

A52-Ausbau: Zwei neue Brücken und ein Radweg

Jahrelange Bauarbeiten bereiten den sechsstreifigen Ausbau der A52 vor. Das erwartet Anrainer und Pendler. Was macht der Widerstand von einst?

Mirco Stodollick

Essen. Er ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf zur Beseitigung eines Engpasses eingestuft: der sechsstreifige Ausbau der A52 zwischen dem Kreuz Breitscheid und Essen-Kettwig. Viel Zeit bleibt da nicht mehr für die Planer der Autobahn GmbH. Und diese kündigen auch an, alsbald mit detaillierten Planungen an die Öffentlichkeit zu gehen. Klar ist jetzt, wie Abriss und Neubau der riesenhaften Ruhrtalbrücke zwischen Mülheim und Essen vonstatten gehen sollen.

Neue Details zur Planung, die im Jahr 2019 eine erste Bürgerbeteiligung erfahren hatte, verriet im Gespräch mit dieser Redaktion nun Tobias Fischer, Geschäftsleiter für Bau und Erhaltung bei der Autobahn GmbH Rheinland. Neu ist nicht nur, dass die Autobahn-Planer nun doch noch einen Radweg über die 1830 Meter lange, das Ruhrtal überspannende Brücke in ihre Entwürfe einbinden sollen.

Fest steht nun auch, wie die Au-



Die Mülheimer Ruhrtalbrücke der Autobahn A52 ist mit 1830 Metern die längste deutsche Straßenbrücke aus Stahl in Deutschland. Ihre Tage sind gezählt, sie ist dem Abriss geweiht.

Hans Blossey / FFS

tobahn GmbH den Ausbau des gut 8,9 Kilometer langen Autobahnabschnitts angehen will; die Vorplanung ist seit April abgeschlossen. Sie will im Jahr 2030 zunächst mit dem Neubau einer Ruhrtalbrücke starten, die Finanzierung sei über das Sondervermögen des Bundes abgesichert, so Fischer. Das alte Bauwerk, die längste deutsche Straßenbrücke aus Stahl, soll dabei zunächst stehen bleiben, damit der Verkehr aufrecht erhalten werden kann.

Der Neubau ist südlich davon geplant. Die Stahlverbundbrücke soll später die drei Fahrspuren Richtung Essen tragen.

Steht diese nach einer kalkulierten Bauzeit von drei bis dreieinhalb Jahren, soll darüber zunächst der komplette A52-Verkehr abgewickelt werden - und das für weitere bis zu dreieinhalb Jahre. In dieser Zeit nämlich wird die 1966 eingeweihte Ruhrtalbrücke, die einst 100 Millionen D-Mark und drei Menschenleben kostete, niedergelegt. Das aber nicht, wie einst durchaus mal angedacht, mit viel Sprengstoff und einem großem Rumms. Die Brücke soll nicht, wie etwa die Sinntalbrücke an der A7 oder die Rahmedetalbrücke an der A45, im Ganzen und mit viel Krach, Staub und Urgewalt ins Tal stürzen.

Erfahrungen mit Rahmedetalbrücke: Auf der A52 wird nicht gesprengt

Bei der Sprengung der Rahmedetalbrücke im Mai 2023 habe man gesehen, was durch den Absturz großer Bauteile alles zerstört werde, so Fischer. Im Ruhrtal mit den

Liegenschaften der dortigen Anwohner sowie den schützenswerten Deichen und Ruhrauen sei dies unbedingt zu vermeiden. Man wolle die Brücke deshalb insbesondere schonend und scheibchenweise abreißen, heißt: Stück für Stück sollen die Betonplatte und der Stahlüberbau abgetragen werden. Auch die hohen Brückenpfeiler sollen überwiegend scheibchenweise abgetrennt und mit schwerem Gerät gehoben und abtransportiert werden. Dort, wo Erschütterungen durch herabstürzende Bauteile keine großen Schäden befürchten lassen, soll aber auch Sprengstoff zum Einsatz kommen.

Das sei auch Ergebnis der Gutachten, die nun nahezu komplett seien, so Fischer. Mit den Bauwerksentwürfen und Informationen zum Brückenabriss will die Autobahn GmbH nach einer ersten Bürgerbeteiligung vor sechs Jahren im April, Mai 2026 erneut in die öffentliche Diskussion gehen. In rund eineinhalb Jahren, so kündigt es der Bereichsleiter an, wolle sein Haus alle Unterlagen

für das noch ausstehende Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde einreichen.

Dann wäre auch der Zeitpunkt, dass Bürgerinnen und Bürger, aber auch Umweltverbände oder andere Träger öffentlicher Belange ihre Anregungen und Kritik zum Ausbauprojekt noch einmal platzieren können. 2019 hatte sich erster Widerstand formiert. Fischer resümiert aktuell aber eine unaufgeregte Kommunikation insbesondere mit den Menschen, die unter oder nahe der Brücke Eigentum haben. Man habe kontinuierlich in Kontakt gestanden, so Fischer, der bis dato keinen Fundamentalwiderstand sieht. Alles sei „lösbar“, wenn man im Dialog bleibe. Der laufe derzeit „super“.

Wenn die zwei neuen Brücken in mehr als einem Jahrzehnt stehen werden, soll noch der sechsstreifige Ausbau der Autobahn Richtung Kreuz Breitscheid und Richtung Essen-Kettwig folgen. Ein Umbau der Knotenpunkte selbst ist aber nicht geplant.



Tobias Fischer, Bereichsleiter Bau und Erhaltung der Autobahn GmbH des Bundes.

Gerd Wallhorn /
FUNKE Foto
Services