

(Teil)-Projektnummer	A52-G30-NW
Straße	A 52 AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	Neue Vorhaben weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
Geplante Maßnahme	6-streifiger Neubau
Verfahrensstand	UVS-Planungen begonnen; nicht weitergeführt
LABÜ-Aktenzeichen	E 48-05.84 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Das Gesamtprojekt A52-G30-NW ist Teil der geplanten durchgehenden Autobahn A 52 als Durchstreckung von der A 44 im Süden von Essen bis zum Autobahndreieck mit der Autobahn A 2 in Gladbeck und darüber hinaus bis zur AS Gelsenkirchen-Buer der A 52. Im Gesamtzusammenhang soll diese neue Verbindung die Möglichkeit eines N-S-Netzschlusses von der A 43 im Norden bis zur A 44 im Süden sowie zur A 3 im Südwesten ermöglichen. Über die A 535 ergibt sich eine zusätzliche Anschlussmöglichkeit bis zur A46 im Süden. Ziel dieses Netzschlusses sind ausschließlich wirtschaftliche Überlegungen. Denn es sollen die Grundlagen zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung des anliegenden Planungsgebietes geschaffen. Laut dem PRINS-Dossier zu A52-G30-NW soll das Mittelzentrum Gladbeck und der Siedlungsraum des nördlichen Ruhrgebietes durch die neue durchgehende Autobahn A 52 leistungsfähig an das Oberzentrum Essen angebunden werden.

Diese beiden im Entwurf enthaltenen Teil-Projekte sind im Zusammenhang zu betrachten – eine Trennung im Entwurf des BVWP 2030 erfolgte lediglich aufgrund der beiden hierfür bereits eingeleiteten Planfeststellungsverfahren! Der PFA für das Teilprojekt A52-G60-NW-T1-NW endet an der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck. Eine eigenständige Verkehrsbedeutung haben die beiden Teilprojekte nicht!

Bei dem Gesamtprojekt A52-G60-NW zwischen der A 42 und der A 2 handelt es sich um ein Teilprojekt des Baues einer neuen Süd-Nord-Verbindung durch Essen, Bottrop und Gladbeck bis nach Gelsenkirchen (A 52). Im Entwurf des BVWP 2030 ist der vollständige Neubau der A 52 durch Umbau der B 224 zur kreuzungsfreien A 52 mit verschiedenen Gesamtprojekten und Einzelprojekten enthalten.

Es wird bezweifelt, dass der gesamte Neubau der A 52 tatsächlich verwirklicht werden kann. Die Umsetzung einzelner Teilprojekte kann jedoch überregionale Verkehrsbeziehungen nicht abdecken, da für den Verkehr keine verkehrsgünstige Möglichkeit besteht, vom zukünftigen Autobahnende am AK mit der A 42 nach Süden zu gelangen. Als reine Umleitungsverbindung vom AK mit der A 42 bis zum AK mit der A 2 macht das Autobahnfragment der A 52 von der A 42 bis zur A 2 keinen Sinn.

Ein durchgehender Neubau der A 52 zwischen Essen-Heisingen im Süden und Gelsenkirchen im Norden betrifft insbesondere auch den umstrittenen Neubau der A 52 von der A 40 bis zur A 42 durch dicht bebauten Essener Wohnsiedlungsbereiche und ist daher in der Bevölkerung in Essen äußerst umstritten.

Auch in Gladbeck bestehen in der Bevölkerung erhebliche Widerstände gegen einen Neubau der A 52 mitten durch das Stadtgebiet: 2012 haben sich die Gladbecker Bürger in einem Bürgerentscheid mit 55,8 % gegen den Ausbau der B224 zur A52 vom AD mit der A 2 bis zur AS Gelsenkirchen-Buer entschieden (siehe hierzu auch Bewertungsbogen zum Gesamtprojekt A52-G70-NW).

Die Naturschutzverbände lehnen es ab eine neue Autobahn auf Kosten der Natur und vor allem der Bevölkerung entlang der neuen Autobahn A 52 zu errichten. Es wird nicht der Bedarf gesehen; vor allem auch deshalb, weil keinerlei Entlastungen von Durchgangs-

und/oder Ziel- und Quellverkehr in den von der neuen Autobahn durchschnittenen Städten und darüber hinaus (Sekundär- und indirekte Wirkungen) prognostiziert werden.

Im PRINS-Dossier für das Gesamtprojekt A52-G60-NW und die Teilprojekte 1 A52-G60-NW-T1-NW und T2-NW wird darauf verwiesen, dass bereits bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der UVU eine Alternativenprüfung erfolgt sei. Dies ist aber nicht richtig. Schon im Rahmen der Planoffenlage für das Teilprojekt 1 im März 2009 fehlte bei der vom Land NRW (Landesbetrieb Straßen) in Auftrag gegebenen Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) eine Prüfung von Alternativen (Trassenalternativen bzw. Alternativen zur verkehrlichen Problemlösung, d.h. Möglichkeiten zur Verlagerung auf den SPNV und ÖSPV).

Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs im Raum Gladbeck/Bottrop/Essen von der Straße auf andere Verkehrsmittel sind bereits beschlossen bzw. Planungen dazu sind vergeben. So sind im „Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ des Landesverkehrsministers NRW Verbesserungen beim SPNV vorgesehen und teilweise vom dafür zuständigen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bereits beschlossen. Ebenso ist eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg (RS2) von Gladbeck über Bottrop nach Essen vom Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) beauftragt worden.

Die zuvor genannten Maßnahmen zur Stärkung des SPNV und des Radverkehrs sind nicht in die Bewertung des Projektes A52 eingeflossen. Die vermutlich eintretenden Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die anderen Verkehrsmittel wurden nicht berücksichtigt und nicht in die Nutzen-Kosten-Analyse eingerechnet.

Während der Entwurf des BVWP 2030 von einer Abnahme der Verkehrsmengen nach dem Bau der A52 ausgeht, zeigen die Planunterlagen der Offenlage 2011 ein völlig anderes Bild. Es wird mit einer deutlichen Zunahme der Verkehrsmengen, je nach Streckenabschnitt 53-60 %, gerechnet. Dies hätte deutliche Auswirkungen auf die Umwelt, aber auch auf die sonstigen Parameter (Reisezeit, Abgasemissionen etc.), die der Bewertung der Trasse zugrunde liegen.

Ein höheres Verkehrsaufkommen hat eine stärkere Lärm- und Abgasbelastung zur Folge, wodurch Anwohner stärker beeinträchtigt werden. Ebenso hat ein höherer Lkw-Anteil erhebliche Umweltauswirkungen und macht sich im reduzierten Verkehrsfluss auf der Trasse bemerkbar.

Eingriff in Natur und Landschaft

Das Gebiet durch das das Gesamtprojekt A52-G30-NW durchschnittene Gebiet ist dicht besiedelt (Wohngebiete, Gewerbe- und Industriegebiete) mit einem hohen Anteil versiegelter Flächen. Zum Teil sind größere Wohnquartiere betroffen.

Es muss mit erheblichen Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen gerechnet werden. Dieses betrifft auch Varianten mit Tunnellagen. Die für das Wohnumfeld im Essener Osten (Erholungsbereiche) bedeutsamen einzigen relevanten Freiraumbereiche Hangebachtal und Helenenpark werden gravierend beeinträchtigt.

Nach den im Linienbestimmungsverfahren vorgelegten Untersuchungen (UVS und faunistische Kartierung sowie Artenschutzgutachten) sind im betroffenen Raum zahlreiche artenschutzrelevanten Tierarten vorhanden und die Vorkommen massiv beeinträchtigt; mit entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen zur Verhinderung der Verbotstatbestände gem. § 44 BNtSchG muss gerechnet werden; u.a. Kreuzkröte, Kleiner Wasserfrosch, Breitflügelfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus usw.). Insbesondere bei den Fledermäusen werden Leitlinien der Fledermäuse zerschnitten und es ist mit Verlusten von essentiellen Nahrungshabitaten und Verlusten von Quartierstandorten und Fortpflanzungsstätten zu rechnen (u.a. „Balzarenen“).

Letzteres betrifft auch die Amphibien und die Avifauna; auch hier werden Verbotstatbestände gem. Artenschutzrecht ausgelöst.

Die Artenschutzrechtlichen Probleme sind auch deshalb so gravierend, weil es sich bei den betroffenen Habitaten um wichtige Trittsteinhabitats handelt und hierbei Populationen betroffen sind, deren Erhaltungszustände im Ruhrgebiet und darüber hinaus schlecht sind.

Laut Zwischenbericht LBP 2011 werden erhebliche Flächeninanspruchnahmen – auch mit Tunneln – erwartet: ca. 47,0 ha. In der Planung sind zwar teilweise Tunnel vorgesehen; jedoch nur geringe Anteile - sollen bergmännisch erstellt werden, so dass bei oberirdischer Bauweise von Totalverlusten auszugehen ist. Ermittelt wurde ein Kompensationserfordernis von ca. 50 ha (erste Schätzungen); entsprechende Flächen sind im Stadtgebiet von Essen nicht zu finden.

Die Einstufung der Umweltbetroffenheit mit „gering“ ist also nicht gerechtfertigt. In der Nutzen-Kosten-Analyse und bei den nicht monetarisierten Umweltkriterien muss sich dies niederschlagen.

Beim geplanten Bau der A 52 handelt es sich größtenteils um den Ausbau der bestehenden B 224. Entgegen der Annahme für sonstige Ausbauprojekte werden z.B. die Durchlässigkeit der Trasse und die Kollisionsgefährdung nicht verbessert. Entsprechende Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Gegenüber der bestehenden B 224 mit einem Querschnitt von 26 m vergrößert sich die Trassenbreite im Zuge des Autobahnbaus auf ca. 36 bis 40 m. Außerdem sind teilweise bis zu 9 m hohe Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen. Die Trennwirkung der Straßentrasse wird dadurch zukünftig deutlich verstärkt.

Die zukünftig deutlich breitere Straßentrasse und die hohen Lärmschutzwände haben in jedem Fall auch eine städtebauliche Bedeutung. Der östlich der A 52-Trasse liegende Siedlungsteil des Stadtteils Boy wird vom übrigen Stadtgebiet abgeschnitten.

Die erhöhte Trennwirkung muss im Rahmen der SUP und der städtebaulichen Beurteilung (Modul D) berücksichtigt werden. In den PRINS-Dossiers zum Gesamtprojekt und zu den Teilprojekten 1 und 2 findet sich zu Modul D jedoch nur die Aussage „nicht bewertungsrelevant“. Dies missachtet die tatsächliche örtliche Situation

Forderung: Streichung

Der Neubau der A 52 durch das Essener Stadtgebiet wird abgelehnt. Dieses gilt auch für das im WB* enthaltene Projekt A52-G30-NW - A 52 AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42).