



Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW, 40190 Düsseldorf

An die
Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Regina van Dinther MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



29. Januar 2009

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1031

Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am

05. Februar 2009

hier: Kulturhauptstadt RUHR.2010-Projekt „Parkautobahn A 42“

Anlagen: 120

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen den von Herrn Abgeordneten Dieter Hilser erbetenen Bericht zum Thema „Parkautobahn A 42“ für die o. a. Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr.

Ich darf Sie bitten, den Bericht an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen und Verkehr weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Wittke

Dienstgebäude und Lieferanschrift:

Jürgensplatz 1

40219 Düsseldorf

Telefon 0211 3843-0

Telefax 0211 3843-9110

poststelle@mbv.nrw.de

www.mbv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

Straßenbahnlinien 704, 709 bis

Haltestelle Landtag/Kniebrücke,

Straßenbahnlinien 719 bis Halte-

stelle Polizeipräsidium

Kulturhauptstadt RUHR.2010-Projekt „Parkautobahn A 42“**I. Bewertung aus der Sicht der Stadtentwicklung:**

Bereits im Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 wird die Möglichkeit erörtert, die A 42 (Emscherschnellweg) in den „Emscher Landschaftspark“ zu integrieren. Die A 42 soll zum Bestandteil des regionalen Parks entwickelt werden, sie soll zur „Parkautobahn“ des Emscher Landschaftsparks werden. Die Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010 GmbH hat die im Rahmen ihres Projektauftrags erneut vorgetragene Idee aufgegriffen, denn diese trifft ihren Anspruch, sich den Zukunftsfragen der Metropole Ruhr zu stellen und beispielgebendes Modell für andere europäische Metropolen zu sein. Eines der zentralen Themen hierbei ist, die polyzentrische regionale Stadtlandschaft Ruhr für die Zukunft mitzugestalten und neue Formen von Urbanität zu erproben. In diesem Zusammenhang gehört die Weiterentwicklung der urbanen Kulturlandschaft des Ruhrgebietes, wie sie weltweit einzigartig im Emscher Landschaftspark realisiert wurde. In den sieben Nord-Süd verlaufenden Grünzügen und dem verbindenden Ost-West-Grünzug entlang von Emscher und Rhein-Herne-Kanal sind in den letzten zwei Jahrzehnten hunderte von neuen Freiräumen und Standorten entwickelt worden. Der Emscher Landschaftspark gibt eine lebendige Anschauung von der Weiterentwicklung einer alten Industrielandschaft zu einer neuen postindustriellen urbanen Kulturlandschaft der Zukunft.

Trotz aller Anstrengungen zur Attraktivierung der Städte leidet das Ruhrgebiet nach wie vor unter Urbanitäts- wie kulturlandschaftlichen Defiziten. Defizite weisen auch öffentliche Räume auf, zu denen in einer mobilen Gesellschaft u. a. die Autobahnen gehören, die das Ruhrgebiet in Ost-West- bzw. in Nord-Süd-Richtung durchtrennen. Die Eindrücke sind auf weiten Strecken ernüchternd: Lärmschutzwände und -wälle, Sichtschutzmaßnahmen bis zu gelegentlichen vollständigen „Eintunnelungen“ führen zu einer massiven Abschirmung und Isolation dieser Verkehrsadern und als Konsequenz daraus zu einer Verstärkung des Zerschneidungseffektes in der urbanen Struktur.

Auch die A 42 erlebt der Autofahrer zurzeit als einen linearen Raum, der insbesondere durch das begleitende Grün und durch die Lärmschutzwände von der Stadtlandschaft abgekapselt ist. Oft nur für wenige Sekunden kann man markante Bauwerke, Landmarken der Industrielandschaft und prägnante Stadtlandschaftsbilder wahrnehmen. Die A 42 unterscheidet sich auf dem ersten Blick also nicht von anderen Autobahnen in Ballungsräumen.

Um sie zur „Parkautobahn“ umzugestalten, soll diese eher beiläufige Landschaftswahrnehmung deutlich verstärkt werden. Ziel ist es, die Fahrt auf dem „Emscherschnellweg“ zu einem besonderen, für alle Reisenden erkennbaren Erlebnis zu machen, das sich deutlich von der Fahrt über andere Autobahnen abhebt und die Möglichkeit bietet, die Industriekultur- und –naturlandschaft des durchquerten „Emscher Landschaftsparks“ auf der neugestalteten „Parkautobahn“ zu entdecken und zu erschließen.

Die Umgestaltung der A 42 zur „Parkautobahn“ ist ein auf mehrere Jahre angelegtes Projekt, das im Wesentlichen im Rahmen der turnusmäßig anstehenden Maßnahmen zur Erhaltung und Erneuerung der Straßen und Lärmschutzwände sowie zur Pflege des Begleitgrüns durch den Landesbetrieb Straßenbau durchgeführt werden; dem Träger der Straßenbaulast entstehen deshalb grundsätzlich keine Mehrkosten. Erste Startprojekte sollen im Rahmen aktuell anstehender Maßnahmen realisiert und bereits im Kulturhauptstadtjahr präsentiert werden. Alle – insbesondere gestalterischen – Maßnahmen stehen unter der Prämisse, dass die Verkehrssicherheit und der Lärmschutz an der Autobahn oberste Priorität genießen.

Die Reintegration dieser großen Verkehrsinfrastruktur in das Gefüge einer attraktiven urbanen Kulturlandschaft ist ein beispielgebender und bundesweit einzigartiger Ansatz mit ausdrücklichem Versuchscharakter.

Die beabsichtigten Maßnahmen: Entlang der Autobahn wird mit einer Reihe von Umgestaltungen an Randstreifen, Seitenbegrünungen, Brücken, Abfahrten und Autobahnkreuzen versucht, den umgebenden Emscher Landschaftspark zu thematisieren und die Autobahn als „Parkerlebnisstrecke“ zu nutzen.

Das **Straßenbegleitgrün** soll im Rahmen der turnusmäßigen anstehenden Pflegemaßnahmen aus den hierfür zur Verfügung stehenden Mitteln des Landesbetriebs Straßenbau ausgedünnt, umgebaut und gestaltet werden, um eine höhere landschaftliche Qualität herzustellen. Gleichzeitig wird das Ziel verfolgt, künftigen Grünpflegeaufwand und Pflegekosten zu minimieren. Als Start- und Versuchsprojekt dient der Anfang des Jahres 2009 turnusmäßig anstehende Grünschnitt auf dem Teilstück zwischen Oberhausen-West bis Gelsenkirchen-Zentrum. Angestrebt wird die Entwicklung eines stabilen Vegetationsbestandes, die Schaffung von Transparenz und das Freihalten von Blickbeziehungen; der Baumbestand hinter Lärmschutzwällen wird hierbei nicht angetastet.

Ein weiterer Baustein innerhalb des Projektes ist die Ausgestaltung der fünf vorhandenen Autobahnkreuze zu sogenannten „Ohrenparks“. Das sich an diesen Orten zwei Autobahnen kreuzen und die Verkehre sich neu orientieren und verteilen, ist derzeit kaum erkennbar. Zugleich beanspruchen diese Straßenkreuzungen erhebliche Flächen in der Stadtlandschaft des Emscher Landschaftsparks. Da diese Räume nicht betretbar sind, sollen sie zumindest für den Autofahrer zu optisch erlebbaren Parks umgestaltet werden. Dies soll exemplarisch bis zum Kulturhauptstadtjahr an den beiden Autobahnkreuzen Castrop-Rauxel-Ost sowie Essen-Nord erfolgen. Derzeit wird an der Konkretisierung des Siegerentwurfs aus einem Werkstattverfahren gearbeitet, so dass die Realisierung ab Herbst 2009 erfolgen kann. Die über den „sowieso“-Grünpflegeaufwand hinausgehenden Kosten für die Umgestaltung der Autobahnkreuze (geschätzt: 1 Mio. Euro je Kreuz) werden vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz im Rahmen des Ökologieprogramms Emscher-Lippe finanziert.

Neben dieser landschaftsplanerischen Gestaltung der Autobahnkreuze und des begleitenden Grüns sollen verschiedene „**bauliche Zeichen**“ die Autobahn zu einem unverwechselbaren Verkehrsweg mit hohem Identifikations- und Wiedererkennungswert machen.

Folgende Elemente werden derzeit im Rahmen eines Werkstattverfahrens „Bauliche Zeichen und Informationen“ (Jurysitzung: 9. März 2009) entwickelt.

- Auftaktzeichen Ost und West, die Anfang und Ende der Parkautobahn markieren und quasi „Eintrittstore“ für den Emscher Landschaftspark sind.
- Landschaftsfenster sollen entlang der Autobahn auf verschiedene „Highlights“ des Emscher Landschaftsparks und der Region aufmerksam machen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es erwünscht, Aufmerksamkeit beim Autofahrer zu erzeugen ohne ihn unzulässig abzulenken.
- Parktore sollen an den Anschlussstellen durch Umgestaltung der bestehenden Vegetation in einen parkähnlichen Zustand auf die Autobahn führen. Für diese Auffahrtsituationen sollen „Vitrinen“ entwickelt werden, die es den einzelnen Kommunen erlauben, sich individuell darzustellen und z.B. auf „ihre“ Projekte des Emscher Landschaftsparks hinzuweisen.
- „Parktankstellen“ (Informationsstellen) sollen an prominenten Ausfahrten entwickelt werden, und die Parkautobahn thematisch und funktional mit dem Emscher Landschaftspark verknüpfen; sie sind Informations- und Aussichtspunkte, Parkplatz- und Umsteigeorte auf andere Verkehrsmittel. Vorstellbar ist zudem die Einrichtung von Radstationen. Ausgewählte Standorte sind die Anschlussstellen Bottrop-Süd und Gelsenkirchen-Schalke.

Die Kosten der „baulichen Zeichen“ werden mit Mitteln des Stadterneuerungsprogramms gefördert. Gegenwärtig wird geklärt, ob und in welchem Umfang sich die Anliegerkommunen sowie der Regionalverband Ruhr mit Eigenanteilen beteiligen.

Ergänzend zu den „baulichen Zeichen“ sollen die Lärmschutzwände bei fällig werdenden Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen aus hierfür zur Verfügung stehenden Mitteln des Landesbetriebes Straßenbau farblich umgestaltet werden. Als Startprojekt soll bis zum Kulturhauptstadtjahr die anstehende Erneuerung der Lärmschutzwand zwischen dem Autobahnkreuz Herne und der Anschlussstelle Herne-Börnich dienen. Hierfür wurde ein Farbdesign entwickelt, das mit den vorhandenen drei Systemen von Lärmschutzwänden arbeitet. Die Grundtextur bilden matte und zurückhaltende, graffiti resistente Farben (Grautöne). Die Ausfahrten sollen mittels farblicher Akzentuierungen eine gewisse Taktung erhalten.

II. Bewertung aus verkehrlicher Sicht:

Die Straßenplaner begreifen den Gestaltungswunsch der Städte als große Chance. Was hier umgesetzt werden soll, ist einmalig in Deutschland! Kritiker der Parkautobahn stellen die Frage, ob eine reizvolle Straßenraumgestaltung nicht die Sicherheit negativ beeinträchtigen würde. Die Antwort der Verkehrspsychologen und Planer ist eindeutig: **Nein! Im Gegenteil: „Eine reizvolle Gestaltung des Straßenraumes trägt mit dazu bei, dass die Verkehrsteilnehmer wach und aufmerksam bleiben.“**

Bislang wurden zusätzliche Reize bzw. optische Anregungen von außen weitgehend als gefährlich beurteilt. Höchste Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers und damit das vermeintlich höchste Sicherheitsniveau sollte durch Standardisierung und Gleichförmigkeit erreicht werden. Leider geht die Erwartung, dass der Kraftfahrer der Bewältigung der Fahraufgabe um so mehr Aufmerksamkeit und Konzentration widmen wird, je weniger er ablenkenden Reizen im Verkehrsraum ausgesetzt ist, an der Alltagserfahrung vorbei.

Nahezu jeder routinierte Verkehrsteilnehmer kennt die Erfahrung, dass er insbesondere auf einer Bundesfernstraße schon oft große Fahrtstrecken zurückgelegt hat, ohne sich hinterher an die gefahrene Strecke und an sein eigenes Fahrverhalten erinnern zu können. Natürlich ist über die Forschung belegt, dass „zu viele oder zu starke Reize“ nicht gut sind, genauso ist aber deutlich geworden, dass sich auch „zu wenig Reize“ negativ auf das Unfallgeschehen auswirken, da sie die erforderliche Aufmerksamkeit nicht gewährleisten. **Es ist daher ein mittleres Reizniveau anzustreben.**

Eine durchdachte Straßenraumgestaltung ist eine von mehreren Möglichkeiten, gegen die Hauptursachen tödlich verlaufender Unfälle auf Autobahnen vorzugehen, den Sekundenschlaf und das „Schlafen mit offenen Augen“. Das ist der Zustand, in den wir verfallen, wenn wir nicht „bei Laune“ gehalten werden, **wenn es langweilig wird.**

Monotonieerleben hat nach Aussage von Psychologen folgende die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Auswirkungen:

Die Leistungsfähigkeit sinkt,

- **die Leistungsschwankungen werden größer,**
- **die Fehlerhäufigkeit wächst und**
- **die Reaktionszeiten verlängern sich.**

Auch der ADAC hat das Thema Sekundenschlaf Ende des Jahres 2008 zu einem Hauptthema in seiner Mitgliederzeitschrift gemacht. Die durchdachte Gestaltung des Straßenraumes ist darin als ein probates Mittel im Kampf gegen Monotonie ausdrücklich angesprochen worden.

Die sogenannte Parkautobahn bietet die Chance, beispielhaft innovativ und aktiv gegen die gefährliche Monotonie vorzugehen, beispielhaft wegzukommen vom „Einheitsstraßenbegleitgrün“ und von den „Einheitslärmschutzwänden“.

Hier arbeiten das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und das Ministerium für Bauen und Verkehr zusammen mit den Anrainerkommunen und zeigen, dass man gemeinsam etwas Außergewöhnliches erreichen kann. Der Landesbetrieb Straßenbau hat eine Arbeitsgruppe eingerichtet, mit dem Ziel, Erkenntnisse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Gestaltung des Straßenraumes zu gewinnen und Synergieeffekte durch die Kooperation mit den Kulturhauptstadtprojekten zu erzielen.

III. Geschätzte Projektkosten:

Die Umgestaltung der A 42 zur „Parkautobahn“ ist ein auf mehrere Jahre angelegtes Projekt, das in großen Teilen im Rahmen der turnusmäßig anstehenden Maßnahmen zur Erhaltung und Erneuerung der Straßen und Lärmschutzwände sowie zur Pflege des Begleitgrüns in den nächsten 10 bis 15 Jahren durch den Landesbetrieb Straßenbau durchgeführt wird. In der Machbarkeitsstudie zur Parkautobahn A 42 werden die Gesamt-Projektkosten auf rd. 40 Mio. Euro geschätzt. Hiervon entfallen allein rd. 18 Mio. Euro auf "sowieso"-Kosten für Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltung durch den Landesbetrieb Straßenbau im genannten Zeitraum. Die Kosten für die landschaftliche Gestaltung (wie "Ohrenparks") sowie für "bauliche Zeichen" können erst auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse zu den einzelnen Bausteinen

berechnet werden; als "Startprojekte" sollen einzelne Maßnahmen bereits bis zur Kulturhauptstadt realisiert werden. Die Kosten hierfür werden in der Machbarkeitsstudie mit bis zu 6,7 Mio. Euro geschätzt. Die Finanzierung soll durch Förderungen des MUNLV (ÖPEL-Ökologieprogramm Emscher-Lippe) sowie des MBV (Stadterneuerungsprogramm) sowie Eigenanteile der Anliegerkommunen und des RVR erfolgen; die Einzelheiten sind nach Vorliegen der Wettbewerbsergebnisse mit diesen zu erörtern.