

UZ

Unsere Zeit
Zeitung der DKP

notizen

aus Bottrop und Kirchhellen

Gesundheitsamt warnt:

Geplante Autobahn macht Natur und Menschen krank

Die Gegner der geplanten Transit-Trasse durch das westliche Ruhrgebiet (A 52) sehen sich in ihrer Kritik der gesundheitlichen Gefahren durch die A 52 durch die Stellungnahme des Gesundheitsamtes der Stadt Bottrop bestätigt.

Zusammengefasst kommen der Leiter des Gesundheitsamtes Herr Dr. Erkrath und der Dipl.-Ing. Herr Träger zu dem Ergebnis: „Demgegenüber verschlechtern sich nach meiner Einschätzung durch das Vorhaben gesundheitliche Faktoren der Bevölkerung für die Lebens- und Wohnqualität. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Luftqualität, Lärm im Außenbereich sowie Grünversorgung.“

Ausführlich werden in der Stellungnahme des Gesundheitsamtes die Auswirkungen durch Lärm, Luftimmission sowie Grünversorgung, Erholung, Landschaft behandelt. Zu den Lärmprognosen wird kritisiert, dass die vorsorgenden Orientierungswerte nicht eingehalten werden. Die zu Grunde liegenden Grenzwerte für Wohngebiete von 59 dB bei Tag und 49 dB bei Nacht erfüllen diese Schutzfunktion nicht. „Aus Gründen des vorsorglichen Gesundheitsschutzes sind diese Werte insbesondere für den Nachtzeitraum als zu hoch anzusehen. Aus präventivmedizinischer Sicht sollten in Wohngebieten grundsätzlich Mittelungspegel außen unterhalb 55 dB am Tag und 45 dB in der Nacht eingehalten werden. Dies entspricht auch den Vorgaben der DIN 18 005 und

dem Planungsgrundsatz nach § 50 BImSchG i. V. m. den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. In gesundheitlicher Hinsicht sind diese Vorsorgewerte für die Auslegung des Lärmschutzes zu Grunde zu legen.“ Da diese Werte durch den Bau der A 52 weit überschritten werden, befürchtet das Gesundheitsamt langfristige gesundheitliche Schäden bei den Anwohnern.

Bei der Luftimmission kritisiert das Gesundheitsamt, dass die Hintergrundbelastung für Feinstaub nicht mit den tatsächlich gemessenen Werten von $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Welheim berechnet wird. „Für eine Hintergrundbelastung von $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wäre an allen sieben Immissionspunkten mit einer Überschreitung der Grenzwerte für die kurzzeitige Feinstaubbelastung zu rechnen.“ Die Autoren der Stellungnahme kommen daher zu der vernichtenden Schlussfolgerung: „Im Hinblick auf die gesundheitlichen Immissionsgrenzwerte und die weiteren Kriterien des Gesundheitsschutzes ist somit aus Sicht des Gesundheitsamtes zu empfehlen, dem Planfeststellungsantrag zum Bau der A 52 in der vorliegenden Form nicht zu entsprechen.“

Zur Grünversorgung, Erholung und Landschaft wird die Einschränkung der Aufenthaltsqualität im Freien festgestellt. Die Auswirkungen der A 52 werden zu einer Überwärmung des Stadtklimas, einer geringeren Bindung von Luftschadstoffen und Fein-

staub durch Wegfall des bisherigen Baumbestandes an der B 224 und zu einem Verlust an Arealen für die Erholung im Wohnumfeld führen. Auch das Leben an einer 9 m hohen Lärmschutzwand/-wandkombination wird kritisch hinterfragt. „Es ist zunächst ein unüberschaubarer, einengender Fremdkörper, der das Landschaftsbild (beiderseitig) neu prägt. Das Bauwerk erfüllt zwar eine wesentliche Schutzfunktion,

es projiziert jedoch gleichzeitig die Gefahr vor der es schützt. Nicht nur die Sicht auf die Landschaft wird verhindert, auch die Sicht auf die Störquelle (Straßenverkehr) wird anonymisiert. Auch der Verkehrsteilnehmer verliert jeglichen Bezug zu den Menschen, die auf der anderen Seite des Walles leben.“

Stellungnahme der Interessengemeinschaft „Stopp A52“

(K)Ein Leben im Schatten der Mauer



Lärmschutzwände werden von den A52-Fans gerne als Trostpflaster für alle Nachteile der Trasse dargestellt. Doch die Fachleute vom Gesundheitsamt sind anderer Meinung: „Nicht nur die Sicht auf die Landschaft wird verhindert, auch die Sicht auf die Störquelle (Straßenverkehr) wird anonymisiert. Auch der Verkehrsteilnehmer verliert jeglichen Bezug zu den Menschen, die auf der anderen Seite des Walles leben.“

So geht's nicht!



Oben: Staubilder von willkürlichen Autobahnen zeigen, dass der Autobahnbau keine Lösung bietet....



... alles so lassen wie es ist, aber auch nicht (ein normaler Stau auf der B224).

Zehn gute Gründe

A52 wird **Eins** Transitroute

Es ist natürlich völliger Quatsch zu behaupten, der Bund würde teures Geld für eine Bundesautobahn ausgeben, um den örtlichen und regionalen Verkehr zwischen Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop und Essen zu entlasten. Der Bottroper Abschnitt der A52 ist ein Baustein einer „zentralen leistungsfähigen“ Nord-Süd-Autobahnachse durch den Ballungsraum des mittleren Ruhrgebietes. Diese Transittrasse besteht im Norden aus der bisherigen A 52, der neu geplanten A 52 durch Gladbeck, Bottrop und Essen, sowie der künftigen A 535 (Ruhralleetunnel) mit anschließendem Ausbau der A 44 von 2 auf 4 Fahrbahnen.

Mehr **Zwei** Verkehr

Die heutige Verkehrsbelastung bei der B224 beträgt 40 000 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden. Das ist ein Klacks verglichen mit den 140.700 Kfz pro Tag (davon 18.650 Lkw pro Tag), die bei der neuen Transittrasse A52 erwartet werden. Das heißt: Der Pkw-Verkehr wird sich verdreifachen, der Lkw-Verkehr sogar vervierfachen. Die zur Zeit anvisierte Breite der A52 reicht jedoch gerade mal für 67.000 Autos in 24 Stunden und damit nicht aus für die zu erwartenden Verkehrsmengen. Staus werden deshalb auch in Zukunft nicht ausbleiben. Wir können also davon ausgehen, dass in einigen Jahren der Bottroper Teilabschnitt bis auf sechs Fahrstreifen ausgebaut wird. Dafür spricht auch, dass die Brückenbauwerke bereits jetzt dafür ausgelegt sind.

Mehr Lärm **Drei** und Dreck

Trotz Lärmschutzwall und – wand werden die Schutzvorschriften beiderseits der A 52

von 59/49 dB in Wohngebieten und von 57/47 dB an der Schule Boy nicht eingehalten. Die ab 2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid NO₂ (40 Mikrogramm je Kubikmeter (µg/m³)) werden erreicht und überschritten. Ebenso die Feinstaubbelastung

Aufenthalt im **Vier** Freien gefährdet **Gesundheit**

Die Gartenstadt Welheim und die Siedlung Boymannsheide stehen unter Denkmalschutz. Der Aufenthalt in den Gärten der Siedlung wird durch die Autobahn zur Gesundheitsgefahr. Nachts kann dann in großen Teilen der Boy nicht mehr bei offenem Fenster geschlafen werden. Die Erkrankungen der Atemwege, Asthma, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf, Allergien, Migräne sowie Krebserkrankungen werden erheblich zunehmen. Besonders Kinder und ältere Menschen sind starken gesundheitlichen Gefahren durch die A 52 ausgesetzt

Natur **Fünf** plattgewalzt

Die letzten großen Naturlandschaften im Osten Bottrops werden unwiederbringlich zerstört. Das Kraneburger Feld und das Welheimer Wäldchen sind Bestandteil des Grünzuges C und dienen der Naherholung. Sie haben eine wichtige Funktion als Frischluftschneise für das Klima in Bottrop sowie den Nachbarstädten Gladbeck, Gelsenkirchen und Essen. Der Naturraum hat alte Baumbestände und dient als Lebensraum für geschützte Tierarten.

Bis zu 30 **Sechs** Prozent **Wertverlust**

Wer wohnt schon gerne neben einer Autobahn? Niemand! Deswegen sind Häuser, die plötzlich in unmittelbarer Nähe zu einer Au

gegen die A 52

tobahn liegen, auch weniger wert. Bis zu dreißig Prozent verlieren die Häuser dann an Wert. Das bedeutet für die Boy und Welheim, dass sehr viele Eigenheime plötzlich weniger wert sind als der aufgenommene Kredit. Die Banken können in dieser Situation den Kredit sofort kündigen oder die Zinsen hochsetzen

Siedlungsstruktur wird zerschnitten

Sieben

Die neue Autobahn hat gegenüber der bestehenden B 224 einen deutlich größeren Querschnitt (bisher ca. 26 Meter, künftig ca. 36 bis 40 Meter). Es werden bis zu 9 Meter hohe Lärmschutzeinrichtungen errichtet. Dadurch entsteht eine nur an wenigen Stellen passierbare Mauer. Die Siedlung Boymannsheide wird vom übrigen Bottrop abgetrennt.

Planungsunterlagen fehlen

Acht

In der Planfeststellung sind Art und Ausmaß der geplanten Ausbaumaßnahme anzugeben und alle Möglichkeiten einzubeziehen, welche die Planungsaufgabe und die Probleme, die das Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung hervor ruft, umfassend lösen. Die vorgelegten Unterlagen waren unvollständig. Es fehlt ein Verkehrsgutachten über die Verkehrsbelastungen der A 52 für den prognostizierten Zeitpunkt 2020 und für den Endausbau als Transitroute. Nach Angaben der Stadt Bottrop wird der Verkehr auf der Horster Straße und der Prosperstraße, den einzigen Zubringerstraßen zur A 52, um ca. 30 Prozent ansteigen. Genaue Angaben zu den Brückenbauwerken fehlen in den Unterlagen. So war eine Bewertung der Brückenbauwerke nicht möglich.

Emscher und Boye bleiben zu

Neun

Die Renaturierung der Boye und der Umbau der Emscher werden mit dem Bau der A52 zunichte gemacht. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) sagt so gut wie nichts aus, da die Daten teilweise 20 Jahre alt sind. Und außerdem endet die Umwelt in dieser Untersuchung nach 50 bis 100 Metern, obwohl die Auswirkungen bis zu 500 bis 600 Metern abseits der Trasse bemerkbar sind. Eine Vorberatung über den Untersuchungsraum mit Trägern öffentlicher Belange, wie z. B. den Umweltverbänden NABU und BUND sowie der Emschergenossenschaft hat nicht stattgefunden. Die A 52 vergrößert die bisherige Trennwirkung der B 224 für die Menschen und die Natur.

Umdenken notwendig

Zehn

Die A 52 ist das falsche Signal für die Mobilitätsanforderungen der Zukunft, die von strengeren Werten bei Ressourcenverbrauch, geringerem CO₂-Ausstoß und Umstieg auf alternative Transportmittel geprägt sein werden. Für das Ruhrgebiet als größtem Ballungsraum Europas muss als oberste Priorität für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gelten, dass sie der Reduktion und Vermeidung nicht unbedingt notwendiger Verkehrsanteile und -wege zu dienen haben. Insbesondere ist eine absehbare Zunahme von Gefahrguttransporten durch Wohngebiete zu vermeiden. Logistischen Lösungen einer Metropolversorgung, die LKW- und Kleinlastereinsatz zurückdrängen sollen, wird die Grundlage entzogen. Ein Umdenken in der Verkehrspolitik mit einem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist notwendig.

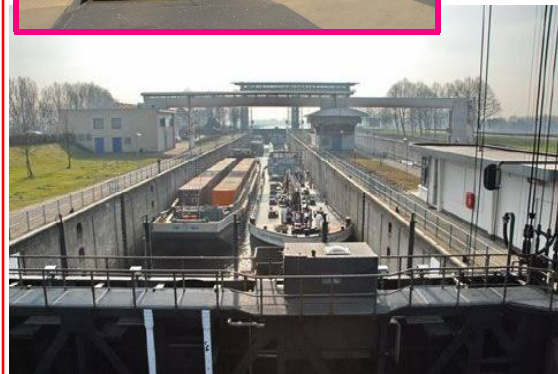
Es geht auch anders:



Massenverkehrsmittel wie Straßen- oder Stadtbahnen, Eisenbahnen oder der oben abgebildete Spurbus sind platzsparender, verbrauchen weniger Energie und verschmutzen die Umwelt weniger als der stets mehr Platz fressende Pkw-Verkehr.



Zu einem attraktiven Nahverkehrsangebot gehört auf jeden Fall auch ein zentraler Umsteigepunkt für alle Arten des Nahverkehrs.



Eine Alternative für den überhand nehmenden Schwerlastverkehr ist seit jeher der Transport auf Schienen und Wasserstraßen.

A 52: Wie weiter?

Gegen den Bau der A 52 wurden bei der Bezirksregierung Münster insgesamt 914 Einsprüche eingereicht, davon 355 aus Bottrop. Gegen kein einzelnes Bauvorhaben in Bottrop gab es bisher eine so hohe Zahl an Einwendungen. In Gladbeck hat sich der Rat in einer Sondersitzung gegen die bestehende Planung ausgesprochen. In Essen hat die Bezirksvertretung von Karnap/Altenessen einstimmig den Bau der A 52 abgelehnt, ebenso fünf evangelische Kirchengemeinden in Essen. Die Front der Ablehnung wird ständig größer, je mehr Einzelheiten der Planungen der Transitroute A 52 bekannt werden.

Auch wenn in Bottrop SPD, CDU und die Stadtspitze sich gemeinsam für einen schnellen Bau der A 52 aussprechen, sind die Würfel für die neue Transitautobahn noch lange nicht gefallen. Im Spätherbst wird die Bezirksregierung den offiziellen Erörterungstermin durchführen, auf dem die

Einwendungen gegen den Bau der A 52 behandelt werden. Bei den zahlreichen kritischen Einwendungen bleibt der Ausgang völlig offen.

Das Bundesverkehrsministerium hat der Initiative „Stoppt A 52“ mitgeteilt, dass ein möglicher Baubeginn erst zu erwarten ist, wenn auch für das geplante Autobahnkreuz A 2/A 52 Planungsrecht besteht. Bei der breiten Ablehnung der Autobahnpläne in Gladbeck ist mit einer schnellen Einigung nicht zu rechnen.

Je länger der Widerstand gegen die A 52 städteübergreifend anhält, um so größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die A 52 nie gebaut wird. Unabhängig vom Bau der A 52 brauchen die Siedlungen Welheim und Boymannsheide endlich den längst überfälligen Lärmschutz!

Michael Gerber,
Telefon 96227

Rettet das Kraneburger Feld!

Die DKP unterstützt die Aktion des NABU Bottrop. Mit diesem und vielen anderen Bürgern fordern wir:

- Die Bestandssicherung der Flora und Fauna vom Kraneburger Feld.
- Einen offenen Planungsprozess unter Ein-

beziehung der Bevölkerung.

- Keinerlei Versiegelung der Flächen im Kraneburger Feld.
- Die noch zu renaturierende Boye und das Welheimer Wäldchen müssen in die Planung mit einbezogen werden.



Die Natur im Kraneburger Feld soll, so will es die Stadtspitze, planiert und zubetoniert werden

So kann das Kraneburger Feld gerettet werden:

Container in Tunneln transportieren

Das Kraneburger Feld mit seinem Baumbestand und seiner hohen ökologischen Bedeutung als Naturraum für die heimische Tierwelt soll zum Gewerbegebiet umgewandelt werden und vermutlich Speditionen mit hohem Flächenbedarf, aber wenig Arbeitskräften, anlocken.

Mit dem geplanten Kraneburger Feld soll der Verlust von Arbeitsplätzen im Bergbau aufgefangen werden. Dafür ist das Kraneburger Feld jedoch viel zu klein. Die DKP hat als Alternative vorgeschlagen, die ehemaligen Zechengelände von Lohberg (Dinslaken) und Walsum gemeinsam mit den Nachbarstädten als Gewerbebeständen zu entwickeln.

Zur Belästigung der Anwohner an der Everstraße (Kreuzung Horster Straße/B224) hört man im Rathaus, das Problem werde sich von selbst lösen, wenn erst die A 52 gebaut wird. Auf diese Weise wird

indirekt Druck auf die Bürgerinitiative ausgeübt. Die DKP erzeugt Gegendruck.

In seiner Rede zum Haushalt 2009 wies Michael Gerber darauf hin, dass im Konjunkturprogramm II der Bundesregierung die Förderung des ÖPNV ausdrücklich nicht vorgesehen ist. Dabei wäre genau das eine sinnvolle Investition in die Zukunft.

Die DKP denkt hier weiter: Warum könnte man nicht ein Tunnel-system für den Transport von Containern bauen und dadurch die Straßen vom Schwerlastverkehr entlasten, den Stand der Bergbautechnik nutzen und die Bergbauarbeitsplätze für Jahre erhalten? Utopisch erscheint dies nur wegen der Machtverhältnisse. Die Pläne sind von der Universität Bochum längst ausgearbeitet. Das wäre ein Konjunkturprogramm mit Zukunft, eine Alternative zum Ausbau der Autobahnen!



Impressum

Ich möchte...

- Informationen über die DKP bekommen.
- Einladungen zu den Veranstaltungen
- Mitglied werden.

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Herausgeberin: **DKP-Ratsfraktion im Rat der Stadt Bottrop**

V.i.S.d.P.: Michael Gerber,
Germaniastr. 54, 46236 Bottrop

✉ s.o. ☎ 68 81 57

E-Mail: dkp-bottrop@t-online.de
www.dkp-bottrop.de

Druck: Rollen-offsetdruck Kiel.
Satz: mahjon99