@strassen.nrw.de



Die vierspurige Bundesstraße schneidet sich durch Gladbeck.



An  
Den Bürgermeister  
Ulrich Roland  
Stadt Gladbeck  
Willy-Brandt-Platz 2  
45964 Gladbeck

## Ich will das Beste für Gladbeck! Zerstören Sie meine Stadt nicht durch den Autobahnausbau!

Vorname: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Straße & Hausnummer: \_\_\_\_\_

PLZ & Ort: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Sehr geehrter Herr Roland,

als Bürger/-in dieser Stadt bin ich durch den geplanten Autobahnbaubau betroffen. Für meine Stadt, die ich als attraktiven Wohnort schätze und liebe, wünsche ich mir nur das Beste und appelliere an Sie, strenge Bedingungen an einen Autobahnausbau zu stellen, die unseren Gladbecker Interessen gerecht werden.

Ich unterstütze die Forderung, dass ein Autobahnausbau für uns Gladbecker nur akzeptabel sein kann, wenn er deutliche Verbesserungen für einen Großteil unserer Bürger bringt und größeren Schaden an unserer Stadt ausschließt.

So erwarte ich von einem Autobahnausbau, dass der auf die Wohn- und Stadtquartiere einwirkende Verkehrslärm durch den Neubaubau reduziert wird. Die Überdeckung der zukünftigen Autobahn 52 (also ein Tunnelbau) erscheint mir hierzu eine sinnvolle Lösung.

Ich erwarte auch, dass durch den Autobahnausbau die Chance ergriffen wird, die teilende Wirkung der Verkehrsachse endlich aufzu-

heben und ein Zusammenwachsen der Stadtteile Mitte und Butendorf über dem Autobahndeckel zu ermöglichen.

Ich bitte Sie eindringlich, dafür Sorge zu leisten, dass unser wertvolles Naherholungsgebiet, der Witringer Wald samt Stadion und Freibad, durch den Ausbau keinen Schaden nimmt und die beliebte Freizeitanlage nicht zusätzlichem Verkehrslärm ausgesetzt wird.

Einen Autobahnneubau durch den Grünzug zwischen Butendorf und Gelsenkirchen lehne ich entschieden ab. Ich teile nicht die von Ihnen veröffentlichte Meinung, die sog. Heege-Variante sei „die für die Bürger und Bürgerinnen unproblematischste Lösung“. Ich bitte Sie, Ihre Haltung zu überdenken und nicht weitere, unserer wenigen kostbaren Freiräume dem Flächenfraß durch einen Autobahnausbau zu opfern.

Meine Stadt – unsere Stadt hat das Beste verdient. Lassen Sie sich nicht durch eine 1-B-Lösung abspeisen. Wählen Sie Ihre Entscheidung mit Bedacht.

Dafür, für Ihren Einsatz, bedanke ich mich!