

Stadt Gladbeck  
Der Bürgermeister  
Willy-Brandt-Platz 2  
45964 Gladbeck

Gladbeck, 02.02.2015

Bezirksregierung Münster  
Dezernat 25  
Domplatz 1-3  
48143 Münster

Planfeststellung für Bau der A 52 AK Essen-Nord (B 224) – AD Essen/Gladbeck (m), im Abschnitt 02: südlich AD Essen/Gladbeck (Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck) – AD Essen/Gladbeck (inklusive) von Bau-km 0 + 000,000 bis Bau-km 1 + 405,547 auf dem Gebiet der Städte Gladbeck, Bottrop und Dorsten

Ihr Aktenzeichen: 25.04.01.01-04/14

Einwendungen nach § 73 Abs. 4 VwVfG NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

gestützt auf die verfassungsrechtlich in Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 78 der LVerf NRW verankerte Selbstverwaltungsgarantie erhebt die Stadt Gladbeck nach § 73 Abs. 4 VwVfG NRW Einwendungen in dem anhängigen Verfahren zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau der Bundesautobahn 52 zwischen dem AB Kreuz Essen/Nord und AB Kreuz Essen/Gladbeck (Az. 25.04.01.01-04/14).

## I. Betroffenheit der Selbstverwaltungsgarantie

Die unter dem 26.05.2014 beantragte Planfeststellung wäre rechtswidrig und würde die Stadt Gladbeck in der verfassungsrechtlichen Selbstverwaltungsgarantie verletzen. Insbesondere besteht als Ausformung der Selbstverwaltungsgarantie ein Anspruch auf Berücksichtigung des gemeindlichen Interesses an der Bewahrung der in einer abgeschlossenen Bauleitplanung ausgedrückten städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen. Die höchstrichterliche Judikatur erkennt dies als eigenständige Fallgruppe des Selbstverwaltungsrechts an, die davor schützt, dass das Gemeindegebiet durch Maßnahmen der überörtlichen Planung „nachhaltig betroffen und in seiner Entwicklung beeinflusst“ wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.12.2008 – 9 A 19/08, juris Rd. 28 m. w. N.).

Die gilt vor allem im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme der Lärmimmissionen, die infolge der mangelnden Leistungsfähigkeit des AD Essen/Gladbeck, ferner infolge der Zunahme des Verkehrsaufkommens, der dadurch entstehenden Überlastung der B224 und der damit einhergehenden Verdrängung des Straßenverkehrs in das gemeindliche Straßennetz zu erwarten ist. Das Bundesverwaltungsgericht betont, die Betroffenheitsanforderungen dürften diesbezüglich nicht zu hoch angesetzt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18/04, NVwZ 2005, 811). Insbesondere im Schrifttum wird die Betroffenheit des Selbstverwaltungsrechts im Falle einer deutlichen Lärmzunahme in wesentlichen Teilen ausgewiesener Baugebiete ausdrücklich anerkannt (vgl. Hoppe u. a., Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen, 4. Aufl., Rd. 598). Auch die Rechtsprechung konstatiert, dass eine Betroffenheit der Selbstverwaltungsgarantie vorliegt, wenn das durch eine planfeststellungsbedürftige Straßenplanung erhöhte Verkehrsaufkommen in der Gemeinde zu einer neuen, an die künftige Verkehrssituation angepassten Planung zwingt (VG Lüneburg, Beschl. v. 18.04.2006 – 5 B 11/06, juris Rd. 20).

Die Stadt Gladbeck würde im Falle der Verwirklichung des Vorhabens ferner in ihrer Finanzhoheit betroffen. Zum einen sollen Grundstücke in Anspruch genommen werden, die im Eigentum der Stadt stehen. Dies betrifft die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, aber auch die aus dem 40 m breiten anbaufreien Schutzstreifen resultierenden Beschränkungen. Zum anderen würde die Umsetzung der vorgelegten Planung des Ausbaus der A52 für die Stadt zu erheblichen finanziellen Zusatzbelastungen führen, deren Umfang derzeit weder zeitlich noch betragsmäßig konkret benennbar ist. Exemplarisch sei darauf verwiesen, dass Straßenanbindungen und Kanäle verändert werden müssten. Die Stadt hätte sich an den Baukosten zu beteiligen. Außerdem würden

Brücken, Straßen und Kanäle in die Unterhaltungspflicht der Stadt übergehen. Anliegende städtische Grundstücke würden an Wert verlieren. Neben diesen direkten Kosten würde hinzukommen, dass sich durch Veränderungen im Verkehrsfluss mindestens in der Bauzeit die Notwendigkeit ergeben würde, die verkehrliche Steuerung zu optimieren; dies würde Personal und Ressourcen binden. Unterhaltungskosten für Provisorien und Anpassungsarbeiten hätte die Stadt zu tragen. Kommunale Straßen, Brücken und Lichtsignalanlagen müssten wegen des zunehmenden Verkehrs ausgebaut werden. Die Unterhaltungskosten würden steigen.

Gerügt wird schließlich die Verletzung der kommunalen Planungshoheit. Zunächst werden die Bebauungspläne Nr. 99 („Gewerbepark Brauck) und Nr. 112 („Äußere Anbindung“) unmittelbar durch die Planung betroffen. So überlagert das Autobahndreieck den Bebauungsplan Nr. 112. Im Bebauungsplan Nr. 99 wird u. a. die Anbindung des Gewerbeparks an die B 224 in Höhe der Straße Kösheide festgelegt. Hinzu kommt, dass – würde der beantragte Planfeststellungsbeschluss erlassen – die eintretenden Folgen der Planung zu einer vollständigen Entwertung großer Flächen im Gemeindegebiet führen würde. Damit träte eine empfindliche Störung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt ein. Ebenfalls wird gerügt, dass kommunale Einrichtungen durch die Planung beeinträchtigt würden. Zu nennen sind insbesondere das Naherholungsgebiet Wittringen samt des Wasserschlosses sowie das nahegelegene Freibad und das Stadion. Mit der Umsetzung der Planung würden darüber hinaus derart massive und nachhaltige Verschlechterungen der Wirtschaftsstruktur und der Leistungsfähigkeit der Gemeinde einhergehen, dass auch insoweit der von der Rechtsprechung anerkannte Grad der Verletzung des Selbstverwaltungsrechts überschritten würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.1999 - 4 A 47/96, Rn. 41).

Vor diesem Hintergrund werden folgende Bedenken gegen die Planung vorgebracht.

## II. Planrechtfertigung

Gerügt wird, dass für das Vorhaben keine Planrechtfertigung besteht. Nach der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte ist ein fachplanungsrechtliches Vorhaben nicht bereits aus sich selbst heraus gerechtfertigt. Vielmehr ist erforderlich, dass die Planfeststellung den Zielen der Fachplanung entspricht und – gemessen an ihnen – vernünftigerweise geboten ist. Dabei stellt sich vor allem die Frage nach einem tatsächlichen planerischen Bedarf des konkret geplanten

Vorhabens, wobei den empirischen Prognosen der zu erwartenden Verkehrsentwicklung eine besondere Bedeutung zukommt.

#### 1. Keine gesetzliche Bedarfsfestlegung

Zunächst kann eine Planrechtfertigung nicht dadurch vermittelt werden, dass das Vorhaben „AK Essen/N (B224) – AK Essen/Gladbeck (m)“ im Bundesbedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes –5. FStrAbÄndG in der Fassung vom 04.10.2004 – BGBl. Teil I, Nr. 54, Seite 2574) mit der Einstufung „Vordringlicher Bedarf“ versehen wurde.

So handelt es sich bei dem hier zur Planfeststellung gestellten Vorhaben um ein rechtliches „Aliud“. Auch wenn das Gesamtvorhaben bereits nach dem Bedarfsplan in drei einzelne Vorhaben aufgeteilt wurde, ist die gesetzliche Bedarfsfestlegung ersichtlich von dem Zweck getragen, eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung zwischen der AS Gelsenkirchen-Buer/West und dem AK Essen-O zu schaffen. Dies war zudem die Grundlage für die Errechnung eines besonders guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses in Höhe von 5,3. Es stellt sich sogar die Frage, ob die Aufteilung des Gesamtvorhabens in mehrere Abschnitte nicht schon per se rechtswidrig ist, weil so die fachplanungsrechtliche Bewältigung aller Konflikte in einem einheitlichen Verfahren vereitelt wird, sodass vorsorglich auch die dem Antrag zugrunde liegende Abschnittsbildung gerügt wird.

Dem ursprünglich verfolgten Zweck der Schaffung einer durchgängigen Nord-Süd-Verbindung wird das Vorhaben aber jedenfalls nunmehr nicht nur nicht gerecht; es grenzt sich ausdrücklich hiervon ab. So wird auf Bl. 1 des Erläuterungsberichts ausgeführt, die Weiterführung der A52 in Richtung Norden sei derzeit noch nicht absehbar, daher werde die Verknüpfung der A52 mit der A2 als Autobahndreieck und nicht als Autobahnkreuz dargestellt. Auf Bl. 2 nimmt der Erläuterungsbericht ferner auf ein Maßnahmenpapier des MBWSV vom 08.07.2013 Bezug, in dem unter Nr. 23 ausgeführt sein soll, nördlich des Autobahndreiecks Essen-Gladbeck werde die bestehende B224 in ihrer Struktur nicht verändert.

Da die Rechtsprechung verlangt, dass sich die Planrechtfertigung im Falle einer Abschnittsbildung für den jeweils konkret geplanten Abschnitt nachweisen lassen muss (vgl. BVerwG, Beschl. v. 17.02.1997 – 4 VR 17/96; NuR 1998, 305), ist diese für das Ausbauprojekt A52 gänzlich in Frage gestellt. Die Erreichung der Ziele des § 1 Abs. 1 FStrG ist auf diese Weise nicht gewährleistet.

## 2. Keine eigenständige Planrechtfertigung

Auch jenseits des in Bezug genommenen Bedarfsplans kann die objektive Erforderlichkeit der Maßnahme (das „vernünftigerweise geboten sein“) anhand der Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollzogen werden. Da der Antrag den Weiterbau der Autobahn in nördliche Richtung ausschließt, muss der Bau der A52 bis zum AD Essen/Gladbeck als Endzustand betrachtet werden. Dies führt dauerhaft zu einem Verkehrsbauwerk, für den kein positiver Nutzen im Rahmen einer Nutzen/Kosten-Untersuchung ermittelt wurde. Somit wurde nicht nachgewiesen, dass das Vorhaben im fachplanungsrechtlichen Sinne erforderlich ist.

## III. Verkehrssituation

Besonders hervorzuheben ist, dass durch die Verwirklichung der Planung in mehrfacher Hinsicht unzumutbare Verkehrsverhältnisse in Gladbeck eintreten würden.

### 1. Auswirkungen auf das vorhandene Verkehrswegenetz

Die B 224 nördlich des geplanten Autobahndreiecks ist bereits zum heutigen Zeitpunkt an der Grenze ihrer Belastbarkeit angelangt. Das im Zuge des Ausbaus zu erwartende Verkehrsaufkommen kann die Straße in keinem Fall bewältigen (siehe Verkehrsuntersuchung Netzvarianten D und E, Ergebnisbericht, Januar 2011, Anlage 2-1, Ingenieurgesellschaft Stolz). Dies gilt insbesondere für die Knotenpunkte Schützenstraße, Goethestraße und Phönixstraße. Die exorbitant zu erwartenden Staubelastungen würden auf dem Gebiet der Stadt Gladbeck zu nicht beherrschbaren Verkehrszuständen führen.

Wegen der erheblichen Zunahmen der Verkehrsnachfrage auf der B224 bei gleichzeitig nicht vorhandenen Verkehrskapazitäten auf der B224 werden in unverträglichem Umfang Verkehre in das innerstädtische Verkehrsnetz verlagert. Dies führt zu regelmäßigen Überlastungen des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Wegen der tatsächlich zu erwartenden Zunahmen der Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten im Verlauf der B224 kommt es zu nicht absehbaren Staubildungen. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer wird durch starke Zunahme des Schwerverkehrsanteils stark beeinträchtigt.

Die zu erwartenden Verdrängungseffekte von der B224 in das innerstädtische Verkehrsnetz, insbesondere der Lkw-Verkehre führen zu Überlastungen des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Die Knotenpunkte Schützenstraße, Goethestraße und Phönixstraße sind bereits heute hoffnungslos überlastet. Deshalb können hier die zusätzlichen Verkehre (bis zu 11.000 Kfz/Tag) nicht sicher und verträglich abgewickelt werden. Letztlich ist eine Zerstörung der Straßensubstanz in Gladbeck zu befürchten, weil die innerstädtischen Gemeindestraßen für eine derartige Verkehrsbelastung nicht dimensioniert wurden. Die dauerhafte Instandhaltung dieser Straßen, die von den Mehrverkehren des Neubaus der A 52 zusätzlich belastet werden, kann die Stadt nicht leisten.

Dies betrifft auch die Verkehrssituation in der Bauphase. Zu der vorgesehenen Verkehrsführung, -lenkung und -umleitung während der Bauphase werden im Antrag keine Erläuterungen gegeben.

Das Abbinden des Gewerbeparks Brauck und damit verbunden der Stadtteile Butendorf und Brauck und die vorgesehene, mit großen Umwegen verbundene Erschließung wird eine weitere Verlagerung des Gewerbeverkehrs auf städtische Straßen zur Folge haben. Folgende Straßen müssen den Verkehr aus dem Gewerbegebiet aufnehmen: Phönixstraße, Diepenbrockstraße, Steinstraße, Helmutstraße, Welheimer Straße und Roßheidestraße. Diese untergeordneten Stadtstraßen sind für die Aufnahme des zusätzlichen Schwerverkehrs aus den Verkehrsverlagerungen völlig ungeeignet. Es kommt zu gefährlichen Konflikten mit Fußgängern und Radfahrern. Da der LKW-Verkehr aus Richtung Norden in den Gewerbepark Brauck vorzugsweise die Phönixstraße nutzen wird, ist vor allem dort mit einer starken Gefährdung der Radfahrer und Fußgänger sowie unzumutbaren Belastungen der Anwohner durch Feinstaub, Abgasen und Verkehrslärm zu rechnen. Letztlich wird auch diese Verkehrsverlagerung eine Beschädigung der gemeindlichen Straßeninfrastruktur zur Folge haben.

## 2. Mangelnde Leistungsfähigkeit des AD Gladbeck

Die Planung des Autobahndreiecks Essen/Gladbeck ist nicht leistungsfähig. Sie widerspricht sowohl den allgemein anerkannten Regeln der Technik als auch dem Gebot einer nachhaltigen und sicheren Verkehrsplanung.

Probleme sind zum einen am Ende der Ausfahr-Rampe von der A2 aus Richtung Hannover in Richtung Marl, also auf die B224 in Richtung Norden zu erwarten. Hier endet die zweispurige Rampe stumpf an einer Lichtsignalanlage. Bereits heute liegt tagsüber permanenter Rückstau im

Hauptstrom der B224 in Richtung Norden vor. Es ist nicht anzunehmen, dass die Fahrzeuge unter Berücksichtigung steigender Prognoseverkehrsmengen leistungsfähig in den Hauptstrom der B224 abfließen können.

Der in den Antragsunterlagen enthaltene Leistungsfähigkeitsnachweis weist ferner aus, dass für die Lichtsignalanlage an dem Rampenende von der A2 in Richtung Gelsenkirchen-Buer keine ausreichenden Kapazitäten im Haupt- und Nebenstrom zur Verfügung stehen. Die Signalsteuerung ist nicht leistungsfähig. Dadurch wird die Koordinierung des Verkehrsablaufs in der Hauptrichtung (B224) derart gestört, dass es zu negativen Begleiterscheinungen wie Stau, Sicherheitsdefiziten, extrem anwachsenden CO<sub>2</sub>-Emissionen und stark zunehmenden Feinstäuben durch Brems- und Anfahrvorgängen kommt. Dies hat auch gefährliche Auswirkungen auf den Verkehrsablauf auf der A2 in Richtung Westen. Da die Ausfahrt von der A2 sowohl auf die Verteilerfahrbahn als auch auf die Ausfahrrampe in Richtung Gladbeck nur einspurig erfolgt, kann der entstehende Rückstau den Verkehrsablauf auch auf der A2 in Richtung Westen gefährden, was das Risiko von Auffahrunfällen und Staubildung anwachsen lässt. Die Verkehrssicherheit ist hierdurch beeinträchtigt. Insgesamt widerspricht die Planung auch insoweit den allgemein anerkannten Regeln der Technik für den Bau von Bundesfernstraßen.

Die Streckencharakteristik bei Übergang von der A52 zur B224 in Richtung Norden ändert sich schlagartig am Autobahndreieck Gladbeck. Auch dieser Übergang, ohne Übergangsbereiche (keine selbsterklärende Straße), widerspricht den allgemein anerkannten Regeln des Straßenentwurfs und führt zu Sicherheitsdefiziten.

Schließlich mangelt es an der AS Gladbeck-Ellinghorst im Bereich der Verflechtungstrecken an der Leistungsfähigkeit. Bei der notwendigen Addition der einfahrenden Verkehre aus der AS mit den aus Süden von der A52 kommenden Abbiegeverkehren auf die A2 in Richtung Westen ergeben sich erhebliche Leistungsfähigkeitsdefizite bei der Verflechtung mit den durchgehenden Fahrbahnen der A2. Dies hat naturgemäß auch Auswirkungen auf Schallimmissionen, Abgasbelastungen und Feinstaubbelastungen im Umfeld der Beisenstraße. Ferner kommt es infolge der Überlastungen aller Netzelemente zu Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der durchgehenden Hauptfahrbahnen auf der A2. Insbesondere der zu erwartende Rückstau auf die Autobahn A2 führt zu erheblichen Sicherheitsproblemen durch Auffahrunfälle am Stauende.

#### IV. Umweltverträglichkeit

Weiterhin wird eingewendet, dass die sich im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit stellenden Konflikte in der vorgelegten Planung nicht zufriedenstellend gelöst werden.

Gerügt wird zunächst, dass die nach § 9 UVPG durchzuführende Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, weil der Planfeststellungsantrag weder in Gelsenkirchen noch in Marl öffentlich ausgelegt wurde.

##### 1. Schutzgut Mensch

Auch materiell ist die UVP fehlerhaft. Dies betrifft zunächst das Schutzgut Mensch. Von dem geplanten Ausbauprojekt werden unzumutbare Immissionen ausgehen. Die zuvor dargestellten Auswirkungen auf das städtische Verkehrsnetz, insbesondere die zu erwartenden Verdrängungseffekte in das untergeordnete Straßensystem führen zwangsläufig zu einer Erhöhung der mit dem Betrieb einer stark befahrenen Straße verbundenen Immissionen. Hierbei ist insbesondere die unkontrollierbare Zunahme an CO<sub>2</sub>-, Schall- und Feinstaubbelastungen zu nennen.

Hierzu exemplarisch im einzelnen:

##### a) Lärm

Auch angesichts der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen steht zu befürchten, dass unzumutbare Lärmimmissionen von der ausgebauten Straße entstehen werden. Dies führt für die Betroffenen letztlich zu einer Verletzung des Rechts auf körperliche Unversehrtheit, da aufgrund der entstehenden Immissionen auf Dauer gesehen gesundheitliche Schäden unausweichlich sind.

Diese Wirkungen treten nicht nur im Nahbereich auf. Das Vorhaben wird stattdessen auch unzumutbare Lärmfernwirkungen zur Folge haben. Insbesondere ist auf die Zunahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Stadt Gladbeck zu verweisen (bis zu 11.000 zusätzlich Kfz/Tag). Da die B224 nicht die notwendigen Kapazitäten hat, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, ist im ersten Schritt eine Überlastung der B224 zu erwarten. Hierdurch wird eine Verdrängung des Verkehrs in das gemeindliche Straßennetz verursacht. Beide Umstände werden Lärmimmissionen zur Folge haben, die oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegen.

b) Luftschadstoffe

Zur Reduzierung der Luftschadstoffe fordert die Stadt Gladbeck seit Jahren die Einbeziehung der B 224 in die großräumige Umweltzone Ruhrgebiet. Zum aktuellen Verfahren wird angewendet, dass die Realisierung des Vorhabens zum Entstehen von Luftschadstoffbelastungen führt, die oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegt. Insbesondere sind verstärkte verkehrsbedingte stoffliche Immissionen in Form von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol sowie schwermetallhaltigen Stäuben sowie Feinstäuben zu erwarten.

c) Erschütterungen

Eingewandt wird ferner, dass die mit der Realisierung des Vorhabens zu erwartende Zunahme des Verkehrs Erschütterungen auslösen wird, die oberhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen werden. Dies betrifft nicht nur den Vorhabensbereich im engeren Sinne, sondern infolge der beschriebenen Verlagerungseffekte auch den Bereich der B224 sowie das gemeindliche Straßennetz. Die Sensibilität dieses Punktes wird erhöht, weil die Stadt Gladbeck durch einen Gebäudebestand geprägt ist, der vorwiegend aus Altbauten besteht.

d) Erholungsfunktion

Die Realisierung des Vorhabens wird zur Folge haben, dass das betroffene Umfeld die bis dato erfüllte Erholungsfunktion verlieren wird. Insbesondere wird die Erreichbarkeit der touristischen Ziele im Freizeitbereich Wittringen und der sich in Entwicklung befindlichen Haldenlandschaft Brauck (Mottbruchhalde) sowie der neu angelegten Wege entlang der renaturierten Gewässer per Rad stark eingeschränkt. Der Erholungswert beider Örtlichkeiten wird minimiert, wenn nicht sogar durch Lärm und Staub des geplanten Autobahndreiecks aufgehoben.

Besonders das in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Rampenbauwerk von der A 52 aus Richtung Süden zur A 2 in Richtung Westen ist planerisch nicht vertretbar. Das Erholungsgebiet Wittringer Wald wird hierdurch in seiner Eigenschaft als Naturraum nahezu vollständig entwertet. Anders als im Erläuterungsbericht dargestellt, hat weder die Bürgerschaft, die Verwaltung noch der Rat der Stadt Gladbeck diesen Baukörper akzeptiert, gar präferiert.

Auch das im Jahr 1928 erbaute Freibad und das Stadion wären betroffen. Beide Baudenkmäler werden von der Gladbecker Bevölkerung intensiv genutzt. Sie befinden sich in unmittelbarer Nähe des nördlichen Streckenabschnitts der B224. Bereits heute leidet die Aufenthaltsqualität der beiden

Sportanlagen sehr unter der verkehrlichen Situation der B224. Es ist davon auszugehen, dass durch ein zukünftiges höheres Verkehrsaufkommen insbesondere das Freibad starke Einschränkungen durch erhöhte Lärm- und Luftbelastungen erfährt. Dies wird einen Besucherrückgang zur Folge haben, wodurch die Aufrechterhaltung des Freibadbetriebes ernsthaft gefährdet wird.

Während der mehrjährigen Bauphase ist keine Querung an der Köscheide mehr möglich. So entfällt der überregionale Radweg R 25, der von Wittringen in die Braucker Haldenlandschaft führt. Auch dies ist nicht akzeptabel.

## 2. Natur und Landschaft

Gerügt werden ferner die aus dem Vorhaben resultierenden Konflikte für Natur und Landschaft.

Dies betrifft zunächst die Unterlagen, die teils veraltet und teils unvollständig sind. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU/UVS) des Büros Davids, Terfrüchte und Partner, Essen, zum Neubau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz Essen/Nord und dem Autobahnkreuz Essen/Gladbeck wurde im Jahr 2005 gefertigt. Aktuelle Erkenntnisse sind in diese Fassung bis heute, also bis zum Jahr 2015 nicht eingearbeitet worden. Die verwendeten Datengrundlagen sind sogar noch um einiges älter (aus den Jahren 2002/2003 und früher, siehe Bl. 8 der UVU). Die UVU entspricht somit in vielen Bereichen nicht mehr heutigem Kenntnisstand und hätte aktualisiert werden müssen. Auch die ebenfalls in das Verfahren eingeführte Umweltverträglichkeitsstudie für den Straßenabschnitt der B 224 zwischen Anschlussstelle Essen/Gladbeck und der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer/West ist veraltet. Sie stammt aus dem Jahr 2007 und wurde seitdem nicht aktualisiert. Unvollständig sind des Weiteren die Aussagen zur Kompensation des Eingriffs im landschaftspflegerischen Begleitplan. Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens auf der Grundlage unzureichender Unterlagen stellt einen Verfahrensmangel dar, der gerügt wird.

### a) Allgemeiner Naturschutz

Nicht zufriedenstellend gelöst sind die im Hinblick auf die allgemeinen Schutzgüter des Naturschutzes entstehenden Konflikte. Negative Wirkungen ergeben sich durch den Verlust von Biototypen sowie Biotopkomplexen durch den Trassenkörper einschließlich aller Böschungen und Straßennebenflächen. Darüber hinaus treten anlagen- und betriebsbedingte Funktionsverluste in

angrenzenden Biotopbereichen auf. Die Wald- und Gehölbereiche der Halden Ellinghorst, Rheinbaben und Brauck sowie in der Freizeitstätte Wittringen treten dabei deutlich als betroffene hochwertige Bereiche hervor. Weitere Biotoptypen mit einer hohen Wertigkeit sind die Teiche in der Freizeitstätte und die verschiedenen Feld- und Kleingehölze, die an vielen Stellen im Planungsraum stocken.

Die Flächeninanspruchnahme für den Neubau der A 52 betrifft nicht nur den bestehenden Straßenraum der B224. Durch Erweiterungen des Querschnitts und Änderungen der Höhenlage kommt es stattdessen zu Verbreiterungen des Straßenkörpers. Die Flächeninanspruchnahme berührt vor allem im Bereich der Knotenpunkte und/oder der Verbindungsstraßen auch angrenzende Biotopstrukturen.

Neben Lärm- und Schadstoffimmissionen entwerfen von der B224 ausgehende visuelle Störreize, eine starke Barrierewirkung und eine erhöhte Mortalität durch Kollision mit Fahrzeugen die faunistischen Funktionsräume bereits heute. Mit dem Neubau der A52 verstärken sich die negativen Auswirkungen der Straße auf die angrenzenden Lebensräume durch die steigende Verkehrsbelastung graduell.

#### b) Besonders geschützte Teile der Natur

Darüber hinaus ist eine Betroffenheit besonders geschützter Teile der Natur zu erwarten. Zu nennen sind insbesondere die Naturschutzgebiete „Halde Ellinghorst“ und „Halde Rheinbaben“, die Landschaftsschutzgebiete „Wittringer Wald“, „Ellinghorst-Kösheide“ und „Brauck“. Daneben sind Gehölzbestände an der Beisenstraße, im Pelkumer Feld und an der Welheimer Straße als geschützte Landschaftsbestandteile betroffen.

Im Planungsraum sind mehrere Biotope gelegen, die potenziell betroffen sind. Zu nennen sind in der Systematik des Biotopkatasters des LANUV (Stand 10.02.2014):

- BK-4407-0001, Park und Stadtwald Wittringen in Gladbeck
- BK-4407-0002, Wäldchen im Pelkumer Feld
- BK-4407-0005, Abraumhalde nordwestlich NSG Natroper Feld
- BK-4407-0006, NSG Natroper Feld
- BK-4407-0074, NSG Halde Rheinbaben
- BK-4407-0096, NSG Halde Ellinghorst

#### c) Artenschutz

Es wird eingewandt, dass erhebliche Beeinträchtigungen streng und besonders geschützter Arten nicht mit dem erforderlichen Grad an Gewissheit ausgeschlossen werden können. Dabei werden zunächst Mängel in der Bestandserfassung gerügt.

Mit der B224 und der A2 bestehen bereits heute Verkehrsbänder, die anlagenbedingt zu Zerschneidungs- und Barrierewirkungen führen und betriebsbedingte Beeinträchtigungen im nahen Umfeld durch Schadstoffe, Licht, Lärm und Erschütterungen hervorrufen. Durch den Neubau der A52 kommt es diesbezüglich durch Belastungszunahmen zu graduellen Verstärkungen dieser Effekte. Als relevante Wirkung sind zunächst Störungen durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte zu nennen. Darüber hinaus kommt es zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme. Beansprucht werden Straßenseitenflächen sowie darüber hinausgehend im Bereich der Knotenpunkte und der Verbindungsstraßen sonstige an die Trasse grenzende Biotopstrukturen. Hierdurch reduziert sich die Größe des potentiellen Lebensraumes, der von den betroffenen Arten genutzt werden kann. Es kommt zu einer Verringerung der Nahrungshabitate. Außerdem werden durch die Rodung von Gehölzen sowie die Verlegung bzw. Verrohrung eines Bachlaufs Linienstrukturen verloren gehen. Auch wird es infolge der Zunahme des Verkehrs zu einer Erhöhung des Risikos tödlicher Kollisionen kommen. Schließlich können Arten infolge der Baufeldräumung sowie der geplanten Rückbau- und Rodungsmaßnahmen zu Schaden kommen.

#### d) Landschaftsbild

Von besonderer Bedeutung sind die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden vor allem hervorgerufen durch

- den Verlust von Landschaftsraum durch Überbauung,
- visuelle Zerschneidungseffekte durch das Straßenbauwerk,
- visuelle Fernwirkungen des Straßenbauwerks
- sowie die Verlärmung der Landschaft.

Der Bau der A52 und des Autobahndreiecks Essen/Gladbeck führt zu umfangreicher neuer Flächeninanspruchnahme im Bereich des Pelkumer Feldes. Hier gehen die Hofstelle Schulte-Pelkum mit ihrem alten Baumbestand und weitere gliedernde und belebende Strukturen verloren. Im südlichen Teil der Freizeitstätte Wittringen führen die zusätzlichen Lärmschutzwälle und die zu verlegende Versorgungsleitung mit ihrer freizuhaltenden Trasse zu Veränderungen im bisherigen

Landschaftsbild. Zwischen „Im Gewerbepark“ und Kösheide erfolgt neben dem Bau der A52 auch der Neubau einer Planstraße östlich der A52 und die Verlegung bzw. Verrohrung des Wittringer Mühlenbaches, was zu deutlich wahrnehmbaren Veränderungen des räumlichen Erscheinungsbildes im östlich angrenzenden Landschaftsraum an der Welheimer Straße / Halde Graf Moltke führt. Im Landschaftsbereich nördlich der A2 / östlich der B224 wird der bislang gehölzbestandene Bereich zwischen der Autobahn und der Bundesstraße und den Gärten am Brokamp zukünftig von der Rampe Hannover-Marl durchschnitten.

### 3. Boden

Es wird eingewendet, dass es durch die Verwirklichung des Vorhabens zu negativen Folgen für das Schutzgut Boden kommen wird. Die Intensität des Eingriffs ist im Bereich des Baukörpers am größten. Unter den versiegelten Fahrbahnen kommt es zu einem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen. Im Bereich der Damm- und Einschnittsböschungen und aller weiteren Straßenebenenflächen wird das natürliche Bodengefüge zerstört und es findet ein weitgehender Verlust der natürlichen Bodenfunktionen statt. Der Einsatz schwerer Baumaschinen und Baufahrzeuge führt im Bereich des Baufeldes durch Verdichtung des Bodens zu einer Veränderung der Bodenstruktur. Bau- und betriebsbedingt wird es im Umfeld der Straße zum Eintrag von Schadstoffen in den Boden kommen.

### 4. Wasser

Die Verwirklichung des Vorhabens hat auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser. Eingriffe in das Grundwasser entstehen zunächst durch die anlagenbedingte Neuversiegelung, die das anfallende Oberflächenwasser der Grundwasserregeneration entzieht. Bedeutsamer sind die betriebsbedingten Einträge von Schadstoffen in den obersten Grundwasserleiter. Diese erfolgen, sobald die Schadstoffe nicht mehr von den das Grundwasser überlagernden Bodenschichten gebunden werden können.

Durch den Ausbau der A2 und die geplante Anlage eines Lärmschutzwalls gehen nördlich der A2 im Bereich der Freizeitstätte Wittringen zwei kleine Teiche verloren. Westlich der A 52 nördlich der Kösheide geht ebenfalls ein Kleingewässer verloren. Im südlichen Teil des Autobahndreiecks Essen/Gladbeck wird aufgrund von Zwangspunkten bei der Trassierung die Verlegung des Wittringer Mühlenbaches auf einer Länge von 452 m erforderlich. Im weiteren Verlauf wird das

Gewässer aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen der A 52 und der Halde auf einer Länge von 247 m in einem Durchlass DN 1400 verrohrt geführt. Damit ist für das Gewässer keine ökologische Durchgängigkeit mehr gegeben.

Auch können bei der Verwirklichung des Vorhabens negative Folgen für den Hochwasserschutz oder für den Rückstau ins städtische Kanalnetz und entsprechende Überflutungen nicht ausgeschlossen werden.

## V. Allgemeine Abwägung

Die ausgelegten Planunterlagen lassen erkennen, dass eine rechtsfehlerfreie Ausübung des Planungsermessens in Gestalt der Abwägung aus mehreren Gründen nicht möglich sein wird.

### 1. Mangelnde Abwägungsoffenheit

Als problematisch erweist sich bereits, dass offensichtlich eine Vorfestlegung der Planung durch den vom MBWSV im Jahr 2012 veranstalteten „Runden Tisch“ stattgefunden hat. So stellt das Bundesverwaltungsgericht mit Blick auf solche, dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerte Verfahren fest, rechtlich zu beanstanden sei eine derartige Vorfestlegung dann, wenn die verfahrensrechtlich geordneten Entscheidungsebenen nicht mehr getrennt, einseitig Absprachen über die weitere Verfahrensgestaltung getroffen und der Gestaltungsspielraum der Planfeststellungsbehörde von vornherein durch aktive Einflussnahme auf „politischer Ebene“ sachwidrig eingeengt werde (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 – 9 A 8/10 –, BVerwGE 139, 150 - 184 m.w.N.). Es steht zu befürchten, dass diese Grenze im vorliegenden Fall überschritten wurde.

### 2. Alternativenprüfung

Gerügt wird ferner eine unzureichende Alternativenprüfung. Die Planfeststellungsunterlagen geben keinen hinreichenden Aufschluss über konkret miteinander verglichene Konfliktszenarien. Sie beschränken sich auf den pauschalen Hinweis, dass bei einem abweichenden Trassenverlauf stärkere Betroffenheiten auftreten würden. Trassenvarianten außerhalb des Verlaufs der B224 wurden nicht untersucht. Dies stellt einen Abwägungsausfall dar.

Abwägungsfehlerhaft ist ferner die Realisierung des Autobahndreiecks Essen/Gladbeck im Hinblick auf die Verkehrsführung aus südlicher Richtung von der A52 in westliche Richtung auf die A2. Statt des Rampenbauwerks aus Richtung Essen in Fahrtrichtung Oberhausen ist eine Tunnellösung (statt Overflyer) deutlich sinnvoller. Die angeführten Mehrkosten stehen in keinem Verhältnis zu den nachteiligen Schäden (insbesondere im Hinblick auf die Lärm- und Luftsituation sowie die Aufenthaltsqualität im Erholungspark Wittringen) und sind zudem unzutreffend ermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

-Ulrich Roland –

Bürgermeister