

**Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland LV NW e.V.**  
**Kreisgruppe Recklinghausen**  
Kreisgruppe Es-  
sen  
Kopstadtplatz 12  
45127 Essen

## Pressemitteilung zum geplanten A52-Tunnel im Bereich Gladbeck

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend finden Sie verschiedene Aspekte zur A52 bzw. zum geplanten Tunnel. Zuerst wird das Argument der Stadt bzw. der Befürworter genannt, dem steht die Position des BUND gegenüber.

1. Durch Einbau von lärmarmen Asphalt (Flüsterasphalt) in allen offenen Abschnitten der A52 reduziert sich der Lärmpegel um 5-10 dbA (Infobroschüre der Stadt S. 32).

**BUND:** Dieser Wert trifft nicht zu. Fachleute und die Fachliteratur sehen eine dauerhafte Reduzierung um 3-5 dbA als realistisch an.

2. Im Bereich des Erholungsgebietes Wittringen (Brillenteiche) baut der Bund freiwillig einen Lärmschutzwall mit dem Aushub der A52.

**BUND:** Für den Bereich von Grünanlagen/Erholungsflächen/Wald existieren nach der Bundesimmissionschutzverordnung keine Grenzwerte für Lärm. Insofern handelt es sich um eine freiwillige Maßnahme. Die Errichtung eines Walles ist jedoch auch ohne Bau der A52 durch die Stadt möglich. Es könnte Erdaushub von Neubauten verwendet werden.

3. Der Lärmschutz außerhalb des Tunnels wird für 66.000 Kfz/24h gewährleistet, also auch für den Fall, wenn der Essener Abschnitt der A52 gebaut ist (Herr Heinze, Landesverkehrsministerium bei der städtischen Infoveranstaltung am 12. März, AWO Zweckel)

**BUND:** Diese Zahl stimmt nicht mit vorliegenden Prognosen überein. Die Verkehrsuntersuchung des Landesbetriebs Strassen zum Luftschadstoffgutachten geht auf dem A52-Abschnitt nördlich der A2 von 71.100 Kfz/24h nach Bau der A52 aus. Dabei ist der Bau des Essener Abschnitts noch gar nicht berücksichtigt. Nach Fertigstellung der gesamten Transitautobahn A52 ist mit deutlich mehr Verkehr und insbesondere auch Lkw-Verkehr, zu rechnen. Dann existiert von Ratingen-Ost (Anschluss A3) über die A44 Velbert, Essener Süden, Ruhralleetunnel und A52 in Essen bis zur vorhandenen A52 bei Gelsenkirchen-Buer-West eine attraktive, kürzere Alternativroute zur A3 / A2 über das Kreuz Duisburg-Kaiserberg.

4. Außerhalb des Tunnels wird hochwertiger Lärmschutz entstehen (Infobroschüre der Stadt).

**BUND:** Die Lärmschutzricht-/vorsorgewerte gelten nur für geschlossene Räume in Gebäuden. Eine Gartennutzung findet bei der Lärmberechnung keine Berücksichtigung. Wer also zukünftig trotz neuer Lärmschutzwände /-anlagen in seinem Garten stärker beeinträchtigt wird, hat leider

„Pech“ gehabt. Der Erholungswert des eigenen hausgartens ist kein zu berücksichtigendes Kriterium. Insbesondere die Flächen in etwas größerer Entfernung zur Lärmschutzwand werden zukünftig stärker belastet.

5. Der A52-Tunnel hebt die Zerschneidung durch die B224 im Bereich der Stadtteile Mitte und Butendorf auf.

**BUND:** Dies stimmt nur teilweise. Die Trennwirkung durch die Straßentrasse wird nur im Bereich des Tunnels gemindert. Jedoch bleibt auf dem Tunnel eine Straße mit nicht unerheblichem Verkehr. Auch diese Straße hat eine Trennwirkung.

Außerhalb des Tunnels (Bereich Phönixstraße/Brokamp und hinter der Graben-/Landstraße bis zur Stadtgrenze) wird die Trennwirkung verstärkt, da anstelle einer 14 m breiten Trasse eine mindestens doppelt so breite (28 m), teilweise sogar mehr als 40 m breite Autobahn verlaufen wird.

6. Trotz höherer Verkehrsmenge nach Bau der A52 nimmt die Luftverschmutzung nicht zu. Dafür sorgt u.a. die bis zur Fertigstellung der Autobahn bessere Fahrzeugtechnik.

**BUND:** Dies mag richtig sein, jedoch könnte ohne die Autobahn, bei dann geringerer Verkehrsmenge auf der B224, die Verschmutzung der Luft deutlich sinken. Dies wäre ein entscheidender Vorteil für die Gesundheit der Gladbecker Bürger.

7. Durch den Bau des Tunnels werden entlang der Trasse neue Entwicklungsflächen von ca. 14 ha gewonnen.

**BUND:** Die Entwicklung der trassennahen Flächen ist nicht vom Bau des Tunnels abhängig. Eine Bebauung der Flächen wäre auch zum jetzigen Zeitpunkt schon möglich. Nicht berücksichtigt wurde bei der Berechnung der Entwicklungsflächen das bei Autobahnen bestehende Anbauverbot in einem Bereich von 40 m auf beiden Seiten der Trasse (bei Bundesstraßen 20 m; gemäß Bundesfernstraßengesetz). Im Bereich der geplanten Entwicklungsflächen werden Grünflächen, Wiesen, Wald und Kleingärten (Bohmertstraße) beseitigt. Klimatisch und für die Lufthygiene (Feinstaubfilterung) wichtige Flächen werden versiegelt und gehen damit verloren. Gerade die bewaldeten Halden im Bereich Steinstraße sind als Schutz für die dahinterliegende Bebauung wichtig. Gehölzpflanzungen am Straßenrand mindern ca. 30% der Bodengehalte bestimmter Schadstoffe. Den ca. 14 ha neuen Bauflächen stehen mindestens 9,3 ha durch die Autobahn neu versiegelte Flächen (Flächenverlust) gegenüber. Hinzu kommen ca. 18 ha ökologische Ausgleichsflächen, die vermutlich der Landwirtschaft als Produktionsfläche entzogen werden (vgl. Umweltverträglichkeitsstudie 2007).

8. Auf dem Tunnel entsteht eine Stadtallee mit geringem Verkehr. Ca. 7.000 Kfz/24h werden erwartet.

**BUND:** Diese Zahl stimmt nicht mit den Untersuchungen des Landesbetriebs Strassen überein. Dieser nennt je nach Abschnitt der Stadtallee eine Summe von bis zu 15.200 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung A52 vom AK E-Nord bis GE-Buer-West, Januar 2011). Damit eine nicht unerhebliche Belastung, insbesondere auch mit Lkw-Verkehr, zwischen den beiden Halbanschlüssen Schützenstr. Und Graben-/Landstr. vorhanden.

9. Durch den Bau der A52 wird es im Bereich Gladbeck weniger/ keine Staus mehr geben.

**BUND:** Der zusätzliche Verkehr und der kurze realisierte Abschnitt der A52 werden ebenso Staus verursachen. Jeder weitere realisierte Abschnitt der A52 wird allerdings zusätzlichen Verkehr bringen, wodurch das Staurisiko steigt. Insbesondere der deutlich zunehmende Lkw-Verkehr wird, bedingt durch ein anderes Geschwindigkeits- und Überholverhalten als Pkw, das Staurisiko spürbar erhöhen.

Hinzu kommt, dass der lärmoptimierte Asphalt eine geringere Haltbarkeit (nur ca. 10 Jahre) als „normaler“ Asphalt hat. Verstärkt wird dies noch durch den zunehmenden Lkw-Verkehr, da Lkw's Straßen deutlich höher schädigen als Pkw. Dadurch entsteht ein höherer Sanierungsbedarf mit Baustellen, erhöhter Luftverschmutzung und Staus.

Insgesamt ist also mit deutlich mehr Staus zu rechnen und nicht mit einer dauerhaften Verbesserung der Verkehrssituation.

Kontakt:

Klaus Franzke, Tel. 02041/37 97 88

---

Anerkannter Naturschutzverband  
nach § 60 Bundesnaturschutzgesetz

Landesgeschäftsstelle:  
Merowingerstraße 88  
40225 Düsseldorf

Bankverbindung:  
Bank für Sozialwirtschaft  
GmbH, Köln  
BLZ: 370 205 00

Deutsche Sektion von Friends  
of the Earth International

<http://www.bund.net/nrw>

Geschäftskonto: 8 204 600  
Spendenkonto: 8 204 700