

Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Minister Clement und seine „Bochumer Lösung“ ...

Minister Clement entzieht sich seit Monaten einer Sachdiskussion über seine Autobahnpläne für Bochum. Warum scheut er das Gespräch mit uns?

In einem Brief im Landtagswahlkampf 1995 verspricht der damalige Chef der Staatskanzlei, Herr Clement, der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo unter ausdrücklichem Hinweis auf den Beschluß des Landtags NW aus 1992 zur „Ablehnung der DüBoDo“:

„... werden seitens des Landesverkehrsministeriums keine neuen Überlegungen zur Fortführung der DüBoDo angestellt.“

Dieses SPD-Wahlversprechen und persönliche Versprechen von Clement wird nach den Landtagswahlen in der Koalitionsvereinbarung mit Bündnis 90/DIE GRÜNEN NRW so festgeschrieben:

„Die A 44 (DüBoDo) wird abgelehnt. Für das im Raum Ratingen geplante Teilstück der A 44 werden Alternativen geprüft.“

Fakt ist:

Bereits im November 1995 verständigt sich Clement als Landesverkehrsminister NW mit dem Bundesverkehrsminister Wissmann auf den Weiterbau der A 44 (DüBoDo) über das Autobahnkreuz A 43/A 44 hinaus südlich des Opel-Werkes bis zum Bochumer Stadt-Außenring.

Den Bochumer Bürgerinnen verkauft Minister Clement diese Autobahnverlängerung auf Bochumer Stadtgebiet zunächst als sog. „Querspange“.

Fakt ist:

Die Trasse dieser „Querspange“ ist identisch mit der Trasse, die in einer für die GesamtDüBoDo erstellten Umweltverträglichkeitsstudie 1991 allen denkbaren Trassenvarianten als gemeinsames Teilstück zugrundegelegt worden war. Zu dieser Trasse heißt es in der UVS (S. 513): „Ausgehend vom AK A 43/A 44 verläuft die Trasse südlich des Opel-Werkes bis zum Sheffield-Ring.“

In einer Pressemitteilung von März 1996 (Nr. 58/96) stellt Bundesverkehrsminister Wissmann deshalb auch ausdrücklich klar: „Anschluß an das Opel-Werk ist Teilabschnitt der DüBoDo.“

Minister Clement stellt auf dem SPD-Unterbezirksparteitag Bochum im Januar 1996 den Weiterbau der A 44 (DüBoDo) als Teil der sog. „Bochumer Lösung“ dar, deren weitere Bausteine in dem 6-streifigen Ausbau der A 40 zwischen Essen und Bochum-Stahlhausen und dem Anschluß des Bochumer Außenrings an die A 40 in Bochum-Stahlhausen bestehen.

Minister Clement verspricht auf dem Unterbezirksparteitag sodann, dieser Maßnahmekatalog „nimmt für mindestens 20 Jahre den Druck aus der Diskussion um den Durchbau der DüBoDo“.

Fakt ist:

Die Bundesregierung stellt in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage im Bundestag im März 1996 klar: „Der Bundesminister für Verkehr teilt die Auffassung von Minister Clement nicht.“

Er hält auch nach der Realisierung der Querspange („Bochumer Lösung“) den Bau der Teilstrecken Ratingen-Velbert und Velbert-Bochum der A 44(DüBoDo) für erforderlich. ... Mit der Verwirklichung der Querspange in Bochum wird der Weiterbau der A 44 weder beeinträchtigt noch präjudiziert. Aufgrund der Festlegungen im Bedarfsplan hat der Bundesminister für Verkehr das Land aufgefordert, die Entwurfsbearbeitung über den Weiterbau der A 44 zwischen Ratingen und Velbert zügig weiterzuführen.“ Hierzu hat Minister Clement aber bereits im November 1995 seine Zusage erteilt. Nach einer Pressemitteilung des Landesverkehrsministeriums von Dezember 1995 wird das Land nunmehr die Entwurfsbearbeitung auf der Grundlage des bisherigen Planungskonzepts weiterführen. Deshalb mußte Minister Clement auch gegenüber der Bürgerinitiative Hattingen/Essen gegen die DüBoDo in seinem Schreiben vom 6.3.1996 eingestehen, daß durch den Weiterbau der A 44 vom Autobahnkreuz Bochum/Witten bis zum Sheffield-Ring Bochum die „Weiterführung der A 44 weder beeinträchtigt noch präjudiziert “ werden darf und ihm eine „Zusage des Bundesverkehrsministers zum Verzicht auf die A 44 zwischen Bochum und Essen nicht vorliegt“.

In der Rede vor dem Unterbezirksparteitag im Januar 1996 behauptet Minister Clement: „ich habe in dem Gespräch mit meinem Kollegen Wissmann gebeten, den 6-streifigen Ausbau der A 40 vorrangig zu behandeln. Der Bundesverkehrsminister hat mir seine Unterstützung zugesagt.“ In einem Interview in der „Bürgerzeitung“ des SPD-Unterbezirks Bochum zeigt sich Clement noch am 23.6.1996 „so froh, daß Bundesverkehrsminister Wissmann sich bereit gefunden hat, den dringend notwendigen Ausbau der A 40 in die Überlegungen zur „Bochumer Lösung“ einzubeziehen“.

Fakt ist:

Die Bundesregierung stellt in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage bereits im März 1996 klar, daß Bundesverkehrsminister Wissmann „konkrete Zusagen, die Anhebung des 6streifigen Ausbaus der A 40 vom „Weiteren Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen zu veranlassen, nicht gegeben habe.“

Minister Clement verspricht auf dem Bochumer Unterbezirksparteitag den Bochumer Bürgerinnen und SPD-Mitgliedern bei Umsetzung der sog. „Bochumer Lösung“ eine erhebliche Entlastung der A 40 zwischen Bochum Stahlhausen und A 43. Diese Entlastung soll durch eine gutachterliche Untersuchung bestätigt worden sein. Auch die Stadt Bochum soll die Wirksamkeit des Verkehrskonzepts durch eine gutachterliche Untersuchung bestätigt haben.

Fakt ist:

Minister Clement stützt sich ausschließlich auf eine Kurzinformation der Ingenieurgruppe IVV Aachen von Januar 1996, der lediglich Schätzwerte zugrundeliegen. Daneben gibt es eine „Verkehrsentwicklungsanalyse“ des Planungsamtes der Stadt Bochum aus Dezember 1995/Januar 1996 über die verkehrlichen Auswirkungen der sog. „Bochumer Lösung“ auf das Bochumer Straßennetz. Beide Untersuchungen bestätigen die behauptete wesentliche Entlastung des A 40 bei Umsetzung der „Bochumer Lösung“ nicht. Aus der Verkehrsentwicklungsanalyse des Planungsamtes der Stadt Bochum ergeben sich für den Bereich zwischen Bochum-Stahlhausen und A 43 zwischen den einzelnen Anschlußstellen zum Teil Entlastungen bis zu -2,4%, zum Teil aber auch Erhöhungen des Verkehrsaufkommen bis zu +2,4%.

Das „Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen“ stellt in einem ersten Entwurf einer Kurzstudie über die verkehrlichen und ökologischen Auswirkungen der sog. „Bochumer Lösung“ bereits im März 1996 fest, daß

- es nicht zu einer Entlastung, sondern zu einer zusätzlichen Belastung des Bochumer Stadtstraßennetzes kommen wird,
- auf weiten Teilen der A 40 eine Erweiterung des Verkehrsaufkommens eintreten wird und die angestrebte merkliche Entlastung auf dem zentralen Abschnitt der A 40 zwischen Bochum-Stahlhausen und A 43 nicht nachweisbar ist,
- durch den Bau eines weiteren Teilstücks der DüBoDo der Druck auf einen kompletten Bau der Achse eher erhöht würde.

Das Wuppertal-Institut hat in seine Kurzstudie auch die Kurzinformation der Ingenieurgruppe IVV Aachen und die Verkehrsentwicklungsanalyse des Planungsamtes der Stadt Bochum eingearbeitet.

Im April 1996 liegt die Kurzstudie in überarbeiteter Endfassung vor. Das Wuppertal-Institut sieht sich in seiner „negativen Bewertung“ der Clement'schen Autobahnpläne Punkt für Punkt bestätigt (S. 28 ff der Endfassung der Kurzstudie).

Minister Clement bezeichnet die Entwurfsfassung des landeseigenen Wuppertal-Instituts noch am Tag der Veröffentlichung als "politische Studie", versucht, sie als „private Auftragsarbeit“ abzuwerten und ihr jeden verkehrswissenschaftlichen Charakter abzuspüren. So erklärt er in einer ARD-Sendung („zak“) vom 17. 3. 1996, auf das Gutachten des landeseigenen Instituts angesprochen:

„Das sagt das Institut in seiner politischen Aussage. Das Institut wäre gut beraten, es würde wissenschaftlich arbeiten.“

Selbst die überarbeitete Fassung des landeseigenen Instituts von April 1996 erweckt bei Minister Clement den Eindruck, das Wuppertal-Institut „argumentiere weniger wissenschaftlich als politisch“, so Clement in der WAZ vom 14.6.1996.

Fakt ist:

Im Zuge der Überarbeitung der Erstfassung des Gutachtens führt das Wuppertal-Institut Fachgespräche mit den zuständigen Beamten des Verkehrsministeriums und der Staatskanzlei NRW und erbittet schriftliche Stellungnahmen des Ingenieurbüros IVV Aachen und der Opel Geschäftsleitung Bochum. Von keiner Stelle werden fachliche Einwände gegen die Studie erhoben. Auch das Ingenieurbüro IVV Aachen, das Minister Clement als Kronzeugen für seine Autobahnpläne benannt hat, erhebt keine fachlichen Einwände gegen die Studie des landeseigenen Wuppertal-Instituts.

Minister Clement bleibt in seinem Interview in der „Bürgerzeitung“ vom 23.6.1996 dabei, die Bochumer Lösung „kann nach Expertenschätzungen einen spürbaren Anteil von der A 40 abziehen“. Auf das Gutachten des landeseigenen Instituts angesprochen erklärt Clement:

„Die Effekte werden eintreten, das haben mir renommierte Verkehrsforscher bestätigt. Größere Leistungsfähigkeit der A 40, besserer Lärmschutz, Umlenkung beachtlicher Verkehrsleistungen auf Außenring und Querspange“.

Fakt ist:

Auf die Anfrage der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo, ob abgesehen von den Schätzwerten des IVV Aachen weitere, neuere Daten vorliegen, hat das Landesverkehrsministeriums NW mit Schreiben vom 19.6.1996 - also nur vier Tage vor dem Interview in der Bürgerzeitung - erklärt, daß „über die Ihnen bekannten ‚Schätzwerte‘ hinaus keine weiteren Daten vorliegen.“

Im Januar 1996 hat Minister Clement den Sprechern der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo während einer Veranstaltung in der Bezirksvertretung Süd-West in Bochum die Teilnahme an einer Podiumsdiskussion, die die Bürgerinitiative in Bochum geplant hat, zugesagt.

Fakt ist:

Im Schreiben vom 7.5.1996 teilt Minister Clement den Sprechern der Bürgerinitiative Bochum mit, daß er „derzeit in einer Teilnahme an Ihrer Veranstaltung keinen Sinn zu erkennen vermag“.
Die Teilnahme an der Podiumsdiskussion, die zum Thema DüBoDo von anderen Organisatoren geplant wird, macht Minister Clement seitdem davon abhängig, daß die Sprecher der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo nicht auf dem Podium sitzen.

Fakt bleibt:

Die Bochumer Autobahn-Politik von Minister Clement entpuppt sich als

... Spiel mit der Wahrheit!

Die Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo will auch zukünftig die verkehrspolitischen Erklärungen von Minister Clement überprüfen. Dabei benötigen sie aber noch die Mithilfe weiterer interessierter Bürgerinnen und Bürger.

Die Bürgerinitiative trifft sich jeden Montag um 20.00 Uhr im Thomaszentrum Bochum, Girondelle 82.

V. i. S. d. P.:

Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt, Schadowstr. 12, 44801 Bochum, Sprecher der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo