

Planfeststellung für den Bau der A52 vom AK Essen-Nord (B224) bis AK Essen/Gladbeck, im Abschnitt Teil 01: AK Essen-Nord (B224) - südlich AK Essen/Gladbeck (Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck) vom Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+625,072 in den Städten Essen und Bottrop sowie in den Gemeinden Hünxe und Schermbeck

Stellungnahme der Stadt Gladbeck zu o.g. Planfeststellungsverfahren der A 52

Gegen die vorgelegten Pläne für den Bau der Autobahn A 52 vom Autobahnkreuz Essen-Nord bis zum Autobahnkreuz Essen-Gladbeck im Abschnitt Teil 01 erhebt die Stadt Gladbeck die nachfolgend aufgeführten Bedenken und Einwendungen.

Gliederung der Stellungnahme der Stadt Gladbeck:

- **Vorbemerkung**
- **Einstellung des Planfeststellungsverfahrens wegen rechtserheblicher Verfahrensfehler im Zusammenhang mit der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung**
- **Fehlerhafte Abschnittsbildung bei der Realisierung der A 52**
- **Anbindung Gewerbepark Brauck / südliche Stadtteile**
- **Autobahnkreuz A 2 / A 52**
- **Folgemaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz**
- **Anmerkungen zu Belangen der Umwelt, des Lärms und der Schadstoffe**
- **Weitere Verkehrsführung der A 52 im Stadtgebiet**
- **Finanzielle Auswirkungen für die Stadt Gladbeck**
- **Realisierung der A 52**

Vorbemerkung

Seit Jahrzehnten setzt sich die Stadt Gladbeck mit der Problematik der Höherstufung der Bundesstraße B 224 zur Autobahn A 52 auseinander. Die Bundesstraße B 224 verläuft auf einer Länge von ca. 4,4 km mitten durch das Stadtgebiet. Der Abstand zur angrenzenden Wohnbebauung ist sehr gering. Die Bundesstraße hat eine deutlich trennende Wirkung im Siedlungsgefüge der Stadt Gladbeck. Der Freizeit- und Erholungsbereich Wittringen mit dem Stadion und dem Freibad wird auf der Ostseite von der Bundesstraße begrenzt und vom Stadtteil Butendorf abgetrennt. In Fahrtrichtung Nordost verläuft die Bundesstraße ab der Kreuzung mit der Goethestraße/Steinstraße in einer Tieflage, um östlich der Bahnlinie Dorsten/Wanne-Eickel wieder das normale Geländenniveau zu erreichen. In Höhe der Stadtgrenze Gladbeck/Gelsenkirchen schließt die Bundesstraße an die dort bereits gewidmete Autobahn A 52 an. Mitte der 80iger Jahre wurden an der Bundesstraße Lärmschutzwände als freiwillige Maßnahme des Bundes errichtet, um die problematische Lärmsituation für die angrenzende Wohnbevölkerung zu mildern. Mit der intensiv gewünschten Lärmreduzierung wurde jedoch die städtebauliche Trennwirkung der Bundesstraße mit dieser Maßnahme verstärkt.

Verkehrlich ist die Bundesstraße B 224 in das Straßenverkehrsnetz der Stadt Gladbeck eingebunden, in dem sie an fünf Stellen mit dem Straßennetz über Kreuzungen verknüpft ist. Mit der Höherstufung der Bundesstraße B 224 zu einer Autobahn geht die Funktion der heutigen in das städtische Verkehrsnetz integrierten Hauptverkehrsstraße verloren und kann im Stadtgebiet nur schwer - und unter Umständen überhaupt nicht - ausgeglichen werden. Dieser Umstand und die Tatsache, dass es sich um ein Autobahnprojekt handelt, das mitten durch ein vorhandenes Siedlungsgefüge geführt werden soll, **müssen** zu einem angemessenen Ausgleich städtischer Belange führen.

Die Stadt Gladbeck hat sich daher intensiv in den bisherigen Planungsprozess des Autobahnprojektes eingebracht. In den zurückliegenden 20 Jahren wurden im Auftrag der Stadt Gladbeck verschiedene Gutachten und Machbarkeitsstudien zur Führung der Autobahn A 52 im Stadtgebiet erstellt. Sie haben dazu beigetragen, dass eine allmähliche Annäherung zwischen den Belangen der Autobahnplanung des Bundes und denen der Stadt Gladbeck erreicht werden konnte. Dennoch sind viele Sachverhalte noch nicht geklärt. Auch ist ein Interessenausgleich aufgrund gegebener technischer und finanzieller Restriktionen bei einigen Kritikpunkten grundsätzlich nicht erreichbar.

Im Zuge der vorbereitenden Planung für das Autobahnkreuz A 52 hat die Straßenbauverwaltung für den Neubau der A 52 im Abschnitt zwischen Autobahnkreuz A 42 / A 52 und der Stadtgrenze Gladbeck/Gelsenkirchen als Beitrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Umweltverträglichkeitsuntersuchungen bzw. -studien erstellen lassen. Im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsstudie für den Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Essen/Gladbeck und der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West wurde erstmals auch eine Trassenvariante mit in die Prüfung einbezogen. Diese

Trassenvariante sieht eine Alternative zu einer innerstädtischen Führung der A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck vor, in dem die A 52 im Freiraum zwischen den Städten Gelsenkirchen und Gladbeck geführt wird und eine Einbeziehung der Autobahn A 2 vorsieht. Grundsätzlich ist hierzu anzumerken, dass zu Beginn des Planungsprozesses für die Autobahn A 52 vor ca. 20 Jahren ein Linienbestimmungsverfahren nicht durchgeführt worden ist, da man stets davon ausgegangen ist, dass die Autobahn A 52 im wesentlichen nur auf der Trasse der bestehenden Bundesstraße B 224 geführt werden kann. Insofern sind Trassen-Alternativen zum Verfahrensbeginn nicht geprüft worden. Erst in einer sehr späten Phase des A 52 -Projektes wurde eine alternative Teilführung für die A 52 (Führung durch die Heege) in das Planungsverfahren aufgenommen.

Im Planungsverfahren der Autobahn A 52 wurde im Auftrag der Straßenbauverwaltung eine „Verkehrsuntersuchung für den Bau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West“ (erstellt von der IGS, Ingenieurgemeinschaft Stolz mbH, Kaarst, März 2005) in Auftrag gegeben. In dieser Verkehrsuntersuchung ist eine Prognose für die Verkehrsentwicklung im Jahr 2020 enthalten.

Für den Bereich der Stadt Gladbeck werden im Falle einer innerstädtischen Führung der A 52 auf der Trasse der vorhandenen Bundesstraße B 224 für den Prognosezeitraum 2020 folgende Verkehrswerte prognostiziert:

A 52 im Abschnitt zwischen A 2 und Schützenstraße 71.100 Kfz/ 24h

A 52 im Abschnitt zwischen Grabenstraße und AS GE-Buer-West 57.400 Kfz/24h

Gegenüber dem Prognose-Nullfall ergibt sich hierbei eine Steigerung von jeweils annähernd 60 %. Für den Fall, dass die A 52 eine innerstädtische Führung erhalten soll, fordert die Stadt Gladbeck aufgrund dieser hohen Verkehrsbelastungszahlen einen maximalen Schutz der Wohnbevölkerung vor den autobahnbedingten Lärm und Abgasen.

In diesem Zusammenhang erwartet die Stadt Gladbeck die Klärung folgenden Sachverhaltes:

Wie die Stadt Gladbeck indirekt erfahren hat (Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 02.02.2009 an eine Bürgerin der Stadt Bottrop) stützt sich das Bundesverkehrsministerium bei der volkswirtschaftlichen Beurteilung der A 52 Maßnahme auf die Bedarfsplanbewertung des Bundesverkehrswegeplans. Dabei wird die A 52 als Teil der Bewertungseinheit A 44 / A 52 / A 535 im Abschnitt zwischen Gelsenkirchen-Buer und Ratingen (A 3) gesehen. In der diesbezüglichen Projektnummer für das Land NRW (NW 5603) wird für dieses Projekt eine Bewertungsprognose von 140.700 Kfz/24 h angegeben. Es ist dabei nicht zu erkennen, in welchem Teilabschnitt mit dieser Verkehrsmenge zu rechnen ist. Die Stadt Gladbeck erwartet daher eine Klarstellung, ob die für den Autobahnabschnitt der A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsprognosen dem dargestellten Projekt NW 5603 entsprechen

oder ob möglicherweise durch diesen Projektzusammenhang höhere Verkehrswerte bei der Autobahn A 52 im Abschnitt Gladbeck zu erwarten sind.

Einstellung des Planfeststellungsverfahrens wegen rechtserheblicher Verfahrensfehler im Zusammenhang mit der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung

Die Stadt Gladbeck verlangt die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens, da die unterlassene Auslegung der Planungsunterlagen im Bereich der Stadt Gladbeck einen rechtserheblichen Verfahrensfehler darstellt. Eine Neueinleitung des Planfeststellungsverfahrens muss unter vollumfänglicher Beteiligung der Stadt Gladbeck und seiner Bürger durch Auslegung der Planungsunterlagen auf Gladbecker Gebiet erfolgen. Außerdem ist bei einer Neueinleitung des Verfahrens die richtige Abschnittsbildung zu beachten (siehe dazu unten).

Für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 – 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) nach Maßgabe der Regelungen des Fernstraßengesetzes (FStrG). Nach § 73 Abs. 2 VwVfG hat die Anhörungsbehörde zu veranlassen, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt, ausgelegt wird. § 17 a Satz 1 Nr. 1 FStrG in der Fassung des Art. 2 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 bestimmt ergänzend, dass die Auslegung in den Gemeinden zu erfolgen hat, in denen sich das Vorhaben „**voraussichtlich**“ auswirkt.

Nach dem Inhalt der Begründung zum Entwurf des vorstehend genannten Gesetzes hat sich in materiell-rechtlicher Hinsicht jedoch keine Änderung zu der vormals geltenden Fassung des § 17 Abs. 3 a FStrG ergeben (vgl. BT-DruckS 16/54, S. 32).

Der Sache nach kommt es sowohl nach der Gesetzesfassung des § 73 Abs. 2 VwVfG als auch nach § 17 a Satz 1 Nr. 1 FStrG auf eine „*Betroffenheitsprognose*“ an (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, Kommentar, BFStrG, § 17 Rdn. 73).

Bei der Frage, in welchen Gemeinden sich ein Vorhaben auswirken kann, ist dabei nicht nur auf die unmittelbar betroffenen Grundstücke und Einrichtungen abzustellen, sondern auch auf mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, Kommentar, 10. Auflage, § 73 Rdn. 41).

Der Plan ist also nicht nur in den Gemeinden auszulegen, auf deren Gebiet das Vorhaben unmittelbar verwirklicht wird, sondern auch in den Gemeinden, in deren Gebiet sich das Vorhaben mittelbar auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat daher zu prognostizieren, wie weit das Vorhaben sich räumlich auswirken wird (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, Kommentar, 7. Auflage, § 73 Rdn. 30).

Maßgeblich für die zu treffende Prognoseentscheidung ist der Zweck der Planfeststellung, nämlich die Gestaltung der Rechtsverhältnisse der Betroffenen und die Entscheidung über die durch die Planung betroffenen Belange und Rechte. Zudem wird mit dem Offenlegungsverfahren dem Anspruch der von dem Vorhaben potenziell Betroffenen auf Gewährung rechtlichen Gehörs Rechnung getragen. Das Verfahren dient daher auch dem Schutz von Individualinteressen (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, a.a.O.; Kodal/Krämer, Straßenrecht, Kap. 35, Rdn. 6).

Stellt sich während des Verfahrens heraus, dass der Kreis der Gemeinden zu eng gezogen war, so muss die Planauslegung in diesen Gemeinden nachgeholt werden, andernfalls droht ein rechtserheblicher Verfahrensfehler (vgl. Kopp/Ramsauer, a.a.O.; Stelkens/Bonk/Sachs, a.a.O.).

Nach alledem kommt es für die Bestimmung der Gemeinden, in denen die Planunterlagen auszulegen sind, also maßgeblich auf die von der Anhörungsbehörde zu prognostizierenden faktischen Auswirkungen des Planvorhabens an. Zu berücksichtigen sind dabei sowohl unmittelbare, als auch mittelbare Auswirkungen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es offensichtlich zu sein, dass die Planfeststellungsunterlagen für den ersten Teilabschnitt des oben genannten Straßenbauvorhabens auch im Bereich der Stadt Gladbeck hätten ausgelegt werden müssen. Unerheblich ist für diese Feststellung, dass der Teilabschnitt nicht über die Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck hinausreicht. Es liegt auf der Hand, dass der Ausbau der B 224 zur BAB A 52 bis unmittelbar zur Stadtgrenze der Stadt Gladbeck sich auch auf deren Gebiet nachhaltig auswirken wird.

Eine derartige (mittelbare) Auswirkung ist bereits in der zu erwartenden deutlichen Verkehrszunahme auf dem folgenden Trassenabschnitt der B 224 im Gladbecker Stadtgebiet zu sehen. Auswirkungen bestehen daher hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der B 224 in ihrem weiteren Verlauf sowie mit Blick auf die aus der Verkehrszunahme resultierende Zunahme der Lärmimmissionen auch auf Gladbecker Stadtgebiet. Dies gilt im Übrigen unabhängig von der Frage nach dem Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung, da auch außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Vorschrift die Notwendigkeit besteht, erhöhte Belastungen der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärmimmissionen in die planerische Abwägungsentscheidung einzustellen (Vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5/07, Juris, Rdn. 17; Landmann/Rohmer, Kommentar, zu § 42 BImSchG, Rdn. 4).

Eine weitere Betroffenheit des Gebiets der Stadt Gladbeck ergibt sich auch daraus, dass schon im jetzt geplanten Streckenabschnitt eine Anbindung des Gladbecker Stadtgebietes an die auf Bottroper Gebiet geplante Anschlussstelle vorgesehen ist. Diese Straßentrasse endet planerisch derzeit unmittelbar an der Stadtgrenze und soll offensichtlich zukünftig in ihrer Weiterführung den Gewerbepark Brauck auf dem Gebiet der Stadt Gladbeck erschließen. Hierdurch werden planerische Vorentscheidungen getroffen, die sich zwangsläufig unmittelbar auf das Gebiet der Stadt Gladbeck aus-

wirken werden. Hiervon sind dann auch Grundstückseigentümer im Bereich der Stadt Gladbeck unmittelbar betroffen. Auch dies gebietet zwangsläufig die Auslegung der Planunterlagen im Gebiet der Stadt Gladbeck.

Nach alledem ist zusammenfassend festzustellen, dass die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen auch in der Stadt Gladbeck hätte erfolgen müssen, da sich das geplante Straßenbauvorhaben auch mit Blick auf dessen ersten Teilabschnitt im Gebiet der Stadt Gladbeck auswirken wird. Das Unterlassen der Auslegung der Planunterlagen in Gladbeck stellt einen rechtserheblichen Verfahrensfehler dar. Die Auslegung der Planungsunterlagen in Gladbeck ist daher entweder nachzuholen, oder das Planfeststellungsverfahren wird eingestellt und wird unter rechtmäßiger Beteiligung der Stadt Gladbeck und seiner Bürger neu eingeleitet.

Abschnittsbildung bei der Realisierung der A 52

Zur Abschnittsbildung ist zunächst zu betonen, dass die Planung einer Straße in Abschnitten grundsätzlich zulässig und häufig aus rein praktischen Überlegungen heraus auch zwingend ist (zur straßenrechtlichen Abschnittsbildung vgl. BVerwG, Urteil vom 19.09.2002 – 4 CN 1/2 –, Juris, Rdn. 46; OVG NW, Urteil vom 19.04.2007 – 7 D 118/06.NE –, Juris, Rdn. 67).

Die Bildung von Teilabschnitten einer Straße ist nach dem Inhalt der vorstehend zitierten Entscheidungen allerdings nur dann gerechtfertigt, wenn sie auf der Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung vorgenommen wird. Jeder Abschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, muss eine Verkehrsfunktion erfüllen können. Mit diesen Voraussetzungen soll gewährleistet werden, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das gesamte Planungskonzept nachträglich als nicht realisierbar erweist oder aufgegeben wird (Vgl. ergänzend BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 -, BVerwG 100, 238, 255; Urteil vom 28.01.1999 - 4 CN 5.98 - BVerwG 108, 248).

Die Teilplanung darf sich dabei nicht soweit verselbstständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.09.2002, 4 CN 1/2).

Danach würde der Planung des hier vorgesehenen Teilabschnitts die Planrechtfertigung fehlen, wenn der Abschnitt keine eigenständige Verkehrsfunktion erfüllt und/oder die Gefahr besteht, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben.

Mit Blick auf die bereits oben dargestellten Folgewirkungen des geplanten Teilabschnitts auf das Gebiet der Stadt Gladbeck, ist die Stadt Gladbeck der Auffassung, dass hier den Anforderungen aus der Rechtsprechung nur dann genüge getan wird, wenn der planfestzustellende Streckenabschnitt mindestens bis zum zukünftigen Autobahnkreuz A 52/A2 erweitert wird. Der willkürlich gewählte Streckenabschnitt bis zur Stadtgrenze Bott-

rop/Gladbeck führt zu unlösbaren Planungskonflikten im weiteren Trassenverlauf der B 224, wenn die Weiterführung der A 52 bis zum Autobahnkreuz mit der A 2 scheitert.

Außerhalb der Frage der Planrechtfertigung stellt sich mit Blick auf die planerische Abwägungsentscheidung weitergehend die Frage, ob nicht sogar die Gesamtplanung des Ausbaus der A 52 bis hin zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer West Gegenstand einer einheitlichen Planung sein muss. Auch die Planung der A 52 bis zum geplanten Kreuz mit der A 2 dürfte mit Folgewirkungen für die Stadt Gladbeck verbunden sein, die nur im Rahmen einer Gesamtabwägung bewältigt werden können. Die Stadt Gladbeck geht davon aus, dass auch die Weiterführung der Autobahn bis zum Kreuz A 52/A 2 Mehrverkehre auf dem verbleibenden Teilstück der B 224 verursachen wird, die dort zu einer Verkehrsbelastung führen, die zwingend die Weiterführung der A 52 durch Gladbeck bedingen wird. Die hiermit in Zusammenhang stehenden Fragen, einschließlich der notwendigen Alternativenprüfung, können dann jedoch nur im Rahmen eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens geprüft und bewältigt werden.

Es bestehen daher erhebliche Zweifel daran, dass man hier bei abschnittsweiser Planung zu abwägungsfehlerfreien Ergebnissen kommt.

Ergänzend hierzu werden folgende Anmerkungen vorgebracht.

Die Straßenbauverwaltung differenziert in dem Erläuterungsbericht zum Neubau der A 52 in Essen und Bottrop zwischen den Begriffen ‚Planfeststellungsbereich und –abschnitt‘ wie folgt: (siehe Seite 3 des Erläuterungsberichtes):

„Der Planfeststellungsbereich umfasst den auf Essener und Bottroper Stadtgebiet liegenden Teil des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und dem Autobahnkreuz Essen/Gladbeck ausgewiesenen Bedarfsplanabschnittes der A 52. Für die im Süden und Norden angrenzenden BAB-Abschnitte sind gesonderte Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Diese Abschnitte befinden sich ebenfalls im vordringlichen Bedarf. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt der A 52 hat durch die an seinem Beginn und Ende verbleibenden Anschlüsse an die 4-streifige Bundesstraße B 224 und durch die planfreie Verknüpfung mit dem örtlichen Straßennetz eine selbständige Verkehrsfunktion. Damit behält der Abschnitt auch dann noch seine sinnvolle Verkehrsfunktion, wenn die angrenzenden Planfeststellungsabschnitte nicht gebaut werden sollten. Der vorliegende Streckenabschnitt besitzt somit einen eigenen Verkehrswert“.

Die Stadt Gladbeck hat die Sinnhaftigkeit eines an der Stadtgrenze endenden Planfeststellungsabschnitts bereits in früheren Gesprächen mit der Straßenbauverwaltung thematisiert und hat in diesem Zusammenhang nachgefragt, wie eine verkehrstechnische Übergangslösung zwischen A 52 und Bundesstraße B 224 für den Fall aussieht, dass der Abschnitt an der

Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck endet. Der Landesbetrieb Straßenbau hat der Stadt Gladbeck daraufhin mitgeteilt, dass eine durchgängige Realisierung angestrebt wird und dass eine zeichnerische Darstellung einer denkbaren Übergangslösung bislang nicht erarbeitet worden ist.

Die in den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Plandarstellungen zeigen am Ende der Planfeststellung (Planunterlage 7.5, Bau-km 3+625,072) einen in dieser Form nicht realisierbaren Übergang zwischen der vorhandenen Bundesstraße B 224 und dem neuen Querschnitt der Autobahn 52. Insofern ist dieser Feststellungsabschnitt in dieser Form nicht realisierbar. Der gewählte Querschnitt der zukünftigen Autobahn A 52 lässt erkennen, dass eine Verknüpfung mit der von dieser Stelle ca. 1,1 km entfernten A 2 vorgesehen ist. Aus dem Bauwerksplan 7.5 sind auf der Westseite der geplanten A 52 (Fahrtrichtung Essen) am Ende des Planfeststellungsabschnitts vier Fahrstreifen und 1 Standspur eingezeichnet. Diese zusätzlichen 2 Fahrstreifen sind für die Einfädelung der Verbindungsrampen eines möglichen Autobahnkreuzes A 2/A 52 erforderlich und daher in der Planung vorgesehen. Die verkehrlich notwendigen Voraussetzungen für die zukünftige Anbindung der A 52 an die A 2 sind daher in dieser Planung bereits berücksichtigt.

Aus Sicht der Stadt Gladbeck wird hiermit bereits ein Zwangspunkt hinsichtlich des Baues des Autobahnkreuzes A 2 / A 52 geschaffen.

Für den Fall, dass der Bau der A 52 an der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck enden soll, ist eine bautechnische Anpassung der unterschiedlichen Fahrstreifen an die vorhandene Bundesstraße B 224 erforderlich.

Die aus südlicher Fahrtrichtung kommenden Autobahnverkehre würden in diesem Fall an der sich nördlich anschließenden Kreuzung B 224/Kösheide aufgrund der hier bestehenden Signalisierung in eine nicht autobahnkonforme Verkehrsregelung überführt. Die bestehende Signalisierung würde hier die Funktion einer "Pfortneranlage" übernehmen mit der Konsequenz einer Rückstaubildung des Autobahnverkehrs, die zudem mit Verkehrssicherheitsproblemen einhergehen wird. Aus Sicht der Stadt Gladbeck ergibt sich daher ein eigener Verkehrswert nur für den Fall einer zwischen den Autobahnkreuzen Essen-Nord und Essen/Gladbeck durchgängig realisierten Autobahn A 52.

Im Ergebnis muss der planfestzustellende Streckenabschnitt deshalb mindestens bis zum zukünftigen Autobahnkreuz A 52/A2 erweitert werden. Ergänzend sollte überprüft werden, ob der Streckenabschnitt nicht sogar bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer West erweitert werden muss.

Eine Alternative hierzu bestünde darin, im Rahmen der Planfeststellung für den Teilabschnitt hinreichend verbindlich zu regeln, dass mit dem Bau des noch funktionslosen Abschnitts erst nach vollziehbarer (lückenschließender) Anschlussplanung begonnen werden darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 – 4 C 5.95 –, BVerwGE 100, 238, 255).

Anbindung Gewerbepark Brauck / südliche Stadtteile

Die Anbindung des Gewerbeparks Brauck und die damit einhergehende Verkehrserschließung der südlichen Stadtteile sind aus Sicht der Stadt Gladbeck im Rahmen der Autobahnplanung A 52 ein zentrales Anliegen, das sie intensiv in den bisherigen Planungsprozess eingebracht hat. Bislang ist es hierbei nicht zu einer zufriedenstellenden und für die Stadt Gladbeck akzeptablen Lösung gekommen. Die Stadt Gladbeck erhebt daher Einwendungen gegen die vorliegende Planung.

Der Gewerbepark Brauck wurde in den 90ziger Jahren des letzten Jahrhunderts mit Hilfe von EU-Mitteln auf einer ehemaligen Zechenbrache entwickelt und umfasst insgesamt drei größere gewerbliche Bereiche (nördlicher Bereich Graf Moltke 3/4, mittlerer Bereich Holzplatz, südlicher Bereich Mathias Stinnes 3/4), die sich auf einer Gesamtfläche von ca. 60 ha im Stadtteil Brauck befinden. Diese kettenartig miteinander verbundenen Gewerbeflächen bilden zusammen einen wesentlichen „Baustein“ des Wirtschaftsstandorts Gladbeck und haben überregionale Bedeutung. Es sind dort mehr als 50 Unternehmen mit rund 1.000 Arbeitsplätzen angesiedelt, die im Vertrauen auf die Attraktivität des Gewerbeparks in den letzten Jahren erhebliche Investitionen durchgeführt haben und weitere Expansionen planen.

Verkehrlich sind die Bereiche durch die Europastraße/Brüsseler Straße miteinander verbunden. Anschlüsse an das städtische Verkehrsnetz bestehen über die Helmutstraße/Phönixstraße, die Welheimer Straße und die Boyst./Rosshaidestr. Zur leistungsgerechten regionalen Verkehrsanbindung konnte die Stadt Gladbeck erreichen, dass der Gewerbepark Brauck über die Straßburger Straße an die Bundesstraße B 224 angebunden wurde. Zur Ermöglichung dieses Anschlusses mussten in der Anschlussstelle Essen/Gladbeck Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses ergriffen werden (Bau eines Abfahrtschnefens im süd-östlichen Quadranten). Die Zu- und Abfahrt in den Gewerbepark Brauck an der B 224 wird seit der Eröffnung im Mai 2002 mit täglich ca. 6000 KFZ gut genutzt. Die verkehrliche Inanspruchnahme zeigt, dass die Zu- und Abfahrt des Gewerbeparks auch eine erhebliche Verkehrsbedeutung für das Verkehrsnetz des südlichen Stadtgebietes übernimmt.

Die aktuelle Anbindung an die B 224 unmittelbar südlich der A 2 stellt eine optimale Erschließung dar, die wesentlich dazu beigetragen hat, dass der Gewerbepark Gladbeck-Brauck als attraktiver Wirtschaftsstandort wahrgenommen wurde und die Flächenvermarktung inzwischen weitgehend abgeschlossen werden konnte.

Bezogen auf die restlichen Flächen werden aussichtsreiche Verhandlungen mit Unternehmen geführt, die zu einer Steigerung der Qualität der Unternehmensstruktur im Gewerbepark beitragen wird. Die optimale Verkehrsanbindung des Gewerbeparks Gladbeck-Brauck war und ist für die angesiedelten / ansiedlungsinteressierten Unternehmen mit der ausschlaggebende Faktor für die Standortentscheidung.

Bei der Entwicklung des Gewerbeparks hatte die Schaffung einer Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz eine zentrale Bedeutung. Es wurde daher bereits damals eine Anbindung entlang des Haldenfußes zur Kösheide entwickelt, um von dort über die hier bestehende Kreuzung mit der Bundesstraße B 224 einen Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz zu erhalten. Diese Erschließungsstraße entlang des Haldenfußes wurde planungsrechtlich im städtischen Bebauungsplan Nr. 99 gesichert. Schwierigkeiten bei der Realisierung dieser Trasse entlang des Haldenfußes aufgrund des damals bestehenden Problems, dass sich die Halde selbst entzündet hatte, sowie die sich bietende Chance, direkt in Höhe der südlichen Rampe der Anschlussstelle Essen/Gladbeck durch Schaffung einer Kreuzung einen direkten Anschluss an die Bundesstraße zu erhalten, führten damals dazu, dass die Erschließungsstraße entlang des Haldenfußes nicht gebaut worden ist. Die Stadt Gladbeck hatte sich damals mit dem Landesverkehrsministerium dahin verständigt, dass die Direktanbindung des Gewerbeparks Brauck an die Bundesstraße B 224 als Provisorium anzusehen ist und dass für den endgültigen Ausbau des Knoten A 2 / A 52 diese Erschließungsstraße verlegt werden muss. Für diesen Fall hat die Stadt Gladbeck die Mehrkosten hierfür zu tragen, wobei das Land eine Förderung für den Bau der neuen Erschließung zugesagt hat. In dem dazugehörigen Erlass hatte das Landesverkehrsministerium damals festgelegt, dass die zukünftige Anbindung des Gewerbeparks Brauck an die geplante A 52 südlich der A 2 zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht konkret festgelegt werden kann. In dem Erlass wurde allerdings der Hinweis gegeben, dass dieser Anschluss im Hinblick auf den Autobahnknoten A 2 / A 52 eher südlich der Kösheide im Bereich der Stadtgrenze zu Bottrop liegen dürfte. (Anlage: Erlass des Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr vom 16. Nov. 1992).

Die Stadt Gladbeck ist daher stets davon ausgegangen, dass im Falle der Realisierung der Autobahn A 52 der Gewerbepark Brauck im unmittelbaren Umfeld wieder eine Anschlussstelle an die Autobahn A 52 erhalten wird. Die Stadt Gladbeck hat daher im Jahr 1998 im Rahmen einer von ihr beauftragten Machbarkeitsstudie („Variantenuntersuchung zur verkehrlichen und städtebaulichen Integration der A 52 in Gladbeck“) einen ersten Grobentwurf für eine solche Anschlussstelle erarbeiten lassen. Diese planerischen Überlegungen wurden im Jahr 2001 mit der Stadt Bottrop abgestimmt und fanden die volle Unterstützung der Stadt Bottrop. (Anlage: Plan Anschlussstelle Brauck von 2001).

In den darauffolgenden Jahren hat die Straßenbauverwaltung die Planungen für die A 52 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Bottrop-Boy/Welheim und dem geplanten Autobahnkreuz A 2 / A 52 weiter betrieben. Dabei wurde deutlich, dass die von der Stadt Gladbeck erwartete Anschlussstelle in Höhe der Straße Kösheide in der gewünschten Form von Seiten der Straßenbauverwaltung nicht verfolgt wird. Es wurde das Konzept entwickelt, den bereits bei der planerischen Entwicklung des Gewerbeparks Gladbeck-Brauck konzipierten Anschluss entlang des Haldenfußes der Mottbruchhalde zur Straße Kösheide aufzugreifen und über eine Parallelstraße zur A 52 in südlicher Richtung zu führen, um in Höhe der Straße „Im Gewerbepark“ (Stadt Bottrop) an diese über ein Brückenbauwerk anzubinden und weiter in südlicher Richtung eine Straßenverbindung zur Anschlussstelle Horster Straße/Brauckstraße herzustellen. **Bei dieser Ver-**

kehrslösung für den Gewerbepark Brauck verschlechtert sich die Anbindungssituation des Gewerbeparks insbesondere bei seiner Verkehrsanbindung aus westlicher/östlicher und nördlicher Fahrtrichtung ganz erheblich!

Im Rahmen der aktuellen Planfeststellung fordert die Stadt Gladbeck daher, die Ausdehnung des Planfeststellungsabschnitts, um die Erschließung des Gewerbeparks Brauck sowie die Anbindung der südlichen Stadtteile in Gänze klären zu können. Dabei sieht die Stadt Gladbeck die Notwendigkeit, eine Anbindung des Gewerbeparks Brauck an die A 52 im direkten Umfeld auf dem Stadtgebiet zu prüfen und zusätzlich Alternativen zu der in der Planfeststellung dargestellten Anbindung des Gewerbeparks Brauck zu entwickeln.

Aus Sicht der Stadt Gladbeck benötigt die flächenhafte Ausdehnung des Gewerbeparks, insbesondere für die südlichen Gewerbeflächen Holzplatz und Mathias-Stinnes III/IV mehrere leistungsgerechte Erschließungsstraßen. Eine Erschließung sämtlicher Gewerbeflächen in Gladbeck-Brauck ausschließlich über eine in das Teilgebiet Graf Moltke III/IV führende Anbindung ist aus Sicht der Stadt Gladbeck nicht ausreichend.

Neben der erwähnten Direktanbindung sind folgende Erschließungsalternativen vorstellbar:

Erschließung des Gewerbeparks-Brauck mit Anbindung an das innerstädtische Verkehrsnetz (Kreisverkehr Horster Straße/Rossheidestrasse) über die Welheimer Straße.

Erschließung der südlichen Gewerbeflächen von der Brauckstraße über die Heringstraße und von dort weiter nach Norden über eine heute noch im Betrieb befindliche Eisenbahngütertrasse mit Anbindung an die Boystraße.

Erschließung der Gewerbeflächen insbesondere im Bereich Mathias-Stinnes III/IV und Holzplatz über eine Verlängerung der Boystraße in Richtung Westen durch das Teil zwischen der Mottbruchhalde mit Überbrückung der Boy und Anschluss an das auf Bottroper Stadtgebiet neu geplante Straßensystem im Bereich der Anschlussstelle Bottrop-Boy/Welheim.

Die benannten Verschlechterungen der verkehrlichen Anbindung für den Gewerbepark Brauck betreffen auch die südlichen Stadtteile Butendorf und Brauck. Der Wegfall der Direktanbindung der Straßburger Straße an die Bundesstraße B 224 wird zu erheblichen Verkehrsverlagerungen nicht nur beim gewerblichen Güterverkehr, sondern auch bei den Stadtverkehren von und nach Brauck und Butendorf führen. Aus Sicht der Stadt Gladbeck werden diese Verkehrsverlagerungen – in Abhängigkeit von der Lage und Ausbildung der zukünftigen Anschlussstelle Gladbeck-Mitte an die A 52 – insbesondere die Helmutstraße, die Horster Straße, die Graben-/Land-/Marienstraße, die Phönixstraße und die Roßheidestrasse betreffen. Hier gilt es den Nachweis zu führen, dass diese Verkehrsverlagerungen verträglich und entsprechend den verkehrlichen Leistungsfähigkeitskriterien abgewickelt werden können. Dies betrifft auch die an diesen Straßen befindlichen Lichtzeichenanlagen. Für den Fall des Erfordernisses einer zusätzli-

chen LSA-Steuerung besteht die Erwartung, dass diese Bestandteil der A 52-Maßnahme wird.

Autobahnkreuz A 2 / A 52

Wie bereits dargelegt, ist aus Gründen der Sicherstellung eines eigenen Verkehrswertes bei dem aktuellen in der Planfeststellung befindlichen Autobahnabschnitt A 52 die Verknüpfung der A 52 mit der Autobahn A 2 zwingend erforderlich. Die Stadt Gladbeck sieht daher die aktuelle Planfeststellung für den Abschnitt der Autobahn A 52 auf dem Gebiet der Stadt Bottrop in direktem Zusammenhang mit dem Autobahnkreuz A 2 / A 52. Sie äußert daher bereits im Zuge dieses Anhörungsverfahrens ihre Bedenken hinsichtlich des geplanten Autobahnkreuzes.

Aus der im Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz (*Verkehrsuntersuchung für den Bau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West, März 2005*) erstellten Verkehrsprognose für die Autobahn A 52 sind die für das Jahr 2020 zu erwartenden Verkehre auf der A 2 und der A 52 im Abschnitt Gladbeck zu entnehmen. Westlich der A 52-Anbindung wird für die A 2 eine Gesamtverkehrsbelastung von ca. 112.000 KFZ/Werntag prognostiziert; östlich des Autobahnkreuzes beläuft sich die Verkehrsmenge auf der A 2 auf ca. 71.000 KFZ/Werntag. Für die A 52 belaufen sich die Werte nördlich der A 2 auf ca. 71.000 KFZ/Werntag und südlich der A 2 auf ca. 59.000 KFZ/Werntag. Die Gesamtsumme aller in das Autobahnkreuz einfahrenden Verkehre beträgt ca. 155.000 KFZ/Werntag. Die Abwicklung dieser äußerst hohen Verkehrsmengen ist mit einer extremen Verlärmung des Umfeldes verbunden. **Zum Schutz der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung (Siedlung Brokamp, in Hauptwindrichtung gelegen) werden daher umfangreiche Schutzmaßnahmen gefordert.**

Der regional- und überregionalbedeutsame Freizeit- und Erholungsbereich Wittringer Wald grenzt im Süden unmittelbar an die A 2 und an seiner Ostseite an die heutige Bundesstraße B 224. Für die Stadt Gladbeck hat dieser ca. 100 ha große zusammenhängende Grünbereich eine wichtige innerstädtische Freizeit- und Erholungsfunktion für die Bürgerinnen und Bürger. **Die Stadt Gladbeck fordert daher einen klaren Schutz dieser Erholungsflächen vor weiterem autobahnbedingten Verkehrslärm und Schadstoffen.**

In den bisherigen Planungsverfahren zur Autobahn A 52 hat die Stadt Gladbeck stets auf die durch das Autobahnkreuz A 2 / A 52 verbundenen Probleme hingewiesen. Sie sieht in der verkehrstechnischen Ausgestaltung des Autobahnkreuzes sowie insbesondere einzelner Verbindungsrampen (u.a. Überwurf über die A 2 für die Verkehrsbeziehung von Süden nach Westen) eine erhebliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes. Dies betrifft sowohl die Gesamtausdehnung des AB-Kreuzes wie auch seine problematische Höhenentwicklung.

Insgesamt ist festzustellen, dass die vorhandene Autobahn A2 sowie die geplante Autobahn A 52 die angrenzenden Landschaftsräume des Pelkumer Feldes, des Wittringer Waldes sowie der Haldenlandschaft Brauck erheblich in Mitleidenschaft zieht. Diese negative Beeinflussung wird durch das Ausmaß des Autobahnkreuzes noch verstärkt.

Die Stadt Gladbeck entwickelt seit Jahren mit erheblichen finanziellen Aufwand die Freizeitlandschaft Gladbeck, bestehend aus einer Vernetzung der Grünzüge (Grüner Ring Gladbeck), des Wittringer Waldes, Pelkumer Feldes und der Haldenlandschaft Gladbeck. Diese Erholungsräume sind touristisch überregional bekannt und werden häufig aufgesucht. Eine zusätzliche Verlärmung und die wesentliche Veränderung des Landschaftsbildes ist eine starke Beeinträchtigung der Landschaftserholung und des Landschaftserlebens. Der Gladbecker Bevölkerung wird ein Stück Lebensqualität entzogen und die Erreichbarkeit der Naherholungsräume wird sehr in Mitleidenschaft gezogen. Minderungsmaßnahmen sind deshalb unbedingt erforderlich. Hier sind beispielhaft „Landschaftsbrücken“ zu nennen. Die Autobahnüberquerungen über die A 2 (Ellinghorster Straße) und über die zukünftige A 52 (Kösheide) sollten daher eine ausreichende Breite und ein entsprechendes Erscheinungsbild erhalten.

Folgemaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz

Das Autobahnprojekt A 52 beseitigt bestehende Geh- und Radwege, die heute in Teilabschnitten entlang der heutigen Bundesstraße B 224 auf dem Gebiet der Stadt Bottrop vorhanden sind. Hierfür wird kein durchgehend erkennbares Ersatzwegeangebot im Zuge des Baus der Autobahn A 52 geschaffen. Die Stadt Gladbeck sieht die Notwendigkeit einer weitgehend direkten Wegeverbindung zwischen den Städten Gladbeck, Bottrop und Essen, insbesondere für Radfahrer und regt daher an, eine solche durchgängige Wegeverbindung im Nahbereich der A 52 herzustellen.

Bedingt durch den Bau der Autobahn A 52 ergibt sich die Notwendigkeit, ergänzende Straßenbaumaßnahmen im kommunalen Netz durchzuführen. So wird in Höhe der Anschlussstelle Bottrop-Boy/Welheim zwischen der Horster Straße (Stadt Bottrop) und der Straße „Im Gewerbepark“ eine neue Verbindungsstraße parallel zur A 52 geschaffen. An der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck zweigt von dieser Straße eine weitere Straße in nördliche Richtung ab. Nach den planerischen Vorstellungen der Straßenbauverwaltung soll diese Straße die zukünftige Ersatzanbindung für den Gewerbepark Gladbeck-Brauck darstellen. (siehe hierzu die Anmerkungen unter dem o.g. Punkt: Anbindung Gewerbepark Brauck / südliche Stadtteile)

Unabhängig von der Frage, ob die dargestellte Erschließungsstraße in Richtung auf das Stadtgebiet von Gladbeck für die Erschließung des Gewerbeparks Brauck und der südlichen Stadtteile eine akzeptable Lösung darstellt, wird auf folgenden Sachverhalt hingewiesen: Der in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Ausbauplan (Planunterlage 7.5 zwischen Bau-km 3+120 und 3+625,072) lässt den Regelquerschnitt dieser Straße erkennen,

eine Vermaßung ist nicht vorgenommen worden. Die Fahrbahn dürfte eine Breite von ca. 7 Meter haben, beidseitig sind Bankette vorgesehen. Dem Plan ist weiterhin zu entnehmen, dass diese Straße weder einen seitlichen Gehweg noch Radverkehrsanlagen enthält. Aus Sicht der Stadt Gladbeck wird dies für erforderlich gehalten. Die Stadt Gladbeck ist seit Jahren Mitgliedskommune in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen und ist bestrebt, den kommunalen Radverkehrsanteil dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels auch zukünftig zu steigern. Die gewünschte Radverkehrsverbindung stellt insbesondere im Alltagsverkehr eine sinnvolle Verbindung zwischen den Städten Bottrop und Gladbeck her. Aufgrund der Anbaufreiheit der Straße könnte die Notwendigkeit zur Führung des Fuß- und Radverkehrs auch durch einen ausreichend breiten einseitig angebauten Weg für Radfahrer und Fußgänger sichergestellt werden.

Um auch auf dem Stadtgebiet von Bottrop diese Fuß- und Radwegeverbindung fortzusetzen, sollten auch an der neu zu schaffenden Straßenverbindung zwischen der Straße „Im Gewerbepark“ und der Horster Straße (Stadt Bottrop) Fuß- und Radwege angebaut werden. Die im Plan dargestellte Radwegefhrung von der Welheimer Straße mit einseitiger Wegführung zur Straße „Im Gewerbepark“ mit Anbindung der Kraneburger Straße/Walter Spindler Straße wird aus Sicht der Stadt Gladbeck für nicht ausreichend erachtet. Diese Führung entspricht nicht einem zeitgemäßen Angebot, das den Bedürfnissen eines im Alltagsverkehr fahrenden Radfahrers gerecht wird.

Weiterhin wird bemängelt, dass entlang der Horster Straße (Stadt Bottrop) stlich der A 52 in Richtung Gladbeck (Brauckstraße) keine Radverkehrsanlagen sowie Anlagen zur Führung des Fußgängerverkehrs vorgesehen sind. Seit Jahren bemüht sich die Stadt Gladbeck, eine entsprechende Fortsetzung der in der Brauckstraße vorhandenen Geh- und Radwegefhrung in Richtung Bottrop-Boy zu erreichen. Die Brauckstraße bildet mit der Brücke über die Boye in einem weiten Umfeld die einzige Verbindung - nicht nur für den Kfz-Verkehr - sondern auch für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem südlichen Stadtgebiet Gladbeck und der Stadt Bottrop. Nach Norden besteht die nächste Brückenverbindung über die Boye erst an der Welheimer Straße. Vor diesem Hintergrund bildet die Brauckstraße (Landesstraße L 633) eine sehr wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Städten Bottrop und Gladbeck. Die Stadt Gladbeck hält die Einrichtung von eigenständigen Fußgänger- und Radverkehrsanlagen vor dem Hintergrund der in der Brauckstraße vorhandenen Verkehrsbelastung für geboten. Die Stadt Gladbeck hat im Jahr 1989/1990 die Brauckstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt erneuert und ausgebaut. Der seinerzeitige Umbau der Brauckstraße ist von der Stadt Gladbeck mit Zuschussmitteln des Landes in enger Abstimmung mit dem damaligen Straßen- und Autobahnamt Bochum durchgeführt worden. Im Rahmen dieser Abstimmung hat das LSA BA gegenüber der Stadt Gladbeck konkrete Vorgaben für den Anschlussbereich von der Ortsdurchfahrt in die freie Strecke formuliert. Danach waren für die freie Strecke beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege mit Trennstreifen zur Fahrbahn vorgesehen.

Dieser Sachverhalt wurde im September 2007 dem Landesbetrieb Straßen NRW Regionalniederlassung Ruhr in Bochum schriftlich mitgeteilt. In der diesbezüglichen Beantwortung des Schreibens hat der Landesbetrieb der Stadt Gladbeck mitgeteilt, dass ein Ausbau der Brauckstraße mit Radwegen vorgesehen sei. Die Maßnahme ist in dem entsprechenden Förderprogramm der Bezirksregierung Münster auf Platz 17 (Stand Oktober 2007) priorisiert. Eine zeitnahe Realisierung sei aufgrund der gegebenen Priorisierung nicht absehbar.

Die Stadt Gladbeck hält den Ausbau der Horster Straße (Stadt Bottrop) mit Radverkehrsanlagen für erforderlich und regt die zeitgleiche Realisierung dieser Maßnahme im Zuge des aktuellen Ausbaus der A 52 und der damit verbundenen Verlegung der Horster Straße an.

Anmerkungen zu Belangen der Umwelt, des Lärms und der Schadstoffe

Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung des Büros Davids, Terfrüchte und Partner, Essen, zum Neubau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz Essen/Nord und dem Autobahnkreuz Essen/Gladbeck wurde bereits im Jahre 2005 fertiggestellt. Aktuelle Erkenntnisse seit 2005 sind in diese Fassung bis heute nicht eingearbeitet worden. Die verwendeten Datengrundlagen sind noch um einiges älter (aus den Jahren 2002/2003 und früher, siehe Seite 8 der UVU). Die UVU entspricht in vielen Bereichen nicht mehr heutigem Kenntnisstand. Hier hätte eine Aktualisierung erfolgen müssen.

Folgende Punkte sind aus Sicht der Stadt Gladbeck einzuwenden (ausführliche Stellungnahme als Anhang):

- Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes im Rahmen der vorliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung beschränkt sich auf ca. 100 Meter rechts und links der bestehenden Trasse. Aufgrund der Auswirkungen der Autobahn wird dies als zu gering bezeichnet.
- Es wurden keine alternativen Trassen außerhalb der jetzigen Linienführung der B 224 untersucht. Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung hat aber genau diese Aufgabe.
- Die besondere Bedeutung auf die menschliche Gesundheit wird nicht ausreichend gewürdigt. Hier sei nur verwiesen auf die Aussagen im aktuellen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Nord bzw. auf die Bestimmungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie.
- Es fehlen konkrete Aussagen zur Belastungssituation (Lärm und Luft) für die Wohnstandorte auf Gladbecker Gebiet (Welheimer Straße).
- Es wurden keine eigenen Biotoperhebungen durchgeführt. Dies wäre bei der Bedeutung des Projektes notwendig gewesen.

Lärm und Luft auf Gladbecker Stadtgebiet

- Auf Gladbecker Stadtgebiet sind nahe an der Stadtgrenze an der Welheimer Straße etwa ein halbes Dutzend Wohnhäuser durch den Ausbau zur A52 betroffen. Hier wird es durch den zunehmenden Verkehr insbesondere zu verstärkten Lärmimmissionen kommen, aber auch die Schadstoffbelastung durch Feinstaub und NO₂ wird ansteigen. Aussagen werden dazu in den Unterlagen nicht gemacht. Eine offizielle Information der Anwohner ist nach Kenntnis der Stadt Gladbeck nicht erfolgt.
- Im vorliegenden Luftschadstoffgutachten wird an einigen Punkten ein Erreichen des Grenzwertes für NO₂ prognostiziert. Aufgrund der hohen Vorbelastung und des komplexen Rechenmodells kann aus der Sicht der Stadt Gladbeck eine Überschreitung des Grenzwertes für NO₂ nicht sicher ausgeschlossen werden.
- Im Erläuterungsbericht zum Neubau der A 52 wird der steigende Anteil an schadstoffarmen Kraftfahrzeugen in der Zukunft als Vorteil für die A 52 dargestellt. Dieser Vergleich ist jedoch nicht zulässig, da der Anteil der schadstoffarmen Kraftfahrzeuge ohnehin, also auch ohne einen Umbau zur A52, steigen würde und somit kein „Bonus“ ist, der für den Neubau spricht.

Die im Folgenden aufgeführten Sachverhalte beziehen sich auf die weitere Führung der A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck nördlich der A 2. Sie werden bereits jetzt im Rahmen des aktuellen Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt auf Bottroper Stadtgebiet vorgebracht, da die Stadt Gladbeck einen direkten Zusammenhang zwischen der weiteren Führung der A 52 und dem aktuellen Ausbau-Abschnitt sieht. Die Abschätzung der kommunalen Betroffenheit in einzelnen Ausbauabschnitten der A 52 ist nach Meinung der Stadt Gladbeck nur möglich, wenn ein Gesamtkonzept zur Führung der A 52 in der Region und insbesondere im Stadtgebiet vorliegt. Seit Jahren besteht das Bemühen sowohl von Seiten der Straßenbauverwaltung als auch der betroffenen Kommunen, ein abgestimmtes Konzept für die A 52 zu erreichen. Dieses liegt jedoch für das Stadtgebiet von Gladbeck noch nicht vor. Insofern äußert sich die Stadt Gladbeck in nachfolgende Hinweise und Bedenken, um ihre Betroffenheit bei den weiteren Abschnitten der Autobahnmaßnahme zu erklären. Die einzelnen Sachverhalte werden angesprochen, wobei die Präzisierung der städtischen Argumentation erst im Zuge der noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte des Autobahnkreuzes und der weiteren Führung im Stadtgebiet erfolgen wird.

Weitere Verkehrsführung der A 52 im Stadtgebiet

Wie bereits dargelegt, ist die Stadt Gladbeck insbesondere durch die weitere Verkehrsführung der A 52 im Stadtgebiet betroffen. Zu Beurteilung der in dem bisherigen Planungsverfahren vorgelegten möglichen Führung der A 52 im Stadtgebiet (Führung im Trog, Galerie- oder Tunnelführung, Führung durch die Heege) hat die Stadt Gladbeck im Oktober 2007 ein Gutachten durch das Büro SHP Ingenieure Hannover erstellen lassen. (Titel des Gutachtens: „Ganzheitliche Bewertung der Auswirkungen der BAB A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck“) Hierin werden die bislang vorgelegten Varianten beurteilt und es wird eine Bewertung aus kommunaler Sicht vorgenommen. Dabei wird deutlich, dass die autobahnbedingten Auswirkungen sehr vielfältig sind. In dem Gutachten wurde daher ein differenziertes Beurteilungs- und Bewertungssystem erarbeitet, das folgende Kriterien enthielt:

- Auswirkungen auf den Bereich Verkehr
- Beeinträchtigung von Städtebau und Siedlungsraum
- Auswirkungen auf das Umfeld
- Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit
- Fragen der Realisierung

Die Stadt Gladbeck sieht ihre Betroffenheit durch die Autobahnmaßnahme in diesen Zielfeldern gegeben. Sie wird sich daher für eine städtische Beurteilung der im weiterem Planungsverfahren der A 52 noch vorzulegenden Führungs- und Ausbauvarianten an diesen im Gutachten dargelegten Beurteilungskriterien orientieren und bringt diese daher bereits jetzt in das aktuelle Planfeststellungsverfahren mit ein.

Finanzielle Auswirkungen für die Stadt Gladbeck

Die Stadt Gladbeck ist zu den finanzschwachen Kommunen in der Em-scher-Lippe-Region zu zählen. Seit Jahren ist ein ausgeglichener Haushalt nicht bzw. nur schwer erreichbar. Im Investitionsplan des städtischen Haushalts sind u.a. die in den nächsten Jahren vorgesehenen größeren Straßenumbaumaßnahmen aufgelistet. Ergänzende Maßnahmen, die im Zuge des Autobahnprojektes A 52 im Stadtgebiet erforderlich werden, sind darin nicht enthalten. **Die Stadt Gladbeck hat die berechnete Befürchtung, dass eine kommunale Mitfinanzierung verschiedener ergänzender Baumaßnahmen erforderlich werden wird. Von einer ausschließlich veranlasserorientierten Finanzierung durch Bund und Land kann im Zuge des A 52-Projektes nicht ausgegangen werden. Dies wird jedoch seitens der Stadt Gladbeck gefordert.**

So wurde in dem bisherigen Planungsverfahren bereits deutlich, dass im Falle einer innerstädtischen Führung der A 52 und der damit einhergehen-

den Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsnetz eine neue kommunale Verkehrsstraße im Abschnitt zwischen der Phönixstraße und der Graben-/Landstraße erforderlich wird. Die Ersatzverpflichtung des Bundes wird sich dabei auf den gesetzlich festgelegten Finanzierungsrahmen beschränken. So wird die Finanzierung der aus kommunaler Sicht erforderlichen Straßenausstattung (z.B. Rad- und Fußwege, Beleuchtung, Grüngestaltung) durch die Stadt Gladbeck erfolgen müssen.

Weiterhin werden in diesem Zusammenhang zusätzlich ergänzende bauliche Anpassungsmaßnahmen im städtischen Verkehrsnetz durchzuführen sein (z.B. Umbau der Grabenstraße im Abschnitt zwischen Wilhelm- und Ringeldorfer Straße, Umbau der Horster Straße im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Gartenstraße). Um diese innerstädtischen Straßenumbaumaßnahmen zeitlich abgestimmt in die Autobahnmaßnahme einzufügen, ist es erforderlich, diese frühzeitig in die kommunale Finanzplanung mit aufzunehmen. Die Stadt Gladbeck erwartet daher klare und verbindliche Angaben über die Maßnahmen, bei denen eine kommunale Mitfinanzierung erforderlich wird. Ferner benötigt sie Angaben, ob und in welcher Größenordnung sie eine öffentliche Förderung bei diesen Straßenbaumaßnahmen erwarten kann.

Realisierung der A 52

Der Bau der Autobahn A 52 wird insbesondere im Stadtgebiet von Gladbeck als langjährige Großbaustelle zu einer erheblichen Beeinträchtigung des öffentlichen Lebens im Stadtgebiet beitragen. Von den Auswirkungen werden viele Bürgerinnen und Bürger sowie die örtliche Wirtschaft und der Handel ebenso wie städtisches Eigentum stark betroffen sein. Im städtischen Verkehrsnetz wird die Verkehrsbelastung sich verändern und in Teilabschnitten wird mit einer erheblichen Mehrbelastung zu rechnen sein. Der Landesbetrieb hat als Mindestbauzeit 5 Jahre angegeben. Während dieser Zeit ist der überörtliche Verkehr so zu lenken, dass eine Mehrbelastung im örtlichen Straßennetz weitgehend vermieden wird. Dennoch wird die Gefahr gesehen, dass beeinträchtigende Ausweichverkehre im städtischen Netz auftreten werden. Exemplarisch ist hier die Verkehrsbeziehung von der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West zur Anschlussstelle Gladbeck-Ellinghorst über die Konrad-Adenauer-Allee und die Beisenstraße zu benennen.

Die Stadt Gladbeck erwartet bereits im Zuge des jetzigen Planfeststellungsverfahrens ein frühzeitiges und mit den Kommunen abgestimmtes Konzept zur Führung der überörtlichen Verkehre während der Bauzeit. Um im Vorfeld konkrete Auswirkungen auf die Städte zu ermitteln, bieten sich Untersuchungen mit einem Verkehrsmodell an. Im Falle der nicht vermeidbaren Belastung innerstädtischer Straßen erwartet die Stadt ggf. eine vom Autobahnbaulastträger veranlasste Anpassung der innerstädtischen Signalregelung sowie die Beseitigung eventuell aufgetretenen Fahrbahnschäden an den betroffenen Straßenabschnitten.

Anlagen

Anmerkungen zu Belangen der Umwelt, des Lärms und der Schadstoffe

Erlass des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen vom 16. November 1992

Plandarstellung Anschlussstelle Gladbeck-Brauck April 2001

Anlage zur Stellungnahme der Stadt Gladbeck

Planfeststellung für den Bau der A 52 vom AK Essen-Nord (B 224) bis AK Essen/Gladbeck, im Abschnitt Teil 01:AK Essen-Nord (B 224) – südlich AK Essen/Gladbeck (Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+625,072

Anmerkungen zu Belangen der Umwelt, des Lärms und der Schadstoffe

1. Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung des Büros Davids, Terfrüchte und Partner, Essen, zum Neubau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz Essen/Nord und dem Autobahnkreuz Essen/Gladbeck wurde der Stadt Gladbeck erstmalig im Jahre 2007 zugeleitet. Hierzu ist damals schon in verschiedenen Besprechungen und im Schreiben von 01 gegenüber StA 61 angemerkt worden, dass diese Umweltverträglichkeitsuntersuchung bereits im Jahre 2005 fertiggestellt wurde. Aktuelle Erkenntnisse seit 2005 sind in diese Fassung bis heute nicht eingearbeitet worden. Die verwendeten Datengrundlagen sind noch um einiges älter (aus den Jahren 2002/2003 und früher, siehe Seite 8 der UVU). Die UVU entspricht in vielen Bereichen nicht mehr heutigem Kenntnisstand. Hier hätte eine Aktualisierung erfolgen müssen.

Zu den speziellen artenschutzrechtlichen Belangen kann die Stadt Gladbeck keine detaillierte Stellung beziehen, da die Zuständigkeit für den Schutz der Landschaft etc. beim Kreis Recklinghausen, Unterer Landschaftsbehörde, liegt. Hier ist eine Beteiligung dieser Fachbehörde einzufordern und sicherzustellen.

Darüber hinaus wurden die immer noch offenen Fragen zur Führung der A 52, der Anbindung des Gewerbeparks Braucks, die Umfahrung durch die Heege, usw., beispielsweise in dieser Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht angesprochen.

Im folgenden werden zu einigen der Aussagen in der vorgelegten Untersuchung Stellung genommen:

- Auf Seite 5 wird eine „Entlastung“ für die innerstädtischen Straßen angesprochen. Dies wird allerdings nicht durch gesicherte Untersuchungen belegt. Es ist eher zu befürchten, dass es zu einer Zunahme bzw. Verlagerung in andere, bislang nicht von starkem Verkehr beeinträchtigte Bereiche, kommt (z.B. durch Abbindung des Gewerbeparks Gladbeck-Brauck).
- Auf Seite 6 wird festgestellt, dass das Autobahnkreuz Gladbeck gemäß dem Bedarfsplan Bestandteil des südlich angrenzenden Abschnittes zum Neubau der A 52 ist. Dies widerspricht dem derzeit ausgelegten Planfeststellungsverfahren, das an der Stadtgrenze endet. In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird kein Bezug auf alternative Planungen genommen.

- Auf Seite 8 wird angesprochen, dass keine alternativen Trassen außerhalb der jetzigen Linienführung der B 224 untersucht wurden. Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung hat aber genau diese Aufgabe. Erst im Anschluss an verschiedene Lösungsvarianten sollte eine genauere Planung der „umweltverträglichsten Lösung“ unter Berücksichtigung der Ergebnisse der UVU erfolgen.
- Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes (Seite 8/9) im Rahmen der vorliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung beschränkt sich auf ca. 100 Meter rechts und links der bestehenden Trasse. Aufgrund der Auswirkungen der Autobahn wird dies als zu gering bezeichnet. Im Vergleich zur UVP für den Bereich der Heege ist dies absolut zu gering. Der Raumzusammenhang wird nicht ausreichend berücksichtigt. Auch wird nicht ausreichend gewürdigt, dass sich selbstverständlich die Autobahn auf die Luft- und Lärmbelastung der Umgebung auswirkt. Hier sei nur verwiesen auf die Aussagen im (hier nicht erwähnten) Luftreinhalteplan Ruhrgebiet-Nord (Stand: August 2008). Autobahnen wirken massiv auf die Hintergrundbelastung ein, vor allem, wenn gegenüber dem Ist-Zustand massive Erhöhungen der Verkehrsmengen zu erwarten sind. Alle städtischen Maßnahmen zur Verringerung der Luftbelastung (siehe Luftreinhalteplan) werden damit zum größten Teil hinfällig.
- Auf Seite 14 ist die Diskrepanz zu verzeichnen, dass die Freifläche des Kraneburger Feldes als bauliche Entwicklung dargestellt wird und in der Bedeutung stark abfällt. Im Gegensatz dazu wird die vergleichbare Landschaft der Heege wesentlich stärker als schützenswert bewertet.
- Auf Seite 15 wird die Aussage angesprochen, dass das Pelkumer Feld im Landschaftsplan Gladbeck (Stand: 2001) als schützenswert dargestellt wird und mit dem Entwicklungsziel „Anreicherung“ beschrieben wird. Im Zuge des Baus des Autobahnkreuzes wird dieses aber komplett vernichtet.
- Es wird auf Seite 16 Bezug genommen auf den Masterplan Emscher-Landschaftsplan 2010 und die IBA. Hier werden die aktuellen Diskussionen und der derzeitige Planungsstand nicht dargestellt. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Intentionen der IBA mit ihren vielen Zielen überhaupt in die Planung Eingang gefunden haben. Dies darf bezweifelt werden (siehe dazu auch die Aussagen zum Grünzug C und die Verbindung zwischen der Haldenlandschaft und dem Pelkumer Feld).
- Die besondere Bedeutung der vorgesehenen Planung auf die menschliche Gesundheit wird ab Seite 18 zwar angesprochen, jedoch in den weiteren Ausführungen nicht ausreichend gewürdigt. Hier sei nur verwiesen auf die Aussagen im aktuellen Luftreinhalteplan bzw. auf die Bestimmungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie.
- Der Untersuchungsumfang im Rahmen der UVU wurde auf Seite 8/9 auf ca. 100 m rechts und links der Trasse festgelegt. Auf Seite 19 werden nun weitere Flächen einbezogen. Dies scheint ein logischer Bruch zu sein. Im übrigen sei hier auf die UVP für den nördlich anschließenden Bereich verwiesen. Der Bereich des freien Landschaftsraums Heege wurde sehr großzügig

untersucht, die Trasse durch das bestehende Stadtgebiet von Gladbeck nur sehr kleinteilig.

- Auf Seite 19 werden Wohnstandorte auf Gladbecker Gebiet angesprochen. In den vorliegenden Planunterlagen fehlen aber dazu Aussagen (z.B. zu den Belastungen durch Lärm und Luft), obwohl die Auswirkungen des geplanten Ausbaus nicht an der Stadtgrenze enden.
- Auf Seite 20 wird von „Änderungen der Emissionen“ gesprochen. Hierzu ist zu erläutern, dass bei der prognostizierten Verkehrsdichte die gesetzlichen Werte nicht eingehalten werden können und weitere Schallschutzmaßnahmen (Fenster etc.) notwendig sind. Hier wäre ein Einbeziehung der aktuellen Daten der LANUV notwendig gewesen.
- Auf Seite 22 wird auf die derzeit auf der B 224 verkehrende Buslinie 188 Essen – Gladbeck verwiesen. In weiteren Gutachten finden sich jedoch keine Aussagen dazu, wie die zukünftige Verkehrsführung und die Anbindung der jetzt über die Linie 188 erschlossene Bereiche gewährleistet werden soll.
- Auf Seite 23 wird die Planung im Rahmen des Grünzugs C (Verknüpfung benachbarter Freiräume) angesprochen. In den Ausführungen zur Planfeststellung fehlen allerdings entsprechende Aussagen. Mit dem Bau des Autobahnkreuzes Essen/Gladbeck sind derartige Projekte nicht mehr zu verwirklichen.
- Auf Seite 23 wird der Wittringer Wald als regionales Erholungsgebiet benannt. Es dürfte sich eher um ein überregionales Erholungsgebiet handeln, welches durch den Bau des Autobahnkreuzes eine massive Erholungsminderung erfahren wird.
- Auf Seite 24 werden richtigerweise die lärmbedingten Beeinträchtigungen genannt. Die Zunahme des Autoverkehrs wird zu einer weiteren massiven Verschlechterung der Lärmsituation führen.
- Auf Seite 25 werden Aussagen zur Immissionsbelastung gemacht. Die vorliegenden Werte und die Diskussion um die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes, von dem auch Gladbeck und Bottrop betroffen sind, wird jedoch in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht dargelegt (siehe unten). Messungen im Untersuchungsraum sind außerdem nicht gemacht worden.
- Auf Seite 32 wird angesprochen, dass eigene Biotoperhebungen nicht durchgeführt wurden. Dies wäre bei der Bedeutung des Projektes notwendig gewesen. Nur auf Daten Dritter (die mit Sicherheit nicht vollständig sind) zu verweisen, ist nicht ausreichend. Auch fehlen Aussagen und Unterlagen der für Gladbeck zuständigen Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Recklinghausen.
- Auf Seite 43 werden die Luftschadstoffe benannt und darauf verwiesen, dass „nur“ der Feinstaub die Grenzwerte überschreitet. Kein Bezug genommen wird

auf die Erhöhung der Verkehrsmenge und die damit verbundenen Erhöhungen der Luftschadstoffe.

- Auf Seite 44 wird auf die hohe Bedeutung für die Klimaausgleich der jetzt landwirtschaftlich genutzten Flächen, z.B. im Bereich des Pelkumer Feldes, verwiesen. Die hohe Wertigkeit dieser Flächen wurde schon im Jahre 1992 durch die Klimaanalyse der Stadt Gladbeck ausführlich dargelegt. In der Diskussion kommt dieser Aspekt meines Erachtens zu kurz, da ein Einfluss dieser Flächen auf Teile des Stadtgebietes derzeit positiv einwirken. Nach Bau des Autobahnkreuzes – auch dies muss ja auch an dieser Stelle schon angemerkt werden - fallen diese positiven Wirkungen ersatzlos weg und lassen sich auch nicht ausgleichen.
- Auf Seite 47 wird deutlich dargelegt, dass das Pelkumer Feld eine historische Kulturlandschaft ist. Diese wird mit Bau des Autobahnkreuzes ersatzlos wegfallen (Anmerkung: Für den Bereich der „Heege“ wird die historische Kulturlandschaft stark hervorgehoben!).
- Auf Seite 50 wird in der Tabelle der Bereich Klima für den Welheimer Wald und den Wald nordwestlich des Autobahnkreuzes Essen/Nord als Konfliktpunkte dargelegt. Es fehlen jedoch Aussagen in dieser Hinsicht für das Pelkumer Feld. Auch das Pelkumer Feld ist ein Bereich mit sehr hoher Bedeutung/Empfindlichkeit für das Klima.
- Auf Seite 60/61 wird die Entwicklung der Immissionen zwischen 2003 und 2020 diskutiert. Es wird deutlich, dass der Verkehr nördlich der A 2 zunehmen wird. Die Lärmimmissionen werden sich stark erhöhen und zu weiteren Beeinträchtigungen führen. Dies lässt sich auch nicht mit Lärmschutzwänden komplett kompensieren.
- Auf Seite 62 werden nochmals Aussagen zu den Luftschadstoffen getroffen. Hier sind die Aussagen sehr widersprüchlich und nicht auf dem neuesten Stand der Gesetzgebung und Rechtsprechung. Die Belastungen, die von einer Autobahn ausgehen, werden bei den Berechnungen im Rahmen der Luftreinhalteplanung zwar einbezogen, die Auswirkungen sind jedoch nur auf die angrenzenden Straßen und Wohngebiete beschränkt (einschl. Umweltzonen, Fahrverbote, etc.). Außerdem wird zu recht angemerkt, dass die Grundbelastung im Untersuchungsraum bereits bei Erstellung der UVU zu hoch war. Eine Verringerung durch den Neubau der A 52 ist nicht zu erwarten.
- Generell fehlen in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung die Diskussionen und die Einbeziehungen der Ergebnisse des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet Nord. Hier muss dringend nachgearbeitet werden.
- Bezüglich des Kraftfahrzeugverkehrs wird von einer Kontaminierungszone bis zu 200 Meter links und rechts der Trasse ausgegangen (Seite 63). In die Untersuchung einbezogen wurden jedoch nur die Flächen von jeweils 100 Metern rechts und links der Autobahn. Hier muss das Untersuchungsgebiet erweitert werden.

- Auf Seite 64 wird beschrieben, dass eine Reihe von Anschlussstellen in Zukunft entfallen werden. Hier ist meines Erachtens nicht deutlich genug dargestellt worden, welche Auswirkungen dies auf das nachgeordnete Straßennetz hat und wer die Kosten für die Aufrüstung der städtischen Straßen zu tragen hat und welche zusätzlichen Immissionen zu erwarten sind.
- Auf Seite 68 wird die Lärmsituation für einzelne Gebäude in Bereichen, in denen keine aktiven Lärmschutzanlagen vorgesehen sind, angesprochen. Diese wird sich verschlechtern. Es wird im Gutachten nur von einer Prüfung des Einsatzes von passiven Lärmschutzmaßnahmen gesprochen. Zu fordern wäre, dass diese auf jeden Fall seitens des Bundes bezahlt werden. Darüber hinaus betreffen diese Nachrüst-Maßnahmen nur den Aufenthalt in Gebäuden (bei geschlossenen Fenstern) jedoch nicht die Beeinträchtigungen des Aufenthaltes im Garten oder auf der Terrasse.
- Auf Seite 74 heißt es im vorletzten Absatz, dass grundsätzlich nur eine minimale Veränderung des Bestandsklimas stattfindet. Aufgrund des Wegfalls des Ausgleichsraumes Pelkumer Feld ist diese Aussage meines Erachtens so nicht tragbar.
- Auf Seite 75 wird nochmals deutlich gemacht, dass bei einer Überschreitung der Grenzwerte verkehrlenkende Maßnahmen auf den innerstädtischen Straßen notwendig werden können, wobei auch hier wieder der eigentliche Verursacher – die A 52 – ausgenommen bleibt.
- Auf Seite 79 ff. wird sehr deutlich auf die Folgerungen des Rückbaus der Anschlussstelle Sturmshof im Bezug auf Verkehrsverlagerungen eingegangen. Gewünscht wäre an dieser Stelle auch eine intensive Beschäftigung mit Verkehrsverlagerungen in Bezug auf den Wegfall der Anschlussstelle des Gewerbeparks Brauck. Dies wird im Gutachten wesentlich kürzer dargestellt und die Konsequenzen nicht so deutlich erörtert, obwohl der Wegfall der Anschlussstelle für die Stadt Gladbeck mit Sicherheit gleiche oder größere Auswirkungen haben wird.
- Auf Seite 88 wird deutlich, dass für den Bereich Welheim ein relativ guter Schutz gegen Lärm vorgesehen ist. Für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung im Bereich Gladbeck werden diese klaren Aussagen und ähnlich wirksame Maßnahmen vermisst.
- Ab Seite 111 werden die Auswirkungen des zukünftigen Autobahnkreuzes Gladbeck/Essen diskutiert. Dies ist zwar derzeit noch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, es ist aber trotzdem in der UVU diskutiert worden und sollte auch an dieser Stelle kurz mit betrachtet werden. Grundsätzlich findet ein intensiver Flächenverbrauch statt, über deren Größe nichts bemerkt wird. Es gibt dort seltene Bodenformationen, über deren Ausgleich nichts ausgesagt wird. Aussagen über das Landschaftsbild fehlen. Insgesamt wäre das Autobahnkreuz mit seinen Auswirkungen, insbesondere über die Auswirkungen auf den Wittringer Wald im Westen und die Wohnbebauung im Osten, noch einmal gesondert zu betrachten, sobald nähere Ausbaudaten zur Verfügung stehen.

- Auf Seite 114 werden fehlende Kenntnisse über Auswirkungen auf das Grundwasser bemängelt. Hier wäre ein entsprechendes hydrogeologisches Gutachten einzufordern.

2. Lärm und Luft auf Gladbecker Stadtgebiet

a) Lärm

Auf Gladbecker Stadtgebiet sind nahe an der Stadtgrenze an der Welheimer Straße etwa ein halbes Dutzend Wohnhäuser durch den Ausbau zur A52 betroffen. Hier wird es durch den zunehmenden Verkehr insbesondere zu verstärkten Lärmimmissionen kommen, aber auch die Schadstoffbelastung durch Feinstaub und NO₂ wird ansteigen. Aussagen werden dazu in den Unterlagen nicht gemacht. Eine offizielle Information der Anwohner ist nach Kenntnis der Stadt Gladbeck nicht erfolgt.

Das Autobahnkreuz der A 2 mit der A 52 wird weiter zu einer starken Zunahme der Lärmbelastung des Stadtwaldes Wittringen und der Wohnsiedlung um den Bereich Phönixstraße herum führen. Eine solche starke Zunahme des Lärms im Bereich des Stadtwaldes entspricht nicht den Zielen der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 47d BImSchG (Lärmaktionsplanung). Hier wird neben dem Schutz von Wohnbebauung auch ausdrücklich der Schutz ruhiger Flächen in innerstädtischen Bereichen gefordert. Dieser Schutz bzw. Erhalt ist in jedem Falle zu gewährleisten.

Durch den Ausbau zur A 52 bis zum Autobahnkreuz bzw. bis zur Stadtgrenze wird der Kfz-Verkehr nach allen Prognosen enorm zunehmen. Dies wird dann auch im weiterführenden Gladbecker Bereich zu einer verstärkten Verlärmung im Vergleich zur jetzigen B 224 führen.

Der Anschluss des Gewerbeparks Brauck würde sich im Vergleich zum jetzigen Zeitpunkt deutlich verschlechtern, da dieser nur über die viel weiter südlich gelegene Anschlussstelle im Bereich der Horster Straße (Bottroper Gebiet) bzw. durch Gladbecker Wohnstraßen angeschlossen wäre. Dies würde zu weiteren zusätzlichen Belastungen im Bereich Lärm und Luft durch Verkehr, insbesondere durch LKWs, führen.

b) Luft

In dem vorliegenden Luftschadstoffgutachten wird an einigen Punkten ein Erreichen des Grenzwertes für NO₂ prognostiziert. Aufgrund der hohen Vorbelastung und des komplexen Rechenmodells kann aus der Sicht der Stadt Gladbeck eine Überschreitung des Grenzwertes für NO₂ nicht sicher ausgeschlossen werden.

In dem Gutachten werden zwar die aktuellen und zukünftig geltenden Grenzwerte für Feinstaub und NO₂ berücksichtigt, nicht jedoch die möglichen Auswirkungen auf die bestehende Umweltzone in Bottrop durch den zunehmenden Zufahrtsverkehr zu den Anschlussstellen. Hier wäre eine Betrachtung der Schadstoffsituation unter Berücksichtigung der verschiedenen Schadstoffklassen (rot, gelb, grün) sinnvoll gewesen. Dadurch wären Aussagen möglich gewesen, wie z.B. ein

Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit roter und/oder gelber Plakette die Situation verändern würde.

Der Erläuterungsbericht zum Neubau der A 52 beinhaltet im Punkt „5.5 Klima und Luft“ falsche Annahmen. In einem Variantenvergleich der jetzigen Situation mit dem Ausbau zur A 52 wird der steigende Anteil an schadstoffarmen Kraftfahrzeugen in der Zukunft als Vorteil für die A 52 dargestellt. Dieser Vergleich ist jedoch nicht zulässig, da der Anteil der schadstoffarmen Kraftfahrzeuge ohnehin, also auch ohne einen Umbau zur A52, steigen würde und somit kein „Bonus“ ist, der für den Neubau spricht.

Grundsätzlich wird dem Themenbereich Luft und Lärm zu wenig Bedeutung beigemessen. Gerade die Autobahnen wirken massiv auf die Hintergrundbelastung der städtischen Straßen ein, die dann zwangsläufig den Beschränkungen durch z.B. Umweltzonen unterworfen werden müssen. Dies gilt es insgesamt zu berücksichtigen.

Anlage zur Stellungnahme der Stadt Gladbeck
Planfeststellung für den Bau der A 52 vom AK Essen-Nord (B 224) bis AK Essen/Gladbeck, im
Abschnitt Teil 01:AK Essen-Nord (B 224) - südlich AK Essen/Gladbeck (Stadtgrenze
Bottrop/Gladbeck) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+625,072



Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr - Postfach 101103 - 4000 Düsseldorf 1

wichtiges Eingang: D V MGE (TAX 1, 115A

Ministerium für
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

20.11

61.4
Entwurf über I

Jm

4000 Düsseldorf 1
Breite Straße 31
Durchwahl (0211) 837 - 4574

An den
Landschaftsverband
Westfalen-Lippe
- Straßenbauverwaltung -
Postfach 61 25
4400 Münster

Stadt Gladbeck
Empf. 19. NOV. 1992
STA

Mein Zeichen III B 2-41-10/10

Datum 16. November 1992

23.11

EILT
G.V.-W

An den
Stadtdirektor der
Stadt Gladbeck
Amt 61
Postfach
4390 Gladbeck

As.

47 20
61 41

V.V.L
zu G.V.V. I. d.
WV. G.V.V. am 14

Betr.: Anbindung des Gewerbeparks Gladbeck-Brauck an die B 224

Aufgrund von Schwierigkeiten beim Bau der geplanten Erschließungsstraße zwischen dem Gewerbepark und der Kösheide (Eingriff in eine brennende Berghalde) und der damit verbundenen hohen Kosten wird einem früheren Konzept der Stadt Gladbeck zugestimmt. Danach soll die Erschließungsstraße des Gewerbeparks mit der südlichen Rampe der Anschlußstelle Essen Gladbeck eine Kreuzung bilden. Für das weitere planerische Vorgehen wird von folgenden Grundpositionen ausgegangen:

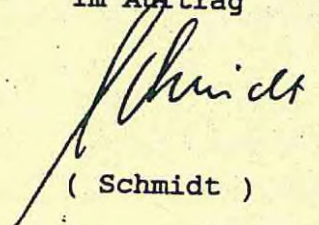
- Die aufgezeigte Lösung ist als Provisorium anzusehen. Für den endgültigen Ausbau des Knotens A 2/A 52 muß die Erschließungsstraße verlegt werden. Die damit verbundenen Mehrkosten gehen nicht zu Lasten des Bundes als Baulastträger der Bundesfernstraße, sondern zu Lasten der Stadt Gladbeck. Für die neue Erschließung wird eine Förderung des Landes im Rahmen der Förderrichtlinien zugesagt.
- Der provisorischen Anbindung wird unter der Voraussetzung zugestimmt, daß die Leistungsfähigkeit der Anschlußstelle nicht

beeinträchtigt wird. Hierzu ist von der Stadt Gladbeck in Abstimmung mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen, mit dem ein entsprechender Leistungsnachweis geführt wird und Optimierungsmaßnahmen der bestehenden Signalregelung sowie bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses aufgezeigt werden. Die Stadt Gladbeck sagt bereits vorab ihre Unterstützung bei der vorzeitigen baulichen Realisierung der Kreisfahrbahn im südöstlichen Quadranten des künftigen Autobahnknotens zu, die zu einer Entlastung des Knotenbereichs beitragen würde. Auf ein Planfeststellungsverfahren hierfür könnte verzichtet werden, wenn die Grundstückseigentümer (Stadt Gladbeck, Ruhrkohle AG) und die Träger öffentlicher Belange zustimmen.

- Die künftige Anbindung des Gewerbeparks an die geplante A 52 südlich der A 2 kann derzeit noch nicht konkret festgelegt werden. Sie dürfte im Hinblick auf den Autobahnknoten A 2/A 52 eher südlich der Kösheide im Bereich der Stadtgrenze zu Bottrop liegen.

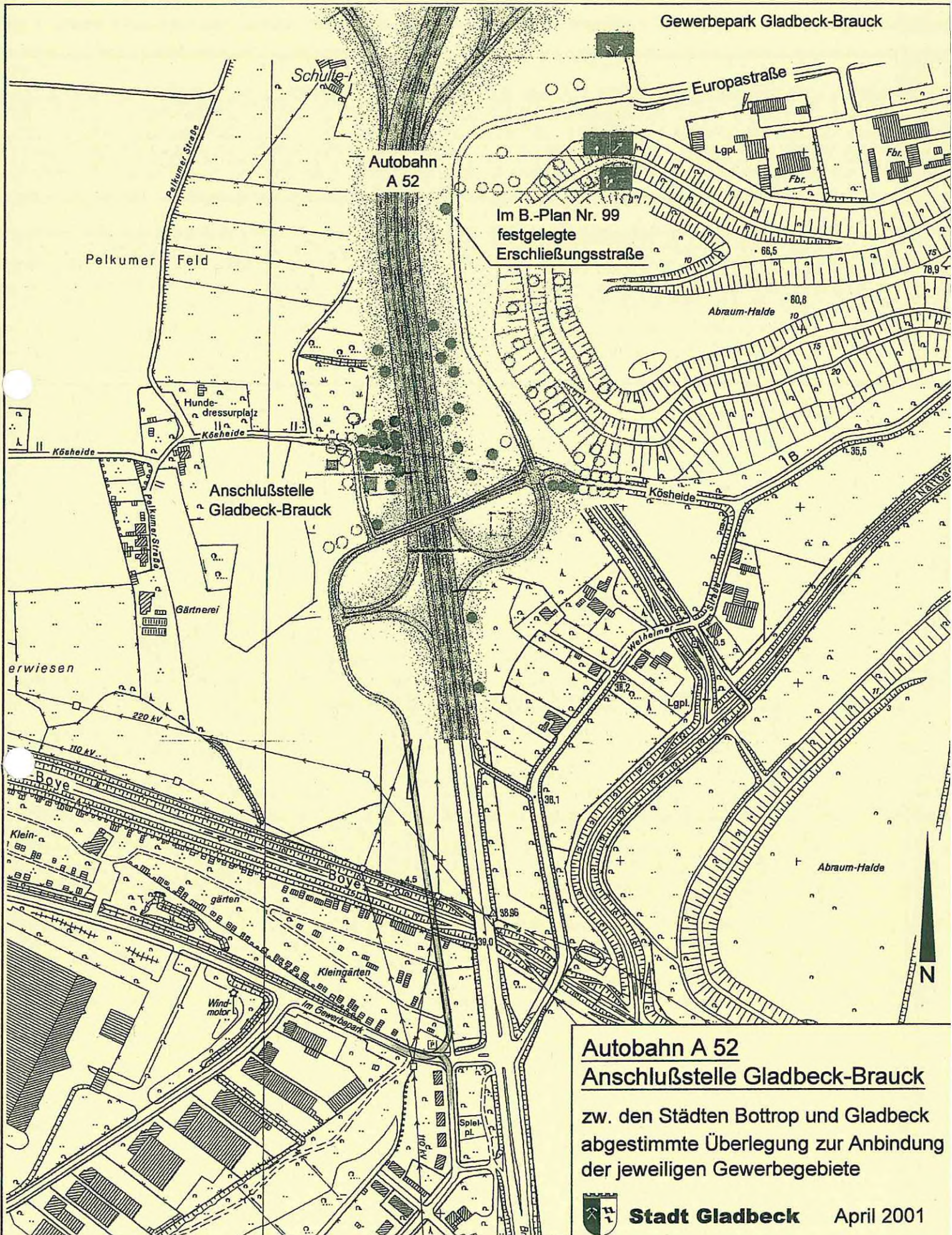
Soweit für die Detailplanung ein weiteres Abstimmungsgespräch im Ministerium für erforderlich erachtet wird, bitte ich um Bericht.

Im Auftrag


(Schmidt)

Anlage zur Stellungnahme der Stadt Gladbeck

Planfeststellung für den Bau der A 52 vom AK Essen-Nord (B 224) bis AK Essen/Gladbeck, im Abschnitt Teil 01:AK Essen-Nord (B 224) – südlich AK Essen/Gladbeck (Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+625,072



Autobahn A 52
Anschlußstelle Gladbeck-Brauck

zw. den Städten Bottrop und Gladbeck
abgestimmte Überlegung zur Anbindung
der jeweiligen Gewerbegebiete



