

Presseinformation

Infopapier zu umweltrelevanten und finanziellen Fragestellungen zur
Parkautobahn A42 (erstellt durch das Ministerium für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz | Stand 06.09)

Ausgangslage

Die Autobahn A 42 ist eine zentrale Verkehrsinfrastruktur in der Metropole Ruhr, die mitten durch den Emscher Landschaftspark führt. Sie verläuft über viele Kilometer parallel zur Emscher und zum Rhein-Herne-Kanal und ist die zentrale Erschließungsachse im Neuen Emschertal, von der man viele bedeutende Standorte und Projekte des Emscher Landschaftsparks sehen und erreichen kann. Im Rahmen der Kulturhauptstadt Europas 2010 wird im Neuen Emschertal - auf der Emscher-Insel - mit vielen künstlerischen Projekten der Prozess zur Gestaltung dieses neuen Kulturraumes gestartet. Dies ist ein zentraler Zukunftsraum für die Metropole Ruhr.

Aufgrund des Alters der Autobahn A 42 besteht für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) ein grundlegender Erneuerungsbedarf, und zwar abschnittsweise beginnend mit dem Jahr 2009. Notwendig ist aktuell auch aus Gründen der Verkehrssicherheit der Umbau des jetzt 30- bis 40-jährigen instabilen Bestandes des Straßenbegleitgrüns, der unabhängig vom Gedanken der Parkautobahn erfolgen muss. Ziel des Umbaus ist die Entwicklung eines stabilen, pflegeleichten Bestandes mit einer besonderen gestalterischen Qualität, der auch umweltrelevante Funktionen wie Lärmschutz, Immissionsschutz und Ökologie berücksichtigt.

Diese notwendigen kurz- und mittelfristigen Sanierungs- und Pflegemaßnahmen waren Anlass für die Anliegerstädte (Duisburg, Oberhausen, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Castrop-Rauxel und Dortmund) in Kooperation mit dem RVR, der Emschergenossenschaft, der RUHR.2010 GmbH und mit Straßen.NRW, die Idee aus dem Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 aufzugreifen und die notwendigen Erneuerungsinvestitionen für den Umbau der A 42 zur Parkautobahn zu nutzen. Das bisherige Straßenbegleitgrün wird landschaftlich umgestaltet. Baumgruppen, Baumreihen, Strauchgruppen und parkähnliche Wiesenflächen säumen künftig das Verkehrsband. Landschaftlich gestaltete Eingangstore, Autobahnkreuze und Zu- und Abfahrten binden die Autobahn in den Park ein. An geeigneten Stellen sollen dem Autofahrer Sichtbeziehungen auf bauliche oder landschaftlich herausragende Projekte, wie z.B. den Gasometer in Oberhausen oder dem Tetraeder in Bottrop, eröffnet werden. Als Schnittstellen zum Emscher Landschaftspark (ELP) geeignete Orte sollen zu den sog. Parktankstellen entwickelt werden, wo Informationen zum Emscher Landschaftspark (ELP) „getankt“, das Auto geparkt und über angebundene Wege der ELP erschlossen wird.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) erwartet darüber hinaus von dieser Maßnahme positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Durch die zur Parkautobahn umgestaltete A 42 wird durch maßvoll angebotene Blickreize die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gesteigert und deren Orientierung verbessert.

Umweltrelevante Fragen und Eingriffsregelung

Biotop- und Artenschutz

Das Straßenbegleitgrün an der A 42 erfüllt in erster Linie verkehrstechnische, bautechnische und gestalterische Funktion. Insbesondere die Bankettrassen, die straßennahen Rasenflächen oder die Gehölzpflanzungen im Mittelstreifen haben aus ökologischer und biologischer Sicht eine geringe Bedeutung, da sie nur schmal und betriebsbedingt sehr starken Belastungen wie Stäuben, Salzen etc. ausgesetzt sind. Bei den Baumarten handelt es sich aufgrund der engen Pflanzabstände überwiegend um dichte, strukturarme, monotone Bestände. Untersuchungen im Straßenbegleitgrün verweisen auf allgemein verbreitete Arten ohne besondere Biotopqualität.

Immissionsschutz und Feinstaub

Wissenschaftliche Studien belegen: Pflanzen und Bäumen an Straßen verringern die Konzentration von Staub und Feinstaub und binden Schadstoffe.

Lärmschutz

Obwohl die Wirkung von Bepflanzungen für den Schallschutz gering ist, kann durch Bäume und Sträucher die Schallenergie gestreut und teilweise absorbiert werden. Erst mit größeren Bepflanzungstiefen und dichtem Unterholz kann jedoch der Lärmpegel wirksam gemindert werden. Diese Minderung verändert sich mit dem Wachstum der Gehölze bzw. mit dem Vegetationsverlauf innerhalb eines Jahres.

Eingriffsregelung

Bei den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen handelt es sich überwiegend um turnusmäßig anstehende Maßnahmen im Rahmen der Pflege und Unterhaltung des Begleitgrüns. Diese sind daher in der Regel kein Eingriff im Sinne des Landschaftsrechts. Im Einzelfall, so zum Beispiel bei den Ohrenparks, werden die Unteren Landschaftsbehörden prüfen, ob es zu Beeinträchtigungen kommen kann, was Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen notwendig machen würde. Der Landesbetrieb Straßen.NRW wird unabhängig davon die „Hinweise für die Gehölzpflege an Bundesfern- und Landesstraßen in NRW“ beachten.

Beteiligung und weiteres Vorgehen

Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) hat per Erlass für das Kulturhauptstadt-Projekt Parkautobahn folgendes Verfahren geregelt:

- Der Landesbetrieb Straßen.NRW wird vor Beginn weiterer Gestaltungsmaßnahmen Hinweise der Unteren Landschaftsbehörden zum Biotopverbund, zum Artenschutz und zum Sichtschutz im Nahbereich von Erholungs- und Siedlungsflächen einbeziehen. Die Unteren Landschaftsbehörden beteiligen zuvor die Beiräte.
- Die Planung der Ohrenparks wird von einer Arbeitsgruppe begleitet, in der Vertreter des örtlichen amtlichen und ehrenamtlichen Naturschutzes mitarbeiten.

Kosten und Finanzierung des Projektes

Die Machbarkeitsstudie hat mit einer vorläufigen Kostenschätzung Ausgaben für das Gesamtprojekt in Höhe von 41 Mio. Euro ermittelt. Bei der Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie sind drei Elemente zu unterscheiden:

1. Die Ausgaben für die ohnehin notwendige Sanierung der Lärmschutzwände und für die Pflege und Unterhaltung des Begleitgrüns werden mit rund 18 Mio. Euro kalkuliert. Dies sind etwas mehr als 40 Prozent der Gesamtkosten und keine zusätzlichen Ausgaben, sondern Investitionen des Bundes, die für Erneuerungs- und Erhaltungsmaßnahmen im Verlaufe der nächsten 10 – 15 Jahre ohnehin anfallen würden.
2. Für die Neugestaltung der Landschaftspark in den Autobahnkreuzen („Ohrenparks“) und die parkähnliche Aufwertung des Begleitgrüns hat die Machbarkeitsstudie einen Bedarf von rd. 9,5 Mio. Euro ermittelt. Eine Förderung kann aus Hausmitteln des MUNLV im Rahmen des ÖPEL in Verbindung mit dem Ziel-2-Programm (EFRE) erfolgen. Dabei sind 50 Prozent EU-Mittel, 30 Prozent Landesmittel und 20 Prozent Eigenanteil der Kommunen.
3. Für die neuen städtebaulichen Anbindungen der Parkautobahn an den Emscher Landschaftspark und an die Städte (Auftake West und Ost, sog. „Parktanks“, sog. „Parktore“) sind laut Machbarkeitsstudie rund 13,5 Mio. Euro erforderlich. Die Förderung dieser Ausgaben soll ab dem Haushaltsjahr 2009 aus den Mitteln des Stadterneuerungsprogramms (MBV) erfolgen.

Die in der Machbarkeitsstudie genannten Kosten in Höhe von 41 Mio. Euro sind grob geschätzt und vorläufig und müssen konkretisiert werden, wenn Detailpläne vorliegen. In allen Förderfällen ist eine Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften notwendig. Die Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie stellt für MUNLV und MBV hinsichtlich der Förderung die Obergrenze dar.

Jede Vision braucht Menschen, die an sie glauben. Die Kulturhauptstadt Europas

RUHR.2010 dankt ihren Hauptsponsoren:

Deutsche Bahn AG, E.ON Ruhrgas AG, RWE AG

Pressekontakt:

RUHR.2010 GmbH

Marc Oliver Hänig

Telefon: +49 (0)201 888 2099

Fax: +49 (0)201 888 2043

E-Mail: presse@ruhr2010.de

Pressemitteilungen finden Sie im Internet unter www.ruhr2010.de