

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Rat	Bürgermeister	24.09.2009	

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**B 224/ A 52**

**Information über den Stand der Verhandlungen**

**Begründung:**

(ggf. zusätzlich)

**Sachstand**

Im Rahmen des im Januar 2009 von der Bezirksregierung Münster eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens für den Bau der A 52 vom Autobahnkreuz Essen-Nord bis zur Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck hat die Stadt Gladbeck eine umfangreiche Stellungnahme gegenüber der Bezirksregierung Münster abgegeben (siehe entsprechende Vorlagen der Ratssitzungen am 23. und 26. März 2009). Die Auseinandersetzung mit der städtischen Betroffenheit bei einer innerstädtischen Führung der Autobahn A 52 auf der Trasse der vorhandenen Bundesstraße B 224 hat die Stadt Gladbeck veranlasst, Forderungen im Zusammenhang mit dem Bau der A 52 im Stadtgebiet zu erheben.

Der Rat der Stadt Gladbeck hat in seiner Sitzung am 14. Mai 2009 daher einen umfangreichen Forderungskatalog hinsichtlich der Optimierung der Planung für den Ausbau der B 224 zur A 52 beschlossen. Der Forderungskatalog beinhaltet sieben einzelne Forderungen. Ebenso ist beschlossen worden, dass der Bürgermeister die notwendigen städtischen Begleitplanungen veranlassen und den Bund, das Land sowie die Bezirksregierung Münster über die Position der Stadt Gladbeck informieren soll. Des Weiteren sind Verhandlungen im Sinne des Forderungskataloges und der vom Rat der Stadt Gladbeck in der Sitzung am 26.3.2009 beschlossenen Stellungnahme zu führen. Der Beschluss des Rates vom 14. Mai 2009 ist als Anlage beigefügt.

Seit Anfang des Jahres wird die Verwaltung fachlich durch Herrn Dr. Bishopink von der Rechtsanwaltskanzlei Baumeister in Münster sowie durch Herrn Prof. Dr. Lühder von der Fachhochschule Münster unterstützt.

In mehreren Fachgesprächen mit Vertretern des Landes wurden die einzelnen Forderungen der Stadt Gladbeck vorgetragen und erläutert. Dabei konnte bislang keine abschließende Einigung erzielt werden. Der derzeitige Verhandlungsstand stellt sich folgendermaßen dar:

<b>Mitzeichnungen</b>					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

## **Autobahnkreuz A 2/ A 52**

Für die Führung der Verbindungsrampe von Essen in Richtung Oberhausen im geplanten Autobahnkreuz A 2/A 52 (in den Plänen des Landesbetriebs ist diese Rampe als sog. Überflieger über die A 2 geführt) konnte eine umsetzbare Variante nachgewiesen werden. Sie ist als Verbindungsrampe in einer Tunnelröhre unter der A 52 und der A 2 trassiert und entspricht in ihrem Verlauf der des Überfliegers. Die Rampe ist jedoch mit höheren Kosten verbunden. Das Land lehnt daher die Alternative ab.

## **Anbindung des Gewerbe parks Brauck**

Es ist versucht worden, verkehrliche Erschließungsvarianten für die Anbindung des Gewerbe parks Brauck zu entwickeln. U.a. wurde überlegt, einen Teilanschluss an die A 52 in Höhe der Erschließungsstraße „Im Gewerbe park“ (auf Bottroper Stadtgebiet, unmittelbar südlich der Boye) zu ermöglichen. Dabei sollte eine Ausfahrt für die von Norden kommenden Verkehre ermöglicht werden. Aufgrund der Komplexität der Verkehrsführungen und der hohen Verkehrsmenge in dem nördlich angrenzenden Autobahnkreuz A 2/A 52 erweist sich die Einrichtung eines solchen Teilanschlusses als äußerst schwierig. Inwieweit verkehrliche Verbesserungen bei der Erschließung des Gewerbe parks Brauck dennoch erreichbar sind, muss im Rahmen weiterer planerischer Überlegungen geklärt werden.

## **Tunnelabschnitt im Innenstadtbereich von Gladbeck**

Für die innerstädtische Führung der A 52 auf der Trasse der vorhandenen Bundesstraße B 224 hat der Rat der Stadt Gladbeck die Forderung nach einem Tunnel zwischen der A 2 und der Erlenstraße/Erlengrund erhoben. Die Fachgespräche konzentrierten sich zunächst auf den **Abschnitt zwischen Schützenstraße und Landstraße** (ca. 850 m). Unter bestimmten Voraussetzungen, die sich insbesondere auf finanzielle Verabredungen zwischen Bund und Land aber auch Stadt beziehen, ist in diesem Bereich ein Volltunnel erreichbar. Im **Abschnitt zwischen Phönixstraße und Schützenstraße** (ca. 550 m) könnte aufgrund verkehrlicher Notwendigkeiten im Anschluss der Schützenstraße an die A 52 sowie im Bereich von Stadion und Freibad eine weitgehende Tunnellage erreicht werden. Hierzu sind noch zusätzliche Begründungen erforderlich.

Der östliche **Tunnelabschnitt zwischen Graben-/Landstraße und Erlenstraße/Erlengrund** (ca. 650 m) ist im aktuellen Maßnahmenprogramm des Bundesverkehrswegeplanes für die A 52 nicht vorgesehen. Eine Finanzierung ist innerhalb des gegebenen Finanzbudgets nach Aussage des Verkehrsministeriums NRW nicht möglich. Die Realisierungschancen sind daher eher gering. Als Kompromiss ist aus städtischer Sicht die Schaffung einer Trogstrecke in diesem Bereich denkbar, da diese Bauform eine spätere Abdeckung grundsätzlich zulässt. Dieser Vorschlag wird seitens der Gesprächspartner bislang nicht unterstützt.

Ein **Tunnelabschnitt zwischen A 2 und Phönixstraße** (ca. 500 m) wurde in den Gesprächen nicht weiter vertieft, da eine Einhausung der vom Autobahnkreuz nach Norden verlaufenden A 52 mit den seitlich erforderlichen Zu- und Abfahrtsrampen nur mit erheblichem baulichen Aufwand verbunden ist. In diesem Bereich senkt sich die A 52 – Trasse vom bestehenden Geländeniveau in die Minus-1-Ebene, die bis zur Unterquerung der Straßenachse Phönixstraße / Bohmertstraße erreicht wird. In diesem Abschnitt befinden sich vom Autobahnlärm zu schützende Wohnbereiche auf der östlichen Seite (Siedlung

Brokamp). Der erforderliche Lärmschutz soll hier weitgehend durch aktive Lärmschutz-elemente an der Autobahntrasse (Lärmschutzwände) erreicht werden.

### **Zwei Vollanschlussstellen in der Innenstadt**

Aus städtischer Sicht sollen Vollanschlussstellen sowohl an der Schützenstraße wie auch an der Graben-/ Landstraße vorgesehen werden. Hierdurch wird sichergestellt, dass die städtische Straße auf dem Tunnel nur mit notwendigem innerstädtischen Verkehr belastet wird und somit die Trennwirkung der Straße in der Stadtstruktur Gladbecks minimiert wird. Aus Sicht des Landes wird die verkehrliche Notwendigkeit dieser zwei Vollanschlüsse sowie die mit ihr verbundene Fernverkehrsbedeutung bezweifelt. Der Vorschlag wird daher sehr kritisch gesehen.

### **Bauleistungskonzept für die Zeit des Baus der A 52**

Der Landesbetrieb hat ein Grobkonzept zur Verkehrsführung während der Bauzeit der A 52 im Stadtgebiet erarbeitet. Dem Konzept liegt eine Analyse der gegebenen Verkehrssituation zugrunde. Es werden im wesentlichen drei verschiedene Bauphasen unterschieden. Man ist bestrebt, parallel zur Baumaßnahme auf voller Länge einen für eine 4 + 0 Führung bemessenen Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Damit soll sichergestellt werden, dass der Durchgangsverkehr im Zuge der B 224 durch eine vierstreifige Verkehrsführung ohne unverträgliche Verkehrsverlagerung ins örtliche Straßennetz abgewickelt werden kann. Bei Bedarf kommen zur Optimierung des Verkehrsablaufes zusätzlich verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen in Betracht. Für großräumige Umleitungen steht das BAB-Netz mit den Autobahnen A 43 und A 2 sowie für zwischenörtliche Umleitungen das Bundes- und Landesstraßennetz zur Verfügung.

### **Aktuelle Entwicklung**

Von Seiten des Bundes und des Landes wird der Stadt Gladbeck nun folgende Lösung zur Führung der Autobahn A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck angeboten:

Die Autobahn A 52 wird auf der vorhandenen Trasse der Bundesstraße B 224 durch das Stadtgebiet von Gladbeck geführt. Im Kreuzungsbereich von A 2 und A 52 wird das Autobahnkreuz in der vom Landesbetrieb Straßen NRW geplanten Form gebaut.

Der Gewerbepark Brauck erhält eine Anbindung, indem die im Bebauungsplan Nr.99 der Stadt Gladbeck enthaltene Verkehrsstraße entlang der Westseite der Moltke-Halde über eine parallel zur Autobahn verlaufende Erschließungsstraße angebunden wird. Diese Erschließungsstraße bindet an eine auf Bottroper Stadtgebiet gelegene neue Straße an, die zur Brauckstraße/Horster Straße und zur dortigen Autobahn-Anschlussstelle geführt wird.

Das Autobahnkreuz wird mit einem so genannten „Überflieger“ ausgestattet, der sich in seiner Gestaltung von herkömmlichen Überfliegern positiv unterscheiden soll.

Nördlich der Autobahn A 2 stellt sich die Lösung wie folgt dar:

Ab dem Autobahnkreuz wird die zukünftige Trasse der Autobahn A 52 abgesenkt und ab der Phönixstraße bis zur Graben-/Landstraße in der Minus-1-Ebene geführt. Ab dort steigt die Trasse bis zum Erreichen des bestehenden Geländeniveaus wieder an.

Im Abschnitt zwischen Phönixstraße und Schützenstraße wird die A 52 bis in etwa in Höhe der heute vorhandenen Fußgängerbrücke zum Freibad (ca. 350 m) in einem Galerieausbau geführt. Dabei ist die östliche Fahrbahnseite der A52 durch die darüber liegende Stadtstraße abgedeckt, die andere Seite ist nach oben geöffnet. Ab der o.g. Fußgängerbrücke wird die Autobahn in einem Volltunnel bis zur Graben-/Landstraße geführt (ca. 1050 m). Oberhalb der Autobahn A 52 verläuft von der Phönixstraße bis zur Graben-

/Landstraße eine städtische Erschließungsstraße, die in Höhe der Schützenstraße und der Graben-/Landstraße jeweils über Halbanschlüsse an die darunter liegende Autobahn A 52 angebunden ist.

Dafür, dass Bund und Land bereit sind im Bereich der innerstädtischen Halde die Autobahn in einem geschlossenen Tunnel zu führen, soll sich die Stadt Gladbeck an den Ausbaukosten mit einer Summe von 2 Millionen Euro beteiligen. Diese Kostenbeteiligung würde die Stadt Gladbeck von den Unterhaltungs- und Betriebskosten für das Tunnelbauwerk entbinden.

### **Bewertung**

Vor dem Hintergrund der zu Beginn der Diskussion über die Führung der Autobahn A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck vor ca. 3 Jahren angebotenen offenen Galerieführung durch den damaligen Landesverkehrsminister Wittke stellt die aktuell erreichte Lösung mit einem ca. 1 km langen Tunnelabschnitt durchaus eine Verbesserung dar.

Gemessen an den vom Rat der Stadt Gladbeck erhobenen Forderungen ist allerdings noch keine akzeptable Gesamtlösung erreicht, da eine Vielzahl der Forderungen bislang nicht in die bestehende Planung aufgenommen worden sind.

Die Verwaltung sieht einen Nachverhandlungsbedarf und schlägt daher vor, das Angebot in der vorliegenden Form nicht anzunehmen, sondern die konstruktiven Gespräche mit dem Land im Sinne des vom Rat der Stadt Gladbeck erhobenen Forderungskatalogs fortzusetzen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

Die konkreten finanziellen Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden.

**Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

<b>Aufwand</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

**investiver Finanzplan**

<b>Einzahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung

nicht zur Verfügung

**Beschlussentwurf:**

1. Der Rat der Stadt Gladbeck nimmt den Bericht der Verwaltung über den aktuellen Stand der Gespräche mit dem Land und dem Bund über den Ausbau der A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck zur Kenntnis.
2. Die Gespräche mit dem Land und dem Bund im Sinne des vom Rat der Stadt Gladbeck erhobenen Forderungskatalogs sind fortzusetzen.

Der Bürgermeister

---

Ulrich Roland

---

In der Sitzung des

☒ \_\_\_\_\_-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: