

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	A 52-G60-NW A52-G60-NW-T1-NW A52-G60-NW-T2-NW
<b>Straße</b>	A 52 AK Essen-N (A 42) - s AD Essen / Gladbeck (A 2) A 52 s AD Essen / Gladbeck bis AD Essen / Gladbeck
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	A52-G60-NW-T1-NW = VB-E A52-G60-NW-T2-NW = VB
<b>Geplante Maßnahme</b>	Neubau (4 Streifen)
<b>Verfahrensstand</b>	Planfeststellungsverfahren eingeleitet
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	A 52 AK Essen-N (A 42) - s AD Essen / Gladbeck (A 2) = E/BOT/RE 12-12.95 ST /05.11 A 52 s AD Essen / Gladbeck bis AD Essen / Gladbeck = RE 33-01.05 ST /12.14

### **Bewertung des Vorhabens**

#### **Bedarf / Alternativen**

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.

Diese beiden im Entwurf enthaltenen Teil-Projekte sind daher 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!

Die A52 Gesamtprojekt / Teilprojekte 1 und 2 wird in den PRINS-Dossiers („Grunddaten“) in die Verbindungsfunktionsstufe 0/1 eingestuft. Dies entspricht zwar den „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008, ist aber in der besonderen Städtekonstellation des Ruhrgebietes nicht fach- und sachgerecht. Die Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 werden wie folgt definiert:

Stufe 0 - kontinental – Verbindung zwischen Metropolregionen

Stufe 1 - großräumig - Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren

Die zuvor definierten Situationen sind im Ruhrgebiet und insbesondere im Bereich der geplanten A52-Trasse nicht gegeben. Die Ober- bzw. Mittelzentren Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop und Essen sind von der Entfernung her nicht so weit auseinander, dass von einer kontinentalen oder großräumigen Verbindung gesprochen werden kann. Es handelt sich um Entfernungsparameter, die als lokal, maximal jedoch als regional bezeichnet werden können.

Der jetzt geplante Trassenabschnitt der A52 hat keine überregionale Bedeutung, da eine Fortsetzung nach Süden (Bereich Stadtgebiet Essen) in absehbarer Zeit nicht realisierbar sein wird.

Der gesamte Bauabschnitt der geplanten A52 von der A42 bis zur A2 ist als ein Projekt zu betrachten und zu bewerten.

Nur dieser gesamte Abschnitt würde sich sinnvoll bauen lassen. Wieso es zur Unterscheidung in zwei Teilprojekte gekommen ist, ist nicht nachvollziehbar. Im PRINS-Dossier zu Teilprojekt 2 wird auf Seite 2 darauf verwiesen, dass dieses Teilprojekt nur in Zusammenhang mit dem Teilprojekt 1 bewertbar ist. Wieso es dann zu einer etwas unterschiedlichen Dringlichkeitseinstufung kommt, ist nicht nachvollziehbar (Teilprojekt 1 „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“; Teilprojekt 2 „Vordringlicher Bedarf (VB)“). Beide Abschnitte weisen vergleichbare Verkehrsmengen und entsprechende Stausituationen auf.

Die in der Datenbank PRINS für das Gesamtprojekt unter Pkt. „1.2 Grunddaten“ angegebene Baulänge stimmt nicht. Statt 3,7 km sind es 5,5 km. Ebenso stimmt beim Teilprojekt 2 die Baulänge nicht. Hier muss es statt 0,1 km richtigerweise 1,9 km heißen. Die Veränderung der Baulängen hat ggf. Auswirkungen auf die Bewertung der Trassen (z.B. bei der SUP). Beim Gesamtprojekt A52-G60-NW und beim Teilprojekt 2 A52-G60-NW-T2-NW wird im PRINS-Dossier unter Pkt. „3.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall“ auf das Teilprojekt bzw. auf das Hauptprojekt (Gesamtprojekt) verwiesen. Angaben zu Pkt. 3.5 finden sich jedoch nur beim Teilprojekt 1 A52-G60-NW-T1-NW. Dort sind unter 2.5 verschiedene Karten mit Verkehrsstärken abgebildet.

Beim Gesamtprojekt A52-G60-NW und beim Teilprojekt 1 A52-G60-NW-T1-NW wird bei den Grunddaten (siehe Punkte 1.2, 2.2) keine Angabe zum Bautyp / Bauziel gemacht. Lediglich beim Teilprojekt 2 findet sich hier die Angabe „4-streifiger Neubau“. Der geplante Ausbau geht beim Teilprojekt 1 fast durchgängig über die 4-Spurigkeit hinaus.

Beim Teilprojekt 2 fehlen im PRINS-Dossier die Angaben zur künftigen mittleren Verkehrsbelastung (siehe Punkt 3.2 Grunddaten). Dies ist nicht nachvollziehbar, da im begonnenen Planfeststellungsverfahren dazu Zahlen genannt wurden.

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 einem 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).

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**

Beim Teilprojekt 2 wird im PRINS-Dossier unter Pkt. 3.8 „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“ angegeben, dass das Ausbauprojekt im Stadtraum von Bottrop liegt. Dies ist falsch. Das komplette Teilprojekt 2 befindet sich im Stadtgebiet Gladbeck.

Die Bewertung der Umweltbetroffenheit (Modul B) mit „gering“ (PRINS-Dossier, Grunddaten) beim Projekt A 52 wird nicht der Bedeutung des östlich der geplanten Trasse liegenden Freiraums „Kranenburger Feld“ (größtenteils geschützter Landschaftsbestandteil-LB) und dem Waldgebiet „Welheimer Wald“ (Landschaftsschutzgebiet-LSG) gerecht. Beide Grünbereiche sind Teil größerer, zusammenhängender Grün-/Freiräume, die sich nach Norden bzw. Osten fortsetzen. Beide Bereiche haben lokal erhebliche Bedeutung für die Erholung und den Artenschutz.

Das Kranenburger Feld in Bottrop zeichnet sich aus durch zahlreiche Landschaftselemente (Gehölzstreifen etc.), seine Vielfältigkeit, die bislang weitgehend ungestörten natürlichen Bodenverhältnisse und das Vorkommen diverser (sensibler) Tierarten. Im Umfeld sind derartig ausgestattete Räume selten. Das Landschaftsbild zeichnet sich in Teilbereichen aus durch die noch vorhandene typische Eigenart einer bäuerlichen Kulturlandschaft mit verschiedenartigen Gehölzstrukturen sprechen. Auf Ackerflächen ist das Vorkommen von Offenlandarten (z.B. Kiebitz) nachgewiesen.

Das Kranenburger Feld wird durch eine ca. 750 m parallel zur geplanten A52-Trasse geführte Straße, die als Zubringer zur Anschlussstelle Horster Straße ausgelegt ist, stark beeinträchtigt (Flächenversiegelung, Lärm, Luftschadstoffe etc.). Das Kranenburger Feld erhält ebenso wie der Welheimer Wald keinen gesonderten Lärmschutz um die naturräumlichen Funktionen (Erholung etc.) zu schützen. Die zukünftig höheren Verkehrsmengen auf der A52 werden aber zu erhöhten Beeinträchtigungen dieser Räume führen.

Durch die Verlegung der Horster Straße und die neue Verbindung zur Straße „Im Gewerbepark“, einschließlich Bau der Anschlussstelle, werden wichtige Strukturen im Bereich des Kranenburger Feldes in Bottrop durchschnitten und der Raum wird um ca. 10 ha verkleinert.

Das nicht-monetarisierte Umweltkriterium „Landschaftsschutzgebiet“ und „Regionaler Grünzug“ (Darstellung im Regionalplan) werden im Bereich der A 52-Trasse nicht ausreichend berücksichtigt. Im Ballungsraum sind solche Freiraumbereiche von hoher Bedeutung. Eine höhere Schutzkategorie ist vielfach aufgrund der geringen Flächengröße oder der bestehenden Beeinträchtigungen nicht möglich. Da diese Freiräume jedoch häufig die einzig verbliebenen Freiräume für Mensch und Tier sind, haben sie für die Erholung und viele Arten als Rückzugsräume eine hohe Bedeutung. Durch die geplante Autobahn A 52 treten Beeinträchtigungen auf (Lärm, Flächeninanspruchnahme etc.) die auch erhebliche Auswirkungen auf den verbleibenden Freiraum haben.

Der Neubau der A 52 führt zur Beeinträchtigungen durch die Verkleinerung der Habitate planungsrelevanter Arten (z.B. Braunkehlchen, Steinschmätzer, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Habicht, Kiebitz, Kleinspecht, Mäusebussard, Rebhuhn, Teichrohrsänger, Zwergtaucher, Kreuzkröte) .Die erheblichen Störungen des Habitates des Rebhuhns im Bereich des Kraneburger Feldes werden nicht betrachtet.

Die faunistische Sonderuntersuchung hebt die Bedeutung der Zechenbahntrasse (DB Strecke 2246) und des Radweges aufgrund der vorhandenen Gehölzstrukturen als zur Zeit genutzte Querungshilfe über die B224 für Fledermäuse (Breitflügelfledermaus) hervor. Durch die Verbreiterung und Anhebung der Brücke wird diese Struktur zerstört. Eine Wiederherstellung der Strukturen oder sogar eine Verbesserung durch ergänzende Gehölzpflanzungen auf der westlichen Seite der Straßentrasse (wie in der faunistischen Sonderuntersuchung vorgeschlagen) sind nicht geplant.

Die jetzt schon vorhandene Trennwirkung durch die B 224 wird sich für flugfähige Tierarten signifikant erhöhen.

Die Breite der neuen Straßentrasse ist deutlich höher, ebenso die Verkehrsbelastung. Hinzu kommen die bis zu neun Meter hohen Lärmschutzwände. Durch verschiedene neuere Untersuchungen wurde nachgewiesen, welche Auswirkungen Autobahnen auf Vögel und insbesondere Fledermäuse haben. Bisher stattfindende Querungsflüge werden verhindert, wenn hohe Lärmschutzwände neu gebaut werden, da diese als Leitstrukturen / Begrenzungen angenommen werden. In diesen Fällen ist es angebracht, baulich entsprechende neue Querungshilfen an geeigneten Stellen zu schaffen.

Entgegen der Annahme für sonstige Ausbauvorhaben werden z.B. die Durchlässigkeit der Trasse und die Kollisionsgefährdung nicht verbessert. Entsprechende Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Gegenüber der bestehenden B224 mit einem Querschnitt von 26 m vergrößert sich die Trassenbreite im Zuge des Autobahnbaus auf ca. 36-40 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 A52-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

Zum Schutz der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung in Essen, Bottrop und Gladbeck (in Gladbeck u.a. Siedlung Brokamp, in Hauptwindrichtung gelegen) werden umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erforderlich. Vorliegendes Luftschadstoffgutachten prognostiziert an einigen Punkten ein Erreichen des Grenzwertes für NO<sub>2</sub>.

Beim geplanten Bau der A52 handelt es sich größtenteils um den Ausbau der bestehenden Bundesstraße 224. Entgegen der Annahme für sonstige Ausbauvorhaben werden z.B. die Durchlässigkeit der Trasse und die Kollisionsgefährdung nicht verbessert. Entsprechende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Gegenüber der bestehenden B224 mit einem Querschnitt von 26 m vergrößert sich die Trassenbreite im Zuge des Autobahnbaus auf ca. 36-40 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 A52-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

Erhebliche Auswirkungen auf den schon stark vorbelasteten Freiraum im Abschnitt ab der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck bis zur A 2 (A52-G60-NW-T2-NW ) mit einem neuen Autobahndreieck. Hier kommt es zu massiven Verlusten im Waldgebiet Wittringer Wald; dieses ist auch wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung von Bottrop und Gladbeck. Mit Artenschutzproblemen ist hier zu rechnen, aufgrund der Habitatausstattung bzw. Bedeutung für Arten, die nach dem Artenschutzrecht europaweit geschützt sind.

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 über Bottrop bis nach Gladbeck wird abgelehnt. Es ist daher auf den Neubau der A 52 zwischen dem AK Essen/Nord (A 42) und dem AK Essen/Gladbeck (A 2) mit den beiden Teilprojekten A52-G60-NW-T1-NW und A52-G60-NW-T2-NW zu verzichten.