

<http://www.derwesten.de/staedte/essen/A-40-verschaerft-soziales-Gefaele-in-Essen-id3235362.html>

Stadtentwicklung

Kommentare: 31 Trackback-URL

A 40 verschärft soziales Gefälle in Essen

Essen, 15.07.2010, Marcus Schymiczek



Ein Blick auf die Wohnbebauung an der A 40 von der Brücke an der Martin-Luther-Straße. Foto: Klaus Micke / WAZ FotoPool

Essen. Das Einkommen ist niedriger, die Arbeitslosigkeit höher, das Risiko, zu verarmen, größer: Die Stadtautobahn A40 verschärft das soziale Gefälle in den angrenzenden Stadtteilen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie.

Doppel-Studie

Essen und Berlin

Die Stadtforscher von „Topos“ untersuchten die Auswirkungen einer Stadtautobahn auf das Wohnumfeld nicht nur an der A 40 in Essen, sondern auch am Beispiel der A 100 in Berlin. Klagen über die Belastung waren weitgehend identisch. In Berlin waren jedoch in 40 Prozent der Wohnungen Schallschutzfenster eingebaut, in Essen nur in 25 Prozent der Wohnungen.

Wenn am kommenden Sonntag die A40 zum vielbeachteten „Stilleben“ wird und Tausende auf der Überholspur tafeln, sitzen die Anrainer in Frohnhausen und Holsterhausen in der ersten Reihe. Ihr Fenster wird zum Logenplatz, und viele dürften sie diesmal dafür sogar beneiden. Ausnahmsweise einmal. Denn jeder, der die enge Autobahnschlucht entlang fährt, ahnt es beim Anblick der Fassaden: Wer hier zu Hause ist, zählt sonst nicht zu den Privilegierten dieser Stadt. Welchen Einfluss aber hat die Stadtautobahn auf das nahe Wohnumfeld? „Topos“, ein Büro für Stadtplanung, Landschaftsplanung und Stadtforschung aus Berlin, ist dieser Frage im Auftrag der Linkspartei im Bundestag unter anderem am Beispiel der A40 nachgegangen. Das Ergebnis: Die Autobahn führt zu einer sozialen Abwertung der Gegend; wer

hier wohnt, hat weniger Geld im Portemonnaie, ist häufiger arbeitslos und lebt nicht selten in einem Haus, das dringend renoviert werden müsste.

Das ist alles nichts Überraschendes, möchte man vielleicht meinen. Richtig interessant wird's aber, wenn man näher hinsieht, was die Stadtforscher getan haben: An der A40 liegen demnach zwischen „erster Reihe“ und „zweiter Reihe“ bereits Welten.

Der Soziologe Sigmar Gude und sein Team haben ihr „Untersuchungsgebiet“ zwischen der Martin-Luther-Straße und der Hamburger Straße abgesteckt, 2000 Haushalte links und rechts der A40 wurden befragt, darunter jene, die unmittelbar an der Autobahn wohnen, aber auch jene aus der „zweiten Reihe“, Anwohner der Lübecker Straße zum Beispiel oder der Bentheimer Straße. Elf Prozent der Fragebögen kamen zurück.

25 Prozent mehr

im Portemonnaie

Betrachtet man die Arbeitslosigkeit, so ist sie bereits im gesamten „Untersuchungsgebiet“ fast doppelt so hoch wie in den beiden Stadtteilen Frohnhausen (11,5%) und Holsterhausen (10,1%). Unter Anwohnern, die unmittelbar an der Autobahn leben, sind sogar 27% ohne Arbeit, in der „zweiten Reihe“ nur 9%.

Deutliche Unterschiede gibt es auch beim Einkommen. Haushalte der „ersten Reihe“ haben statistisch betrachtet rund 1200 Euro pro Monat zur Verfügung, in der „zweiten Reihe“ liegt das Einkommen um 25 Prozent höher. Dass Familien, die direkt an der A40 wohnen, häufiger von Armut bedroht sind und seltener ein Auto besitzen als andere, passt in dieses Bild.

Und noch ein Ergebnis, brachten die Soziologen ans Licht: Je näher ein Wohnhaus an der Autobahn steht, um so schlechter ist der Zustand des Gebäudes. Aus der „ersten Reihe“ klagten zum Beispiel 29% über Feuchtigkeit oder Schimmel. Aus der „zweiten Reihe“ waren es nur 15%.

Das alles hat man vielleicht vermutet. „Nun können wir sagen: Es ist auch so“, betont Sigmar Gude. Wohl gemerkt: Die Ergebnisse stützen sich vor allem auf Befragungen.

Welche Schlussfolgerungen ziehen die Forscher ? Und was bedeutet das für Essen? Innerstädtische Autobahnen tragen offenkundig dazu bei, dass sozial schwierige Viertel entstehen. Wer zieht schließlich schon freiwillig direkt an eine Autobahn? Die Diskussion um die Abdeckung der A40 dürfte auch diese Studie nicht mehr in Gang bringen, zumindest nicht mit Aussicht auf Erfolg. Die sozialen Folgen, die der Bau einer Autobahn oder Schnellstraße nach sich zieht, sollten in Planfeststellungsverfahren mit aufgenommen werden, fordern die Stadtforscher. Die Diskussion um den Ausbau der A52 könnte die Studie also befeuern.