

Position Stadt Gladbeck im Jahr 2011

.....

Tunnel im Stadtgebiet

.....

Der ursprüngliche Vorschlag von Straßen.NRW für eine Galerie- und Troglösung auf einer Länge von 1300 m ist aus Sicht der Stadt Gladbeck keine Option.

Die Stadt Gladbeck spricht sich für eine Tunnellösung auf Gladbecker Stadtgebiet aus. Der Tunnel soll in Höhe der Phönixstraße beginnen und im Bereich der heutigen Fußgängerbrücke in Höhe der Erlenstraße enden.

Vorteil: Durch die Tunnellösung wäre die Stadt Gladbeck durch die B 224/A 52 nicht mehr zerschnitten und die Belastung durch den Verkehr würde erheblich reduziert.

Eine Tunnellösung würde mit der auf ihr entstehenden Stadttallee neue Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten (siehe Abbildungen) erschließen.

.....

Angebot von Stadt / Land im Jahr 2011

.....

.....

Bund und Land bieten einen geschlossenen Tunnel im Stadtgebiet zwischen Phönix- und Graben-/Landstraße an. Der Tunnel hat eine Länge von 1490 m.

Für den Bereich der Streckenführung von Graben-/Landstraße bis zur Erlenstraße wird es eine Neuplanung des Lärmschutzes auf Grundlage der Lärmvorsorgewerte geben.

Die Finanzierung der Autobahnmaßnahmen geschehen durch den Bund als Baulastträger und das Land (Förderung der städtebaulichen Integration). Die Stadt Gladbeck beteiligt sich an der Finanzierung mit einem Eigenanteil von ca. 2 Mio. Euro.

Die Betriebskosten des Tunnels werden vom Bund getragen.

.....

Position Stadt Gladbeck im Jahr 2011

Gewerbepark Brauck

In unmittelbarer Nachbarschaft des geplanten Autobahnkreuzes A 2/A 52 liegt der Gewerbepark Brauck.

Die Stadt Gladbeck setzt sich dafür ein, dass der Gewerbepark Brauck einen möglichst direkten Anschluss an das Autobahnkreuz bekommt, da ein Umweg über mehrere Kilometer Zeitverlust für den Lieferverkehr und Mehraufwand beim Bau und Ausbau der entsprechenden Straßen bedeutet.

Ein direkter Anschluss würde zusätzlichen Durchgangsverkehr auf innerstädtischen Straßen und in Wohngebieten vermeiden.

Angebot von Stadt / Land im Jahr 2011

Die ursprüngliche Forderung der Stadt Gladbeck nach einer Direktanbindung wird im Falle eines Ausbaus nicht realisiert.

Der Gewerbepark Brauck würde durch eine neue Erschließungsstraße, die parallel zur künftigen A 52 gebaut wird, an die Anschlussstelle Bottrop-Boy (in Höhe der Gladbecker Brauckstraße) angebunden.

Dazu ist für den Fall eines Wegfalles des Direktanschlusses an die A 52 in Höhe des zukünftigen Autobahnkreuzes Essen/Gladbeck eine Straße von der Europastraße westlich der Moltke-Halde zur Kösheide geplant.

Finanziert werden diese Straßen durch Bund und Land.



Position Stadt Gladbeck im Jahr 2011

.....

Planfeststellungsverfahren

.....

Es darf solange kein weiteres Planfeststellungsverfahren geben, bis Einvernehmen zwischen Stadt, Land und Bund erzielt wurde.

.....

Autobahnkreuz

.....

Bei einem Ausbau der A 52 und einer Anbindung an die A 2 auf Gladbecker Stadtgebiet muss die Erschließung durch ein stadtverträgliches Autobahnkreuz geschehen, da in unmittelbarer Nachbarschaft des künftigen Autobahnkreuzes A 2/A 52 die Freizeitstätte Wittringen mit Stadion und Freibad sowie der Gewerbepark Brauck liegen.

Nicht nur für die Gladbeckerinnen und Gladbecker hat das Naherholungsgebiet Wittringer Wald einen hohen Stellenwert. Damit dies so bleibt, müssen Lärmbelastungen durch das Autobahnkreuz so gering wie möglich gehalten werden.

Daher soll die Verbindung von der A 52 aus Richtung Essen zur A 2 Richtung Oberhausen nicht in ca. 15 m Höhe als "Überflieger", sondern als "Unterflieger" gebaut werden.

.....

Angebot von Stadt / Land im Jahr 2011

.....

.....

Eine Zustimmung zu einem weiteren Planfeststellungsverfahren wird es nur nach einem Kompromiss zwischen der Stadt Gladbeck, dem Land NRW und dem Bund geben.

.....

.....

Beim Bau des Autobahnkreuzes wird es weiterhin einen "Überflieger" geben. Dieser wird unter Beachtung von Aspekten der Lärmschutzwirkung in ein Gestaltungskonzept für Bauwerke eingebunden.

Die Bereiche zum angrenzenden Wittringer Wald werden unter Beachtung von Aspekten der Lärmschutzwirkung durchgängig ansprechend gestaltet. Das gesamte Autobahnkreuz erhält eine lärmarme Fahrbahnoberfläche.

.....

Position Stadt Gladbeck im Jahr 2011

.....

Anschlüsse im Zentrum

.....

Ein Ausbau der B 224 zur A 52 mit Tunnellösung auf Gladbecker Stadtgebiet muss zwei vollwertige Anschlussstellen im Zentrum mit Anpassung an das innerstädtische Verkehrsnetz beinhalten.

.....

Baulogistik

.....

Für den Ausbau der B 224 zur A 52 muss ein stadtverträgliches Baulogistikkonzept für die langjährige Bauphase vorgelegt werden.

Die Planungen müssen nicht nur Überlegungen zur Ver- und Entsorgung der Baustellen enthalten.

Zusätzlich ist eine stadtverträgliche Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich. Die Bauabläufe müssen mit der Stadt Gladbeck abgestimmt werden.

.....

Angebot von Stadt / Land im Jahr 2011

.....

.....

Beim Ausbau erfolgt der Anschluss an das Gladbecker Zentrum in Höhe der Schützenstraße und der Graben-/Landstraße über 2 Halbanschlüsse.

Die Planung einer leistungsfähigen Rampenführung beim Halbanschluss an der Schützenstraße erfolgt im Einvernehmen mit der Stadt.

Auf dem Tunnel entsteht eine Stadtstraße, die teilweise mit Kreisverkehren sowie mit Gehwegen, Radverkehrsanlagen, Grünbeeten, Beleuchtung und Parkplätzen ausgestattet wird.

Die Gestaltung dieser Fläche wird mit der Stadt unter Berücksichtigung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur abgestimmt.

Finanziert wird diese neue Straße durch den Bund und das Land.

Die Finanzierung der notwendigen verkehrlichen Anpassung auf den Teilabschnitten Horster Straße, Grabenstraße, Landstraße, Steinstraße und Goethestraße geschieht durch den Bund und das Land.

.....

.....

Vor einem Planfeststellungsverfahren wird ein Gutachten zur Baulogistik erstellt. Ziel des Gutachtens ist die Minimierung der Auswirkungen auf die Stadt Gladbeck während der gesamten Bauphase.

Es wird eine enge Abstimmung mit allen beteiligten Kommunen geben.

.....