

**Eckhard Stratmann-Mertens,
Sprecher der BI Bochum gegen die DÜBODO**

**Redebeitrag auf der Sitzung des Rates der Stadt Bochum am 7.3.2002 zum TOP
„Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 44 -Querspange Bochum-:
Stellungnahme der Stadt Bochum“**

Sehr geehrte Ratsmitglieder,
liebe MitstreiterInnen auf der Empore,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Namen der Bürgerinitiative gegen die DÜBODO danke ich für das Rederecht, das Sie uns heute einräumen.

Ich möchte in fünf Punkten zur Beschlussvorlage der Verwaltung zum Neubau der DÜBODO in Bochum Stellung nehmen.

1. Opel als Totschlagargument

In der Verwaltungsvorlage heißt es als zentrale Begründung für den geplanten Neubau der A 44:

„Die Maßnahme verbessert sowohl die Anbindung des Opel-Werks I ... an das regionale und überregionale Bundesfernstraßennetz und dient der Entlastung des städtischen Verkehrsstraßennetzes.“

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung der DÜBODO werden der Anbindung des Opel-Werkes I gerade einmal zwei Zeilen gewidmet, woran man erkennen kann, dass die Opel-Problematik in Bochum immer dann aus der Tasche gezaubert wird, wenn Mangel an triftigen Argumenten herrscht.

Die Standortprobleme von Opel Bochum sind bekannt; sie sind Teil der europaweiten Probleme der Opel AG/General Motors. Es wäre nur lächerlich zu behaupten, auch nur ein Arbeitsplatz von Opel sei gefährdet, weil die Autobahnanbindung des Werkes I zu schlecht sei. Umgekehrt gilt: Wer den Weiterbau der DÜBODO mit Opel begründet, wiederholt ein bekanntes Manöver der Selbsttäuschung: Ende der siebziger Jahre war der Neubau der Koster-Brücke über die Ruhr sehr umstritten. Er wurde durchgesetzt, um die Anbindung der Thyssen-Henrichshütte in Hattingen zu verbessern. 1980 wurde die Kosterbrücke eröffnet, acht Jahre später war die Henrichshütte stillgelegt. Opel Bochum droht ein gleiches Schicksal: 1992 waren hier mehr als 19.000 Menschen beschäftigt, Ende 2002 werden es noch etwas über 10.000 sein. Es ist absehbar, was im Jahre 2010 von Opel Bochum übrig sein wird. Der überregionale Zulieferverkehr als auch der Beschäftigtenverkehr wird von Jahr zu Jahr deutlich abnehmen. Angesichts dieser Perspektive einen weiteren Autobahnanschluss für Opel zu fordern und zu finanzieren, heißt, knappes Geld zum Fenster hinauszuwerfen.

2. Der Mythos von der Entlastung des städtischen Straßennetzes

Der Weiterbau der DÜBODO im Rahmen der sog. Bochumer Lösung wird nicht zu einer Entlastung, sondern im Gegenteil zu einer Mehrbelastung des städtischen Straßennetzes führen. Dies belegen die offiziellen Verkehrsgutachten, die der Planfeststellung der DÜBODO zugrundeliegen.

- Nach dem IVV-Gutachten von 1996 wird der Kfz-Verkehr in Bochum infolge der sog. „Bochumer Lösung“ im Vergleich zum Fall „ohne die Straßenbaumaßnahmen“ um zwei Prozent ansteigen: also mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr giftige Abgase.
- Der Außenring, in den ja die DÜBODO eingefädelt werden soll, wird in Teilabschnitten über 90.000 Kfz/Werktag bewältigen müssen. Das schon genannte IVV-Gutachten rechnet selbst vor, das 51 Prozent des Außenrings überlastet sein werden. Überlastung heißt im Klartext: Staugefahr.

Was dies bedeutet, konnten wir letzte Woche im Bochumer Süden erleben: Infolge eines Unfalls (hier: die Anbohrung einer Gasleitung) wurden Teile des Außenrings gesperrt. In kurzer Zeit waren die Königsallee, Markstraße und Wasserstraße verstopft, insb. im Bereich Opelring bis Uni-Straße. Durch den Stau auf den Durchgangsstraßen kam es weiter zum Rückstau in den Seitenstraßen.

Was sich hier zeigte, ist Zukunftsvision: Bochum wird bei Realisierung der sog. Bochumer Lösung täglich zweimal traurige Berühmtheit erlangen: Der Verkehrsfunk meldet „Staus in den Bereichen Bochum-Stahlhausen und Steinkuhl“. Die AnwohnerInnen in Stahlhausen werden nicht entlastet und die von Steinkuhl umso mehr belastet.

3. Köln in Bochum ?

Die ganze Republik schaut in diesen Tagen entnervt auf den Kölner Spendensumpf der Genossen. Der Glaubwürdigkeit der Politik ist nach Kohls Ehrenwort ein weiterer Tiefschlag versetzt worden. Werfen wir einen Blick auf Bochumer Verhältnisse:

Satz 1 des Erläuterungsberichtes zum Neubau der DÜBODO lautet unmissverständlich:

„ Die A 44 ist Bestandteil der großräumigen West-Ost-Achse zwischen Aachen und Kassel.“
 Im Widerspruch zu dieser Planauslegung wird ja nun versprochen, dass gerade mit dem Bau der kleinen sog. A 44-Querspange der Durchbau der DÜBODO durch den Bochumer Süden bis Velbert verhindert werde. Wir erinnern uns – mit den Herren Hossiep und Fleskes – an das Kommunalwahlprogramm der SPD Bochum 1994, also vor schlappen acht Jahren:
 Zitat: *„Wir bekräftigen die Beschlüsse gegen den Bau der DüBoDo/A 44. Den Außenring sehen wir als innerstädtische Entlastungsstraße.“*

Keine eineinhalb Jahre später hob der Unterbezirksparteitag der SPD Ende Januar 1996 den Beschluss gegen den Weiterbau der DÜBODO auf, allerdings mit der Beschwichtigung: Der innerstädtische Entlastungsring wird nach Beendigung aller baulichen Maßnahmen kein Bestandteil des Bundesautobahnsystems.

Exakt sechs Jahre später, Ende Januar dieses Jahres, stimmen die Genossen dann im Rat der Aufstufung des Außenrings zur Autobahn zu. Natürlich wieder nicht, ohne daran die Bedingung zu knüpfen, dass der Weiterbau der DÜBODO bis Velbert nicht weiterverfolgt werde. Man darf Wetten darauf abschließen, wie lange die Verfallsdauer dieser neuerlichen Beschwichtigung währt.

Ein Blick zurück nach Köln: Es stimmt vielleicht, Köln ist nicht Bochum. Aber es erschließt sich nun der Hintersinn des Bochumer Abkömmlings Wolfgang Clement: nämlich warum er seine Heimatstadt mittels Metrorapid gerade an Köln anbinden will.

4. Flüsterasphalt gegen Lärmtod

Der heute eingereichte Änderungsantrag der SPD für einen Flüsterasphalt auf der Fahrbahndecke der DÜBODO und für weitere lärmtechnische Untersuchungen längs der geplanten Trasse zeigt: Der Widerstand und die ersten eingereichten Einwendungen der BürgerInnen gegen die DÜBODO zeigen Wirkung. Denn offensichtlich ist: die Lärmgrenzwerte können an vielen Orten nicht eingehalten werden. Die Lärmschutzeinrichtungen sind tatsächlich niedriger als in den Plänen angegeben; für den Bereich Hustadtring werden die Lärmgrenzwerte deutlich überschritten, die Schallbelastung liegt dort um mehr als das Doppelte über der zulässigen Grenze. Doch unabhängig von den Grenzwerten gilt: Selbst der Erläuterungsbericht gesteht ein, dass es infolge der DÜBODO zu einer „Verlärmung“ von Teilen des Bochumer Südens kommen wird bis hin zur Hustadt.

Die zunehmende Lärmbelastung der Wohngebiete in Deutschland fordert ihre „stillen Opfer“. Mediziner halten Straßenlärm inzwischen für die zweithäufigste Ursache von Herzinfarkten. Mehr als 2000 Tote durch Lärm pro Jahr sind laut Umweltbundesamt das traurige Resultat. 14.000 Familien müssen sich Jahr für Jahr eine neue Wohnung suchen, weil sie es vor Lärm nicht mehr aushalten. Unser Recht und der Stadtrat schützen Lärm statt Ruhe.

Zwar sollen Lärmschutzwände und Flüsterasphalt vor Lärm schützen, aber Lärm ist längst nicht alles. Eine neue wissenschaftliche Studie aus Schweden (1998) an 127.000 Kindern mit Wohnbereich im Umkreis von 300 Metern an hochfrequentierten Straßen fand 142 Fälle von Kinderkrebs heraus: Kinder erkrankten an Leukämie, Tumoren des zentralen Nervensystems und Lymphdrüsenkrebs. Mindestens sechs Prozent aller Todesfälle in Westeuropa gehen auf das Konto der Luftverschmutzung durch Industrie- und Autoabgase, wie jüngst ein Baseler Institut herausfand.

Fazit: Verkehr tötet auch durch Lärm und Abgase.

Nur nicht in Bochum, behaupten natürlich die Planer von immer mehr Verkehr in dieser Stadt. Herr Hossiep, Herr Müller, Herr Stüber: Die menschliche Verantwortung für die tödlichen Risiken ihrer Autobahnplanungen werden Sie nicht los.

5. Stadtflucht statt nachhaltiger Stadtentwicklung

Wen wundert es, dass immer mehr BürgerInnen der Stadt Bochum den Rücken kehren, da die Lebens- und Wohnbedingungen vom Autowahn immer unwirtlicher gemacht werden. Die geplante DÜBODO beschneidet empfindlich die eh schon spärlichen Landschaftsschutzgebiete und verschlechtert das Stadtklima. Immer mehr Menschen ziehen in das grüne Umland, gleichzeitig steigen die Pendlerströme zu den Arbeitsplätzen in der Stadt. Ein Mehr an Straßen steigert den Verkehr, ein circulus vitiosus. Sie, die Sie gleich dem Neubau der DÜBODO zustimmen werden, denken immer noch in den Schablonen der siebziger Jahre. Das im letzten Jahr vom Rat einstimmig beschlossene Leitbild einer Nachhaltigen Stadtentwicklung erweist sich angesichts dieser Automanie als ein leeres Lippenbekenntnis.

Wir von der Bürgerinitiative haben schon einmal -1978/79- dazu beigetragen, das damalige Planfeststellungsverfahren für den Weiterbau der DÜBODO bis zum Außenring zu stoppen. Wir werden auch diesmal nicht aufgeben, bis wir dieses Ziel erreicht haben.

Glückauf !