

Radverkehr allgemein

Weiterbau A52 und Ruhralleetunnel vor dem Ende?

15.11.11

Das Land NRW schafft Fakten – Rückzugsgefechte in Essen

Seit über 30 Jahren ist sie im Gespräch – die Nord-Süd-Autobahn mitten durch Essen. In den letzten Jahren hatten Teile von Politik und Straßenbauverwaltung ihre Bemühungen, die Transitautobahn doch noch zu verwirklichen, noch einmal intensiviert. In der bis 2007 auch in Essen erschienenen Fahrradzeitschrift „RAD im Pott“ und auch in diesem Rundbrief ist da-rüber im-mer wieder berichtet worden.

Ebenso verstärkt hatte sich aber auch der Wi-derstand gegen besagten Autobahnbau, wobei vor allem das seit dem vergangenen Jahr be-stehende „Netzwerk Bürgerinitia-tiven“ nahezu professionelle Züge angenom-men hat. Beson-ders heraus-ra-gend war Mit-te Ja-nuar die mit 500 Teilnehmern organisierte „Mobilität-Werk-Stadt“, zu der es inzwischen diverse Folge-veranstaltungen gegeben hat.

Interessantes NRZ-Interview mit Stadtdirektor Best

Bemerkenswert war ein Interview mit Stadt-direktor und Planungsdezernent Hans-Jürgen Best in der NRZ vom 14. Juli (welches einige Tage später auch in der WAZ abgedruckt wur-de): Best, bislang eher be-kannt als Befür-wor-ter der Transitautobahn, wört-lich: „(...) Was die A52 anbelangt: Ihren Bau durch Essen werde ich in meinem Berufs-leben nicht mehr erleben, das meine ich natürlich bildlich ge-sprochen auf die Berufs-jahre, die noch vor mir liegen. Dass sie nicht gebaut wird, dürfte sicher sein. Es ist auch die Frage, ob man die A52 einer Stadt zumuten kann. Die Autobahn hätte vom ersten Tag an 100.000 Autos zu verkraften. Es gibt sehr vie-le Bedenken, die ich an einigen Stellen teile. Vielleicht streiten die Befürworter ja auch deshalb nicht mit dem notwendigen Enga-ge-ment.“

Best outet sich im weiteren Verlauf des In-terviews zwar nicht als ausgewiesener Gegner der Autobahn, so bescheinigt er dem Essener Norden eine deutliche Entlastung – voraus-ge-setzt alle von der Stadt Essen gewünschten Auf- und Abfahrten würden auch tatsächlich gebaut. Dies aber will augenscheinlich die federführende Planungsbehörde des Landes NRW nicht. Dazu Best: „Dann wäre es am En-de nur eine Transitautobahn, das sehe ich so wie die Kritiker. Und davor würde ich war-nen.“ Als Beispiel führt Best die A40 an, die man so heute nicht mehr bauen könne. An-ge-sichts der vielen Auffahrten handele es sich um eine innerstädtische Autobahn, der Anteil derjenigen, die die A40 von Duisburg bis Dort-mund nutzten, liege unter 5%.

Auf die Frage, ob es ein deutlicher Stand-ort-nachteil für Essen sei, wenn die A52 nicht gebaut würde, antwortet Best: „Nein, das wird meiner Meinung nach überzogen dargestellt. In allen Gesprächen mit den großen Unter-neh-men, sei es Thyssen-Krupp, RWE oder die Deutsche Bank, die hier in ihre Standorte in-vestiert haben, hat die A52 nie eine Rolle ge-spielt. Das hat gar nicht interessiert. (...)“ Und weiter zum

Ruhrallee-Tunnel: „Vor dem kann ich nur dringend warnen. Der Ruhrallee-Tunnel würde dazu führen, dass wir als Stadt sagen: Bitte, bitte, baut endlich die A52. Denn klar ist, dass der Tunnel nur eine reine Transitfunktion hätte und alles in einem großen Stau auf der A40-Anschlussstelle enden würde. Das kann nicht gut gehen.“

Auch im weiteren Verlauf des Interviews mit der NRZ nimmt Best eher eine Gegenposition zur Autobahn ein als dass er ihre vermeintlichen Vorteile aufführt. Statt dessen fordert er beispielsweise die Verwirklichung des seit halben Ewigkeiten geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) ein. „Alle zehn Minuten ein Zug, das würde unsere Probleme lösen“, so Best.

Dem Ausbau des Fahrradwegenetzes attestiert Best eine wichtige verkehrliche Funktion, die man nicht unterschätzen dürfe. „Ich bin doch über die Rheinische Bahn oder demnächst von Borbeck-Mitte aus über die neue Trasse in wenigen Minuten mit dem Rad in der Innenstadt. Wer zur Uni muss, zum Thyssen-Krupp-Quartier, der ist aus den westlichen Quartieren mit dem Rad schneller am Ziel als mit dem Pkw.“ Zur Einlassung, das Fahrrad sei wohl eher ein Freizeitvergnügen, antwortet er: „Das sehe ich anders.“

Leider ist nicht bekannt, wie man im Rathaus auf dieses Interview reagiert hat. Vor allem Oberbürgermeister Reinhard Pass, nach wie vor ein klarer Befürworter der Transitautobahn durch Essen, dürfte wenig Freude an dieser Veröffentlichung gehabt haben.

Das Land schafft Fakten – die Stadt Essen hadert mit ihrem Schicksal

Die Straßenbaubehörde des Landes NRW hatte zu schwarzgelben Zeiten wieder verstärkt die Planungen für den Bau der A52 bzw. für den Ruhralleetunnel forciert. Dieser Vorgang ist nun durch die neue rotgrüne Landesregierung gestoppt worden. Was Landesumweltminister Johannes Remmel bereits bei der „Mobilität-Werk-Stadt“ Mitte Januar andeutete, ist nun Fakt: NRW-Verkehrsminister Harry Voigtberger hat alle Planungen für die Transitautobahn stoppen lassen.

Und was macht die Stadt Essen? Die Politik ist uneins wie immer. Die Verfechter der Transitautobahn, CDU, FDP und das Essener Bürgerbündnis, können sich offenbar mit den neuen Fakten nicht abfinden – sie bleiben stur auf ihrem alten Kurs. Die SPD ist mal wieder völlig uneinig über ihr eigenes Vorgehen, obgleich sich Parteichef Dieter Hilser eindeutig für ein Ende der Transitautobahn ausgesprochen hatte. Offenbar um ihren obersten Befürworter der Autobahn, Oberbürgermeister Paß, nicht zu brüskieren, haben die Essener Genossen zunächst einen Beschluss gefasst, der im Prinzip alles offen lässt. Damit dürfte es aber auch keine Mehrheit geben, um den alten Ratsbeschluss für die Autobahn zu kippen.

Klar dagegen haben sich die Grünen und die Linkspartei sowie einige der im Rat vertretenen kleineren Splitterparteien ausgesprochen. Die Linkspartei ist sogar noch einen Schritt weiter gegangen und hat Mitte Oktober einen offiziellen Antrag im Rat gestellt, dass dieser sich für eine Streichung der Transitautobahn aus dem Bundesverkehrswegeplan aussprechen möge und dass die Stadt „alle notwendigen Schritte“ unternehmen möge, um die bislang für die A52-Trasse im Essener Norden freigehaltenen Flächen überplanen zu können.

Obgleich der Rat der Stadt sein altes Votum pro Autobahn vor allem durch die Uneinigkeit der SPD-Fraktion letztlich immer noch nicht aufgehoben hat, ist bezeichnenderweise der letzte Teil des Linken-Antrags von allen Fraktionen durchgewunken worden – inklusive eines Prüfauftrags zu einer "neuen gesamtstädtischen mittelfristigen Verkehrsplanung, die **nicht** von einer Verwirklichung des A52-Projekts ausgeht" (NRZ vom 21.10.2011). Dass ausgerechnet die Befürworter der Transitautobahn diesem Prüfauftrag zugestimmt haben, relativieren sie mit dem Hinweis, ihnen sei es darauf angekommen, dass der alte Ratsbeschluss pro Autobahn nicht gekippt worden sei. Widersprüchlicher geht es eigentlich nicht – Realpolitik jedenfalls sieht anders aus.

Jörg Brinkmann

[← Zurück zu: Radverkehr allgemein](#)

© 2012 ADFC Kreisverband Essen e. V.