

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN
Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen · Tel. 0208 / 880 590 · Fax 0208 / 880 5929
e-Mail: LB.Naturschutz@t-online.de Internet: <http://www.lb-naturschutz-nrw.de>

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE · RIPSHORSTER STR. 306 · 46117 OBERHAUSEN



Bezirksregierung Münster
Domplatz 1-3

48143 Münster

Unser Zeichen
(bitte unbedingt angeben)

E/BOT12-12.95ST/01.09

Auskunft erteilt:

Herr Mackmann

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Datum

23.03.2009 Ma

Planfeststellung für den Bau der A 52 vom AK Essen-N (B224) bis zum AK Essen/Gladbeck (m); Teil 01: AK Essen-N (B224)-s AK Essen/Gladbeck (StGr. Bottrop/Gladbeck) von Bau – km 0 + 000,000 nördlich der Brücke über die Emscher bis Bau – km 3 + 625,072 nördlich der Straße im Gewerbepark

Hier: Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der in NRW anerkannten Naturschutzverbände gebe ich im o.g. straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren die nachfolgenden Anregungen und Einwände ab:

1. Mangelhafte Verkehrsanalyse

1.1 Fehlende Berücksichtigung Gesamtprojekt (BVWPI 2003 Projekt-Nr. NW5603)

Die Aussagen zum jetzt beantragten Planfeststellungsabschnitt stehen im Widerspruch zu den Aussagen im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWPI). In diesem Zusammenhang sehen die Naturschutzverbände die der Planung zugrunde gelegten Voraussetzungen der Prognose der Verkehrsmengenzahlen unter zwei Aspekten als kritisch an:

Nach den Erläuterungen wird zwar vom Anschluss der A 52 an die A 40 (AK Essen-Ost) und einem durchgehenden Bau der A 52 bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer West und damit Anbindung an die A 43 bei Marl ausgegangen (Prognose 2020). Unklar ist aber, ob der Neubau des Autobahnkreuzes zur Anbindung an die A 2 berücksichtigt wurde.

Offenbar ist zudem der für die Prognose der Verkehrsmengen und der Entwicklung der Verkehrsströme nicht unbedeutende Aus- und Weiterbau der A 52 nach Süden, z.B. mit dem Bau des Ruhralleetunnels und der Anbindung an die A 44 über Essen-Dilldorf bis zum bestehenden Abschnitte der A 44 bei Velbert einbezogen worden (siehe auch die Detail-Projekt-Nummern 5103992900 und 5156807900 des Bundesverkehrswegeplanes 2003 unter der Gesamtprojekt-Nummer NW 5603). Demnach ist die gesamte Maßnahme auch nur im Gesamtzusammenhang vor allem aber bei der Verkehrsprognose zu betrachten.

Zum anderen bestehen Unklarheiten bezüglich der Prognosezahlen; hierbei muss infolge der bereits kritisierten Abschnittsbildung von unterschiedlichen Szenarien ausgegangen werden. So z.B. mit Verwirklichung des Ruhrtunnels und Anbindung an die A 44 bei Velbert; die alleinige Umsetzung des jetzt beantragten Abschnittes ohne durchgehende A 52 sowie die möglichen Kombinationsszenarien. So ist z.B. abzuklären, wie die Anzahl der 140.000 Kfz/24 h aus dem Projekt-Dossier der Projekt-Nr. NW5603 des Bundesverkehrswegeplanes zu erklären sind bzw. wie sich die 140.000 Kfz/24 auf den weiteren Abschnitten der A 52 aufteilen.

1.2 Fragwürdige Realisierung der Anschlussabschnitte

Nach den Erläuterungen des Vorhabensträgers zum beantragten Planfeststellungsabschnitt soll dieser zusammen mit dem ebenfalls im vordringlichen Bedarf enthaltenen südlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt auf Essener Stadtgebiet zwischen dem neu zu bauenden Autobahnkreuz Essen–Ost mit der Anbindung der A 40 an die neue A 52 und dem Autobahnkreuz Essen–Nord (Anbindung A 42) sowie dem sich anschließenden nördlichen Planfeststellungsabschnitt auf Gladbecker Stadtgebiet mit der Anbindung der A 2 über ein neu zu bauendes Autobahnkreuz bis zum Einbinden der neuen A 52 in die bestehende A 52 und Anbindung an die A 43 bei Marl eine neue durchgehende Nord-Süd-Verbindung im zentralen Ruhrgebiet ergeben, die regionale und überregionale Verkehrsfunktionen übernehmen und das örtliche Straßennetz entlasten soll.

Die Annahme, dass es tatsächlich zu einem durchgehenden Autobahnzug durch das Essener Ostviertel und damit tatsächlich zu einer durchgehenden leistungsfähigen Nord/Ost-Süd-Verbindung von der A 40 in Essen bis zur A 43 nördlich von Marl kommen wird, ist nach Auffassung der Naturschutzverbände eine rein hypothetische Annahme, da aufgrund der Raumwiderstände (z.B. Neu-Durchquerung von Wohnquartieren), der noch nicht gelösten Probleme hinsichtlich der Auswirkungen auf die städtischen Verkehrsnetze sowie in der Bevölkerung von Essen, Bottrop und Gladbeck erhebliche Widerstände gegen die durchgehende A 52 bestehen. Dieses betrifft insbesondere den südlichen Trassenabschnitt in Essen ab der Anbindung an die A 40 mit der im weiteren Trassenverlauf erfolgenden Durchschneidung von Wohnbereichen und insbesondere des Helenenparks sowie auch den Abschnitt im Norden auf Gladbecker Stadtgebiet mit der Durchfahrung von Gladbeck. Auch die Anbindung der A 52 / A 44 / A 535 bis Ratingen mit dem geplanten Ruhralleetunnel ist noch völlig unklar und zeitnah nicht zu verwirklichen.

1.3 Nicht betrachteter Nachfrageüberhang

Hypothetisch ist auch die Aussage, dass die neue A 52 zu einer Entlastung der örtlichen Straßennetze führen würde:

Mit der durchgängig fertig gestellten A 52 würde die Strecke der A 2 und A 3 zwischen Breitscheider Kreuz (A3 / A52) und einem zukünftigen "Gladbecker Kreuz" (A 2 / A52) durch die "Spange A 52" eine erhebliche Abkürzung für die Nord – Süd bzw. Süd – Ost Verbindung im westlichen Ruhrgebiet darstellen. Nach Auffassung der Naturschutzverbände lassen die bei einem solchen Lückenschluss zu erwartenden Verkehrsmengenzunahmen befürchten, dass die Kapazitäten einer ausgebauten A 52 für den Transitverkehr völlig unzureichend sind. Insbesondere aber gilt vor diesem Hintergrund, dass regionale Verkehrsströme mit dem Ausbau zur A 52 besser als mit der B 224 abgewickelt werden könnten, mit erheblichen Zweifeln belastet sind.

Schon die Planungen zur DÜBODO Anfang der 90er Jahre, wie auch die Planungen zur Bypass-Lösung der A 44 (Querspange Bochum, Ausbau der A 40 auf 6-Spuren, Neubau Westkreuz Bochum) zeigen, dass im Ruhrgebiet ein so starker Nachfrageüberhang besteht, dass mit einem Neubau die bestehenden Verkehrsströme im bestehenden Stadtstraßennetz nicht wesentlich reduziert oder mit deutlichen Wirkungen gelenkt werden können. Hypothetische Annahme bezüglich der prognostizierten örtlichen Straßennetzentlastung, die in keinster Weise begründet wird (Quellenangabe fehlt). Eher findet hier eine Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs der A3 und A2 zu Lasten der örtlichen Straßennetze in Essen, Bottrop, Gladbeck und Gelsenkirchen statt.

Zum Anderen muss die verkehrliche Bewertung von Entlastungswirkungen zu falschen Ergebnissen führen, wenn von einer durchgehenden Verbindung ausgegangen wird; diese Verbindung aber nicht zu realisieren ist (siehe Punkt 1.2 dieser Stellungnahme). Eine fragmetarische A 52 macht keinen verkehrlichen Sinn und wird zu katastrophalen Auswirkungen auf die städtischen Verkehrsnetze führen. Zu einer Entlastungswirkung kann es in diesem Fall gar nicht kommen. Schon gar nicht können die überregionalen Ziele des Bundesverkehrswegeplanes erreicht werden. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass eine Umsetzung des jetzt beantragten Abschnittes der A 52 ohne den südlichen und nördlichen Umbau der B 224 zur A 52 (siehe auch Punkt 2 dieser Stellungnahme) zu erheblichen, weil weiter zunehmenden Verkehrsproblemen auf der B 224 bzw. dem nachgeordneten Verkehrsnetz führen wird.

Problematisch ist insbesondere der Weiterbau der A 52 auf Gladbecker Stadtgebiet. Es wird deutlich, dass die B224 vor allem auf Gladbecker Stadtgebiet eine hohe Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr hat. Über die Einmündungen Bohmertstraße, Phönixstraße, Schützenstraße, Goethestraße und Steinstraße sowie über die Zufahrt zum Gewerbepark Gladbeck-Brauck und die Kösheide ist das innerstädtische Verkehrsnetz an die heutige Bundesstraße B 224 angebunden. Die Bundesstraße erfüllt hiermit auch die Funktion einer wichtigen Hauptverkehrsstraße für die Stadt Gladbeck. Es ist nur schwer vorstellbar, wie die kreuzungsfrei auszubauende A 52 die Funktionen der bestehenden B 224 als städtische Hauptverkehrsstraße übernehmen kann oder aber diese Funktionen an die sonstigen städtischen Straßen abgeben und diese Straßen eine solche Funktion leistungsgerecht übernehmen können.

1.4 Nichtbetrachtung von städtischen Planungen

Kumulieren werden die Verkehrsprobleme allerdings auch – und dieses ist offenbar noch gar nicht bei der Verkehrsanalyse eingerechnet – bei einer möglichen Verwirklichung des ca. 10 ha großen geplanten Gewerbegebietes Kraneburger Feld, welche ja ohne jegliche ÖPNV-Anbindung geplant ist und daher nur vom Individual-Verkehr „bedient“ werden kann. Diese Verkehrsströme sind bei der Verkehrsanalyse hinzuzurechnen und in die nachzuliefernde Analyse der Verkehrsentwicklungen bzw. Verkehrsströme ohne Verwirklichung der Gesamtplanung der A 52 zwischen dem Anschluss an die A 40 im Süden und dem Anschluss an die bestehende A 52 (A 43) im Norden.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände können letztlich sowohl die Ziele, die mit dem Neubau der A 52 zwischen Essen und Marl, als auch hier mit dem zur Planfeststellung eingereichten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und dem Autobahnkreuz Essen/Gladbeck (Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck) verfolgt werden, nicht erfüllt werden.

2. Unzulässige Abschnittsbildung

Aus den unter Punkt 1 dieser Stellungnahme genannten Gründen, halten die Naturschutzverbände die gewählte Abschnittslösung – zumindest was das Ende des Abschnittes bei Bau-km 3 + 625,072 an der Stadtgrenze Bottrop / Gladbeck (nördlich der Straße Im Gewerbepark) für unzulässig, denn einen eigenständigen Autobahnabschnitt stellt dieses Fragment der A 52 auf der Länge von lediglich ca. 3,6 km nicht dar.

Einem solchen Autobahnabschnitt kann auch gar nicht die im Bundesverkehrswegeplan (siehe Punkt 1 dieser Stellungnahme) zugewiesene überregionale Bedeutung beikommen, wenn berücksichtigt wird, die Realisierung der sich anschließenden südlichen und nördlichen Anbindungsstrecken der A 52, zumindest mittelfristig nicht erkennbar ist.

Für den südlichen Abschnitt ist eine Realisierung sogar eher unwahrscheinlich. Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass das jetzt zur Planfeststellung beantragte Autobahnfragment eine eigenständige – über die bisherige B 224 hinausgehende – eigenständige verkehrliche Bedeutung hätte. Ein solches Fragment stellt auch keine Verbesserung der bisherigen Verkehrsverhältnisse dar. Im Gegenteil ist von zunehmenden Stauproblemen aufgrund der Fragmentierung auszugehen.

Jede Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen. Die Bildung von Teilabschnitten muss das Ergebnis planerischer Abwägung sein. Einerseits dürfen die Teilabschnitte nicht ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Andererseits bedarf der jeweilige Streckenabschnitt der eigenen Rechtfertigung. Der jeweilige Teilabschnitt muss eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen. Dies ist nur der Fall, wenn der Teilabschnitt auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte.

Unter dem Gesichtspunkt der durch den Erläuterungsbericht vorgegebenen Gesamtkonzeption und der Darstellung im Bundesverkehrswegeplan kommt dem jetzt beantragten Planfeststellungsabschnitt gerade keine selbständige Verkehrsfunktion zu. Ohne Autobahnanschluss im Süden an die A 40 und im Norden an den bereits bestehenden A 52 (A 43) Anschluss mit der notwendigen Anbindung an die A 2 mit dem neu zu errichtenden Autobahnkreuz zur Anbindung der A 2 reduziert sich die Bedeutung des jetzt beantragten Abschnittes der A 52 zwischen Essen und Bottrop auf eine reine Ausbaumaßnahme der B 224, die in diesem Abschnitt dann kreuzungsfrei wäre.

Im Übrigen ist unter der Vorgabe des Bundesverkehrswegeplanes eines Neubaus der A 52 zwischen Essen A 40 bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer die UVU erarbeitet worden.

Es liegen auch keine Verkehrsuntersuchungen vor, die von einer eigenständigen Verkehrsbedeutung des jetzt beantragten Abschnittes ausgehen. So ist der Verkehrsuntersuchung sowohl die Anbindung der A 40 im Süden, als auch der Weiterbau der A 52 nach Norden auf Gladbecker Stadtgebiet mit dem Neubau des Autobahnkreuzes zur Anbindung der A 2 zu Grunde gelegt.

Für die von der Stadt Bottrop geplante Erweiterung der Gewerbeansiedlungen (z.B. 10 ha im Kraneburger Feld) ist der Neubau der A 52 nicht erforderlich. Eine Anbindung kann auch mit der vorhandenen B 224 erfolgen, es bedarf hierzu nicht den Neubau der A 52. Offenbar will sich die Stadt Bottrop also von der Bundesregierung – also dem Steuerzahler eine neue Anschlussstelle bezahlen lassen, um das geplante Gewerbegebiet im Kraneburger Feld attraktiver vermarkten zu können.

Interessenten für das neue Gewerbegebiet gibt es zur Zeit allerdings nicht und werden aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen schlechten Situation, deren Ende noch gar nicht zu erkennen ist, auch so leicht nicht zu finden sein. Ob allerdings die Chancen auf eine Vermarktung eines Gewerbegebietes mit fragmentarischem Anschluss der A 52 an das Autobahnnetz - wo von auszugehen ist (siehe oben) - verbessert werden können, muss bezweifelt werden.

3. Erfordernis Gesamtplanfeststellung Neubau A 52

Die bislang in drei Planfeststellungsabschnitte aufgetrennten Planfeststellungsverfahren müssen in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren zur Baureife geführt werden. Denn wie unter Punkt 1 und 2 dieser Stellungnahme ausgeführt wird, kommt dem jetzt beantragten Planfeststellungsabschnitt keine eigenständige Verkehrsfunktion zu.

Nach den Darstellungen und Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes kann der beantragte Planfeststellungsabschnitt keinen verkehrlichen Sinn machen, denn er stellt einen integralen Bestandteil einer durchgehenden Verbindung zwischen der Anbindung an die A 40 und der nördlichen Weiterführung in die bestehende A 52 (A 43) einschl. Anbindung an die A 2 in Gladbeck dar.

Ohne Umsetzung der weiteren Planfeststellungsabschnitte würde der jetzt beantragte Abschnitt lediglich ein Fragment bleiben mit den bereits genannten kumulierenden Verkehrsproblemen, vor allem in Gladbeck wie auch in Essen im weiteren Verlauf der B 224 bzw. dem Neubauabschnitten der A 52 durch das Essener Nord-, Ostviertel und die Innenstadtbereiche (Altenessen, Altenessen-Süd, Stoppenberg (Hangetal), Frillendorf).

Die Verkehrsfunktion des beantragten Abschnittes der A 52 steht und fällt mit der Verbindung zur A 40. Bei Nichtweiterverfolgung des höchst umstrittenen und insbesondere unter Wohn- und Erholungsgesichtspunkten problematischen südlichen Abschnittes des Neubaus der A 52 würde auch die bedarfsplangerechte Berechtigung des beantragten Abschnittes der A 52 entfallen.

4. Rechtsschutz der betroffenen Öffentlichkeit wird verletzt

Die Autobahn A 52 soll nach ihrer endgültigen Fertigstellung von der A 43 bei Marl durch Marl, Gladbeck (Anbindung A 2), Bottrop und Essen (Anbindung A 42 und A 40) schließlich - als A 535 - bis nach Velbert führen. Hiervon betroffen ist die Öffentlichkeit in den entsprechenden Kommunen.

4.1 Verletzung von Rechten durch unzulässige Abschnittsbildung

Aufgrund der Aufteilung des Planfeststellungsverfahrens in mehrere Abschnitte können sich die Bürgerinnen und Bürger der betroffenen 5 Gemeinden nur mangelhaft oder unzureichend informieren. So beschränkt sich der der jetzt beantragte Planfeststellungsabschnitt und damit auch das durchzuführende Planfeststellungsverfahren zwar in erster Linie lediglich auf den Bereich der Stadt Bottrop und Essen – sowie für Kompensationsmaßnahmen auf die Gemeinde Schermbeck; geplant ist aber eine neue Nord-Süd-Transitautobahn durch das mittlere Ruhrgebiet, von der Verkehrsbelastung durchaus in der gleichen Kategorie wie die A 40 oder A 2. Unmittelbar im südlichen Anschlussbauabschnitt sind die Stadtteile Vogelheim, Altenessen, Stoppenberg und Frillendorf betroffen. Im nördlichen Abschnitt ab der Stadtgrenze Bottrop / Gladbeck ausschließlich Gladbecker Stadtgebiet. Da nur sämtliche drei Bestandteile die Gesamtkonzeption des Neubaus der A 52 rechtfertigen, muss die Planfeststellung für sämtliche drei Bausteine in einem einheitlichen Planverfahren erfolgen.

Die Naturschutzverbände halten deshalb eine Gesamtbetrachtung der Folgen in Bezug auf die zu erwartenden Verkehrsmengen, die Neu- oder verstärkenden Zerschneidungswirkungen der sowie Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastungen für erforderlich. Hinsichtlich der sich wandelnden Mobilitätsanforderungen der Zukunft, die von strengeren Vorschriften für den Verbrauch von Ressourcen und den Ausstoß von Kohlendioxid sowie durch den Umstieg auf alternative Transportmittel gekennzeichnet seien, setzt der Neubau der A 52 zudem ein "falsches Signal".

Dies ist auch unter Rechtsschutzgesichtspunkten für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger erforderlich. Wer sich als Bürger gegen die Gesamtkonzeption des Neubaus der A 52 wendet, muss in jedem der drei Planverfahren Einwendungen erheben.

Dabei kann aber nicht verhindert werden, dass durch die zeitlich zuvor eingeleiteten Planverfahren bereits Zwangspunkte gesetzt werden, die für die weiteren Abschnitte keine Wahlmöglichkeit mehr zulassen.

Insbesondere die betroffenen Bürger in Gladbeck haben und hatten bislang keine Möglichkeiten der Einsicht in die Planfeststellungsunterlagen, da der Planfeststellungsabschnitt auf die Stadtgebiete von Essen und Bottrop beschränkt wurde. Die Auswirkungen, sowohl was die verkehrlichen Verhältnisse, als auch die Lärm- und Schadstoffbelastungssituation und damit auch die Belastung von Wohnquartieren und den wohnumfeldnahen Erholungsräumen und insbesondere auch in das Eigentum eingreifend betrifft, wird sich aber gerade auch auf das Stadtgebiet von Gladbeck auswirken. Eine pauschale Abgrenzung an der Stadtgrenze wird den tatsächlichen ausstrahlenden Wirkungen in keinsten Weise gerecht.

Vor allem werden hierdurch die Rechte der Bürger in Gladbeck massiv und in unzulässiger Weise eingeschränkt; sie erhalten auch keine Hinweise auf die Planfeststellung, da in ihrer Kommune weder die Unterlagen ausgelegt werden, noch eine öffentliche Bekanntmachung in Gladbeck veröffentlicht worden ist.

4.2 Verletzung von Rechten durch Mängel der öffentlichen Bekanntmachungen

Neben den unter Punkt 4.1 gerügten Verletzungen der Bürgerrechte hinsichtlich der Mängel bei der Bildung von mehreren Planfeststellungsabschnitten, gibt es ein weiteres Problem:

Offenbar gibt es zwei Termine für die Öffentlichkeit, mit Bedenken, Einwendungen und Anregungen zur der Planung Stellung zu beziehen. In Essen und Schermbeck erfolgt die öffentliche Auslegung vom 26.01.2009 bis 25.02.2009, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endet mit dem 25.03.2009. In Bottrop hingegen wurden die Unterlagen vom 09.02.2009 bis 09.03.2009 öffentlich ausgelegt; Einwende und Anregungen können bis zum 06.04.2009 abgegeben werden.

Zudem wird der Öffentlichkeit in den jeweiligen öffentlichen Bekanntmachungen in Essen, Bottrop und Schermbeck jeweils und nur ausschließlich die Möglichkeit eröffnet, die Einwende und Anregungen entweder bei der Bezirksregierung Münster als Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren oder bei der Stadt abzugeben, in der die Auslegung und Frist zur Abgabe einer Stellungnahme öffentlich bekannt gemacht wurde.

Es fehlt der Hinweis darauf, dass das auch jeweils zu den angegebenen Fristen – wobei zu überprüfen sein wird, ob unterschiedlichen Fristen zur öffentlichen Auslegung und Abgabe von Einwendung und Anregungen rechtens ist – in ALLEN betroffenen Kommunen (Essen, Bottrop, Schermbeck) jeweils Stellungnahmen abgegeben werden können. Hierbei wird auch zu überprüfen sein, ob die Öffentlichkeit im Unklaren darüber gelassen werden kann, zu welchem Stadtgebiet sie dann Stellungnahmen abgeben kann.

Denn die in diesem Verfahren betriebene Praxis der unterschiedlichen Fristen und Beschränkung des Hinweises auf die Auslegung jeweils nur in der entsprechenden Kommune bedeutet, dass jeweils auch nur Einwende und Anregungen beschränkt auf das jeweilige kommunale Hoheitsgebiet für das die jeweilige öffentliche Bekanntmachung gilt, abgegeben werden kann. Dieses bedeutet eine Einschränkung der Rechte der Öffentlichkeit.

Insbesondere aber bedeutet dieses eine Einschränkung der Beteiligung der Naturschutzverbände, als Teil der Öffentlichkeit. Um hinsichtlich der Einwende und Anregungen eine Präjudizierung auszuschließen, müssten die Naturschutzverbände – die ja eine gemeinsame Stellungnahme zu dem gesamten jetzt beantragten Planfeststellungsabschnitt abgeben – insgesamt drei Stellungnahmen abgeben: eine für das Gebiet der Stadt Essen, eine für das Gebiet der Stadt Bottrop und eine für das Gebiet der Gemeinde Hünxe.

4.3 Präjudizierung von Einwendungen und Ausschluss vom Erörterungstermin

In der Konsequenz würde eine Verfristung von Einwenden infolge der unterschiedlichen öffentlich bekannt gemachten Fristen bzw. die Beschränkung in den Unterlagen auf die Möglichkeit jeweils nur in der Stadt Stellungnahmen abzugeben, in denen öffentlich bekannt gemacht wurde, auch zu einer Präjudizierung von Einwendungen zu Aspekten der Planung betreffen, die auch Essener oder insbesondere das Schermbecker Stadtgebiet betreffen, da diese Fristen bereits am 25.03.2009 enden. Damit wären solche Einwende auch vom Erörterungstermin ausgeschlossen.

Insbesondere die Naturschutzverbände sind hiervon betroffen, denn deren Stellungnahmen beziehen sich auch auf alle Aspekte der Planung, auch zu den einzelnen Stadtgebieten (siehe hierzu auch Punkt 4.3 dieser Stellungnahme).

4.4 Ausschluss der Öffentlichkeit von Kommunen mit K-Maßnahmen

Das Beispiel der Gemeinde Schermbeck zeigt, dass auch die Öffentlichkeit von Kommunen, die nicht direkt vom Neubau der A 52 betroffen sind, damit rechnen muss, sich mit den Planungen der A 52 zu befassen und Rechte geltend machen muss, weil sie von der Planung betroffen sein können. Allerdings besteht hier das Problem, dass die Öffentlichkeit in solchen Kommunen nicht durch öffentliche Bekanntmachungen Kenntnis von dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau der A 52 erhalten hat.

4.5 Beschränkung der Rechte von Eigentümern

Die Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen für den beantragten Planfeststellungsabschnitt basiert erkennbar nicht auf einem Kompensationskonzept. Zudem ergibt sich aufgrund der Auftrennung in mehrere Planfeststellungsabschnitte die Problematik, dass es kein ganzheitliches Kompensationsflächenkonzept gibt. Von Kompensationsmaßnahmen betroffene Eigentümer (Enteignungsmöglichkeit) werden so massiv in Ihren Eigentumsrechten beschränkt.

Dabei spielt es sicherlich auch eine Rolle, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt nicht nachvollzogen werden kann, dass es auf Essener oder Bottroper Stadtgebiet keine Möglichkeiten für Ersatzmaßnahmen geben soll, sondern nur auf Schermbecker Stadtgebiet. Dieses lässt sich nur mit einem fehlenden Kompensationsflächenkonzept sowohl für diesen Planfeststellungsabschnitt, als auch ein fehlendes Konzept für den gesamten Neubauabschnitt der A 52 erklären.

5. Mangelhafte Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)

Der Untersuchungsraum der UVU wurde nach Auffassung des Vorhabensträgers so abgegrenzt, „ ... dass die umwelterheblichen Auswirkungen, vor allem auch betrieblicher Art (Be- und Entlastungen) die durch das Vorhaben ausgelöst werden, erfasst und beurteilt werden können.“ Die Naturschutzverbände sind der Auffassung, dass dieses hier nicht der Fall ist:

5.1 Nichtberücksichtigung der Hintergrundbelastung

Bereits seit 1999 besteht die EU-Luftqualitätsrichtlinie deren Konsequenzen aktuell die Ausweisungen der Umweltzonen sind. Richtig ist, dass Autobahnen von dieser Regelung (Sperrung) ausgenommen sind. Falsch ist dagegen die Annahme, dass die UVU die Auswirkungen nicht zu berücksichtigen hat:

Die Hintergrundbelastungen einer Autobahn haben durchaus einen weitreichenden und bewiesenen Einfluss auf die Umgebung. Gleiches gilt übrigens für die Lärmimmissionen. Die vorgelegte UVU geht mit dem ausgewiesenen Untersuchungsraum in keinsten Weise auf die festgeschriebenen EU-Gesetze ein. So blieben offenbar bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes die Einflussfaktoren Luft- und Lärm unberücksichtigt.

5.2 Fehlende Berücksichtigung sensibler Bereiche

Offenbar sind in der UVU sensible Bereiche nur unzureichend berücksichtigt worden. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes orientiert nicht an den örtlichen Gegebenheiten. Der Untersuchungsraum der UVU ist überwiegend und pauschal parallel zur geplanten Trasse eingegrenzt. Als statisches und sehr abstraktes Konstrukt fehlt in der gesamten UVU die Rechtfertigung warum der Untersuchungsraum diese Abgrenzung erhalten hat. Konkrete und einzelfallbezogene Raumbezüge wurden nicht berücksichtigt.

In der UVU werden als Grundlage für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes die zu erwartenden umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens und ihre Reichweite angegeben. Als Abgrenzungskriterien in den Vordergrund treten innerhalb der UVU vor allem die Schutzgüter Mensch und Landschafts- und Ortsbild, während die sonst üblichen Kriterien naturräumlicher Art als von untergeordneter Bedeutung eingeschätzt wurden. Dies führt dazu, dass der Untersuchungsraum auf das nähere Umfeld der Straße beschränkt wurde.

Dazu ist anzumerken, dass alle aufgeführten, mit einer sehr hohen Kategorie, bewerteten Empfindlichkeiten sich im Bereich des Untersuchungsraumes bzw. in unmittelbarer Nähe befinden. So befinden sich in unmittelbarer Nähe Schulen, Wohngebiete, Kleingartenanlagen, öffentliche Grünflächen für Naherholung und Sportanlagen, welche von einem Ausbau der A 52 entweder neu oder zusätzlich durch Verlärmung und Schadstoffeinträge beeinträchtigt werden können; sie sind aber nicht im Untersuchungsraum enthalten. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass durch den Neubau der A 52 die bislang an der B 224 vorhandenen Vegetationsbestände nicht nur die Funktion als Straßenbegleitgrün erfüllen, sondern auch vor allem als Lärm- und Schadstofffilter für die angrenzende Wohnbebauung und sonstigen empfindlichen Einrichtungen / Bereiche.

Der Welheimer Wald und die Feldgehölze im Kraneburger Feld werden als hoch bzw. sehr hochwertige Bereiche bewertet. Demnach sind diese Bereiche schützenswert. Insbesondere werden die lufthygienische Ausgleichsfunktion des Welheimer Waldes und die positiven, klimarelevanten Funktionen des Kraneburger Feldes als bedeutend angesprochen.

Fakt ist, dass sich unmittelbar an den Untersuchungsraum angrenzend sensible Bereiche befinden, die durch den Neubau der A 52 nachhaltige Einwirkungen zu erwarten haben; hierbei sind mögliche kumulative Wirkungen (Vorbelastungen – Neubelastungen) zu berücksichtigen:

- das Gladbecker Naturschutzgebiet "Natroper Feld"
- Die Boyaue als künftig renaturierter Retentionsraum, der erfahrungsgemäß ein weites Spektrum von Amphibien und Insekten beheimaten wird
- Der umweltrelevante Ausbau des "Grünzugs C" fehlt ebenso bei der Berücksichtigung des Untersuchungsraumes

Aktuelle Bestandskartierungen der Fauna wurden nicht durchgeführt (siehe auch Einwendungen unter Punkt 10 dieser Stellungnahme „Unzureichende Betrachtung der streng und besonders geschützte Arten“).

6. Unzureichende Betrachtung der Lärm- und Schadstoffemissionen

6.1 Lärmbelastung

Die Vermeidung von Lärm ist bei der Planung im Sinne der für den Immissionsschutz geltenden Vorsorgegrundsatzes (z.B. § 50 BImSchG) zu berücksichtigen. Die vorliegenden Anforderungen des § 50 des BImSchG können mit der vorgelegten Planung nicht erfüllt werden:

In den Planfeststellungsunterlagen (siehe insbesondere Unterlage 11.0 Erläuterungsbericht Lärmtechnik) wird herausgestellt, dass die Grenzwerte Lärm nicht eingehalten werden können: Bei einer prognostizierten Verkehrsdichte für den beantragten Planfeststellungsabschnitt von ca. 75.000 Kfz / 24 h, können trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwänden bzw. Lärmwälle mit aufgesetzter Lärmschutzwand sowie lärm mindernden Asphalt, die Grenzwerte für (oder besser gegen) Lärm nicht erreicht werden.

Es besteht daher für zahlreiche Wohnhäuser an einer Vielzahl von Straßen der Anspruch auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) infolge Verlärmung durch die neue A 52 wie auch für die umgelegte Horster Straße (L 633).

Die Häuser Im Dornbusch Nr. 1 und 3 auf der Ostseite der A 52 werden so stark verlärmert, dass offenbar auch keine Lärmschutzfenster Abhilfe schaffen können und dort die Grenzwerte Lärm überschritten werden, so dass hier eine Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen der Wohngrundstücke erhalten sollen.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich um mehr oder weniger genaue Berechnungen handelt. Notwendig wäre ein Lärmschutzmonitoring, welches auf der Grundlage der tatsächlichen Lärmentwicklung (auf der Grundlage der Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung) prüft, ob tatsächlich die Grenzwerte eingehalten werden können oder nicht und welche weiteren Maßnahmen erforderlich werden können (z.B. Reduzierung der Geschwindigkeiten, Steuerung des Auffahrens der Verkehrsteilnehmer auf die A 52).

6.2 Luftschadstoffbelastung

Auch die Beurteilung der Belastungen des Untersuchungsraumes (und darüber hinaus) durch Luftschadstoffe basiert lediglich auf Prognosen. Hierzu ergeben sich folgende Einwände:

6.2.1 Mangelhafte Berücksichtigung der Hintergrundbelastung

Anhand der Basis für die Berechnungen werden Rückschlüsse auf die derzeitige Belastung gezogen. Dieses erfolgt auf der Grundlage einer Auswertung der dem Plangebiet nächstgelegenen Messstation sowie vom Messstationen an vergleichbar hoch belasteten Straßen. So kommt der Vorhabensträger zu dem Ergebnis, dass gegenwärtig die Immissionsgrenzwerte für die Schadstoffe Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Blei im Untersuchungsraum eingehalten werden.

Diese Aussage ist aufgrund von lokal klimatischen Bedingungen rein spekulativ. In Anbetracht der Größe des Bauvorhabens, ist die erfolgte Interpolation als Referenz völlig ungeeignet. Es werden Messstationen zitiert, deren Ergebnisse eine reale Messbeobachtung vor Ort nicht ersetzen können. Aufgrund der aktuellen EU-Richtlinien, ist eine explizite Luftschadstoffmessung innerhalb der dicht besiedelten und empfindlichen Wohngebiete erforderlich, um die Hintergrundbelastung einschätzen zu können. Prognosen allein reichen nicht aus. Entlang der B 224 bestehen heute schon Schadstoffbelastungen infolge von Schadstoffeinträgen in die unmittelbare Umgebung, dazu gehören auch Wohnbereiche wie Bottrop – Boy u. Bottrop – Welheim. Um hier eine verwertbare Aussage abzuleiten, bedarf es vielmehr gezielter Schadstoffmessungen im Untersuchungsraum. Dies gilt ganz besonders im Zeitalter der EU-Grenzwertvorgaben.

Die mit hohen Verkehrsmengen belasteten Hauptverkehrsstraßen A 42, A 2, B 224 führen vor allem in den angrenzenden Bereichen zu erhöhten Luftbelastungen. Als Luftschadstoffe sind insbesondere Feinstäube (PM 10), Schwefeldioxid (SO²), Stickoxide (NO_x), Ozon (O³), Kohlenmonoxid (CO) sowie zahlreiche organische Verbindungen (z.B. Benzol) zu nennen.

Immissionsgrenzwerte in der Nacht und für den Westrand des Wohngebietes direkt an der neuen A 52 werden auch am Tage überschritten. Insofern besteht weiterhin eine sehr hohe (als Konfliktpunkt bewertete) Beeinträchtigung für die Menschen in den angrenzenden Wohnbereichen. Ähnlich, wie in den zuvor beschriebenen Bereichen BOT - Boy, -Boymannsheide, und -Welheim, hätten Anwohner das Recht, die Stadt auf Abhilfe zu verklagen, da in Ihrer Straße die Grenzwert überschritten werden.

Dabei ist hinsichtlich der Prognosen zu beachten, dass die Schadstoffbelastungen entlang der stark frequentierten Fahrbahntrasse der B 224, die als ausgebaute A 52 nach vorläufigen Prognosen, mindestens eine Verdreifachung der Fahrzeuglast erwarten lässt, mit allen beschriebenen negativen Auswirkungen. Verstärkt werden die Schadstoffbelastungen dabei, durch eine erwartete Vervierfachung des Schwerlastverkehrs.

In den Planfeststellungsunterlagen wird darauf hingewiesen, dass von den aufgeführten Schadstoffen "nur" der Feinstaub den Grenzwert überschreitet. Allerdings bezieht sich dies auf den jetzigen "IST Zustand" der B 224. Mit der deutlichen Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der für ein erhöhtes Fahrzeugaufkommen ausgerichteten A 52, werden die Schadstoffgrenzwerte der Stadtstraßen und der angrenzenden Stadtgebiete vermutlich ebenfalls überschritten werden.

Lärmschutzwände oder Straßenbegleitgrün können diese Beeinträchtigungen nur sehr begrenzt verhindern. Die beschriebene Minderung um 30 %, durch Bepflanzung, hat jedoch den Nachteil, dass die Gehölze, aufgrund der extremen Schadstoffbelastungen im Holz, bei eventuellen Schnitt- u. Rodungsarbeiten als gesonderter Abfall zu entsorgen sind. Zudem ist die Wirkung nach durchgeführten Pflege- und Erhaltungsarbeiten stark eingeschränkt. Dieses wird sich noch durch den Neubau der A 52 mit erhöhtem Verkehrsaufkommen verstärken.

Bereits die aktuelle Bestandssituation entlang der B 224 und darüber hinaus zeigt für die Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid NO² und Feinstaub PM10 ein hohes Belastungsniveau besteht, d.h. die Grenzwerte werden deutlich überschritten. Aus diesem Grund ist von den Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster der Luftreinhalteplan des Ruhrgebietes aufgestellt worden.

Die Dimension einer Autobahn rechtfertigt in jedem Fall eine gezielte Messung der Gefahrenquellen im Sinne von Bürgerinteressen. Nach heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen wäre es ohnehin vorausschauend, das Grundrecht auf Unversehrtheit (Art. 104 Abs. 1 GG) neu zu definieren.

Im Interesse der betroffenen Bürger ist ein ortsbezogenes Messergebnis einzufordern, um daraus eine aussagekräftige Beurteilung abzuleiten. Hier offenbart sich ein wesentliches Kriterium gegen das derzeitige Ausbauvorhaben.

6.2.2 EU-Richtlinien, BImSchG u. 22. BImSchV werden nicht eingehalten

Mit der „Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie“ der EU und darauf basierenden „Tochtrichtlinien“ hat die Europäische Union (EU) für ihre Mitgliedsstaaten verbindliche Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt festgelegt.

Danach wird nun die Luftqualität in den Staaten der EU nach einheitlichen Methoden und Kriterien beurteilt. In der Bundesrepublik Deutschland wurden die Richtlinien im Jahr 2002 durch Novellierungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz müssen, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass festgelegte Immissionswerte nicht eingehalten werden, Luftreinhaltepläne zum Schutz der Gesundheit der Bürger aufgestellt werden.

Nach den europäischen Vorgaben besteht dabei bereits seit 2005 die Pflicht, Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen (Feinstaub/Stickstoffdioxid) in Wohngebieten abzustellen. Sollte dieses Ziel spätestens 2011 nicht erreicht werden, drohen Konventionalstrafen. Aus diesem Grund wurde im Ruhrgebiet ein Luftreinhalteplan aufgestellt. Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet "Teilplan Ruhrgebiet Nord", der auch das Stadtgebiet von Bottrop und Essen umfasst, enthält konkrete Vorschläge zur Reduzierung der Schadstoffmengen in der Luft. Dazu gehört auch die Ausweisung von Umweltzonen.

Umweltzonen sind in allen Städten des Luftreinhalteplanes zum 1. Oktober 2008 eingerichtet worden. Kraftfahrzeuge ohne Umweltplakette dürfen dort nicht fahren. Die Umweltzone in Bottrop beinhaltet lediglich den Bereich westlich der B 224 im Bottroper Süden und den Stadtkern. Die Umweltzone ist damit unzureichend abgegrenzt.

Nach Auffassung der Landesregierung soll sowohl die Abgrenzung der Umweltzonen und die vorgeschlagenen Maßnahmen, wie auch der festgelegte Zeitrahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen so bemessen sein, dass in seinen Grenzen die angestrebten Ziele erreicht werden können.

Die EU-Kommission behält sich allerdings vor, die Ergebnisse zu überprüfen. Nach Auffassung der Naturschutzverbände wird diese Prüfung gerade auch bei Verwirklichung der A 52 zu einem negativen Ergebnis führen:

Nach dem Bundesfernstraßengesetz handelt es sich bei dem geplanten „Lückenschluss der A 52“ um eine hochfrequentierte Transitstrecke zwischen dem Rheinland und dem Münsterland mit einer Kapazitätsauslastung von bis zu 140.000 Kfz / 24h (siehe Projekt-Nr. NW5603 BVWPI 2003).

Vor dem Hintergrund des durch die Maßnahme erheblich erhöhten Verkehrsaufkommens mit relativ hohem Schwerlastanteil ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Schadstoffbelastung weit höher liegen wird, als prognostiziert und die Grenzwerte nicht eingehalten werden können.

Die bereits vorhandene Hintergrundbelastung führt mit dem Bau der A 52 und der damit verbundenen Erhöhung des Kraftfahrzeugaufkommens zu einer Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO_2 Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Auch die Grenzwerte für Feinstaub werden wie schon heute auch, im Prognose Null Fall zu Überschreitungen der zulässigen Häufigkeit von 35 für den PM 10 24 h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.“ In der Konsequenz werden die durch den Ausbau der A 52 und die prognostizierte Erhöhung der Verkehrslast indizierten Immissionswerte zu einer Erhöhung der Grenzwerte für Luftschadstoffe führen (siehe hierzu auch Unterlage 14 Schadstoffbelastung Luft). Lebensräume von Mensch und Tier werden weiter zunehmen beeinträchtigt.

Damit wird deutlich, dass ein Neubau der A 52 die mit dem Luftreinhalteplan verfolgten Ziele des Schutzes der Bevölkerung vor Luftschadstoffen (hier NO_2 und PM10) torpedieren wird; es muss davon ausgegangen werden, dass die verfolgten Ziele nicht erreicht werden können.

Im Übrigen verweise ich u.a. auf die bislang vorgetragenen Einwände, insbesondere unter Punkt 5.1 dieser Stellungnahme.

Sollte es nach dem Neubau der A 52 tatsächlich weiterhin zu Überschreitungen von Grenzwerten kommen, sind im Rahmen des Luftreinhalteplanes auch behördliche Anordnungen zu verkehrslenkenden Maßnahmen denkbar. Das bedeutet, dass die Stadt Bottrop Maßnahmen ergreifen muss, um die Schadstoffbelastungen im Umfeld der A 52 dauerhaft zu reduzieren, Dazu gehört in der Konsequenz die Vollsperrung von Stadtstraßen.

Die A 52 als Bundesfernstraße bleibt bei den Regelvorgaben für Luftreinhaltepläne unberücksichtigt, d.h. Bottrop wird dauerhaft mit der Schadstoffbelastung der A 52 mehr denn je leben müssen.

Es ist also zu erwarten, dass in Bottrop künftig dauerhafte Sperrungen von Stadtstraßen mit höchster Priorität erfolgen müssen, um die Anforderungen an die Luftqualität einhalten zu können. Langwierige wirtschaftliche und rechtliche Konsequenzen wären zu erwarten, da die Anbindungen der Gewerbegebiete im Bereich "Horster Straße" und "Prosper Straße" in Zukunft durch eine Vollsperrung nicht gewährleistet sind.

6.2.3 Mögliche Klagen betroffener Bürger gegen Grenzwertüberschreitungen

Zumindest unklar ist es, ob – auch bei in Kraft getretenem Luftreinhalteplan – betroffene Bürger das Recht haben, die Behörden zu reduzierenden Maßnahmen zu zwingen. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2007 (BVerwG 7 C 9.06) hat das Gericht zwar klargestellt, dass Bürger klagen können, wenn ein AKTIONSPLAN nicht besteht. Gleichzeitig hat das Bundesverwaltungsgericht auch deutlich gemacht, dass durchaus bei Auftreten von gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen - auch bei einem in Kraft getretenen Aktionsplan - ein effektiver Rechtsschutz von betroffenen Bürgern besteht und über den Rechtsweg vom Aktionsplan unabhängige Maßnahmen einzufordern:

"Solange ein Aktionsplan nicht aufgestellt ist, kann der Drittbetroffene sein Recht auf Abwehr gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Feinstaubpartikel im Wege der Klage auf Durchführung planunabhängiger Maßnahmen wie z.B. Straßenverkehrsbeschränkungen durchsetzen. Bei gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen muss die Behörde regelmäßig einschreiten. Damit steht dem Drittbetroffenen unabhängig von einem Aktionsplan effektiver Rechtsschutz zur Verfügung. Demgegenüber dient ein Aktionsplan eher dem Behördeninteresse an einer kohärenten Bündelung der Maßnahmen unter Vermeidung einer Vielzahl von Einzelansprüchen."

Der Betroffene Bürger kann deswegen von der zuständigen Behörde verlangen, dass diese bei gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen einschreitet. Die Behörde hat dann die Pflicht, unter mehreren rechtlich möglichen Maßnahmen eine Auswahl treffen. Hierbei ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Als verhältnismäßige Maßnahme wäre beispielsweise eine Umleitung des LKW-Durchgangsverkehrs möglich. Für die Kommune wird das zum unlösbaren Problem, da die Erhöhung der Hintergrundlast durch den Neubau A 52 durch keine städtische Maßnahme beeinflusst werden kann.

Hierzu muss klargestellt werden, dass ein Aktionsplan nicht vorliegt, sondern nur der Luftreinhalteplan. Ein Aktionsplan enthält kurzfristig wirkende Maßnahmen, die zu schnellen Reduzierungen der Belastungen führen sollen. Der Luftreinhalteplan beinhaltet jedoch keinen Aktionsplan mit Sofortmaßnahmen. Auch die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes, die im Sinne eines Aktionsplanes verstanden werden können, sind offenbar nicht geeignet die Ziele bis 2010 zu erfüllen. Jedenfalls ist nicht bekannt, das auch nur ansatzweise einer der unter dem Punkt C.1.1.3. Maßnahmen die bis zum 31.12.2010 eingeleitet bzw. umgesetzt werden (siehe Seite 136 des Luftreinhalteplans) bis 2010 umgesetzt sein werden. Erst recht trifft dieses auf die unter C.1.1.1 genannten Maßnahmen zu, die bis zum 31.12.2008 eingeleitet bzw. umgesetzt werden sollen (siehe Seite 133 des Luftreinhalteplanes).

In diesem Zusammenhang ist das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus 2007 von Belang: So forderten die Richter nur solche Maßnahmen, die tatsächlich geeignet seien, die Belastung durch Feinstaub zu senken. Auch müssten stets die tatsächlichen Umstände berücksichtigt werden. Ob diese Anforderungen zur Abwendung von Klagen betroffener Bürger hier erfüllt werden können, ist zumindest rechtlich fragwürdig und könnte ein interessanter Aspekt für eine Klage durch betroffene Bürger sein.

6.2.4 Beeinträchtigung der Wohnfunktionen

Auch wenn – wie der Vorhabensträger in den Planfeststellungsunterlagen ausführt - mit dem Bau der Lärmschutzanlagen deutliche Verbesserungen eintreten sollten – was hier schon bestritten wurde und wird - werden auch künftig weiterhin Immissionsgrenzwerte überschritten.

Bei allen Varianten sind hiervon in der Nacht große Teile der Wohnsiedlungen in Boymannsheide, Boy und Welheim betroffen. Durch die Varianten 3 und 4 werden auch tagsüber Grenzwerte überschritten. Von allen Varianten geht insofern weiterhin eine sehr hohe (als Konfliktschwerpunkt bewertete) Beeinträchtigung für die Menschen in den angrenzenden Wohnbereichen aus.

Ob die bei den ausgewählten Varianten entwickelten Lärmschutzmaßnahmen tatsächlich eine Verbesserung für die Wohnbevölkerung bringen werden ist nicht nachgewiesen; hierzu finden sich bereits Ausführungen in dieser Stellungnahme.

Die anhaltenden volkswirtschaftlichen Folgekosten, die nicht mehr reversibel sein werden, stehen übermächtig den temporär erhofften betriebswirtschaftlichen Einnahmen unausgewogen gegenüber. Bisher beschreibt die UVU jede Menge Nachteile für die Stadt Bottrop durch den Ausbau der A 52.

6.2.5 Beeinträchtigungen der Klimafunktion

Der geplante Neubau der A 52 wird die klimatische Funktion des Kraneburger Feldes und des Welheimer Waldes nachhaltig verschlechtern.

Beim Welheimer Wald handelt es sich um Immissionsschutzwald mit Klimaschutzfunktion. Diese Funktionen werden massiv beeinträchtigt, da der Wald nicht ergänzt werden kann. Verloren geht auf 465 m Länge ein 25 m breiter Waldbereich. Der Verlust kann nicht kompensiert werden.

Der Freifläche Kraneburger Feld kommt eine wichtige lufthygienische Ausgleichsfunktion zu. Mit der prognostizierten Zunahme des Kfz-Verkehrs ist die Gefahr verbunden, dass die wichtige Funktion des Kraneburger Feldes als Frischluftentstehungs- und Versorgungselement für die Bottroper Wohnbereiche zumindest eingeschränkt, wenn nicht sogar massiv gestört wird. Die heutige Erholungsnutzung wird stark eingeschränkt.

Gefordert wird ein lufthygienisches Gutachten für beide Bereiche. Ein Hinweis auf vorherrschende Windrichtungen ist nicht ausreichend. Zu fragen ist nach dem Tag-Nachtwechsel der Luftaustausche und ihrer Bedeutung für Wohngebiete, Schulen, für die Boymannsheide, für Bottrop-Boy und Bottrop-Welheim.

Anzumerken, dass die auf Seite 48 des LBP's vorgesehene Maßnahme S 2.2 bei Bau-Km 1+820 bis 2+285 nicht geeignet ist, die für den zugeordneten Konflikt K 3 festgestellte Beeinträchtigung der lufthygienischen Ausgleichsfunktion des Welheimer Waldes zu kompensieren. Gleichwohl ist die (Wieder-)Herstellung eines Waldmantels positiv zu sehen.

7. „Illegale“ Anwendung des ELES

Der LBP wurde auf der Grundlage der noch nicht per Erlass zur Anwendung empfohlenen neuen Methode für die Ermittlung der straßenbedingten Eingriffe und deren Kompensation (ELES) erarbeitet.

Dieses stellt nach Auffassung der Naturschutzverbände einen wesentlichen Mangel der Planung dar und führt zu erheblichen Rechtsunsicherheiten, ob die vorgelegte Planung zum Neubau der A 52 rechtmäßig die Baureife erlangen kann. Mit diesen Unsicherheiten rechtlicher Art verbunden sind sich daraus ergebende Unsicherheiten der zeitnahen Verwirklichung der Baumaßnahme.

Die Anwendung des Erlasses im Vorgriff auf ein geplantes Inkrafttreten ist rechtlich bedenklich.

Aus der rechtlich strittigen Anwendung des ELES (bzw. der zugrunde liegenden Methodik) ergeben sich jedoch auch fachliche Kritikpunkte. So können mit der Anwendung der Methode des ELES nach Auffassung der Naturschutzverbände die möglichen negativen Wirkungen des Neubaus der A 52 nicht ausreichend genug erfasst werden, da in der Methode nach ELES völlig unzureichende, weil bislang fachlich gut begründete Wirkzonen erheblich reduziert wurden und ein Beeinträchtigungsfaktor zugrunde gelegt wurde, der fachlich in keinsten Weise begründet werden kann.

Auch die im Raum Schermbeck vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen widersprechen den bisherigen fachlichen Vorgaben (siehe z.B. EregStra) bzw. der bislang gängigen fachlichen Praxis.

Infolge der Anwendung des ELES ergeben sich hinsichtlich der Planung folgende grundsätzlichen Kritikpunkte:

- pauschalierte Wirkzone von 50 m ohne Berücksichtigung der tatsächlichen Wirkungen durch den Bau und den Betrieb der A 52
- Wegfall von Zeitfaktoren
- pauschaler Beeinträchtigungsfaktor ohne Bezug zum Vorhaben
- Anwendung des LANUV-Modells mit reduzierten Bewertungen von bestimmten forstlichen Biotopen und von bestimmten landwirtschaftlichen Biotopen
- Nach dem LANUV-Modell werden selbst Mittelstreifen und Bankette als Teil des Straßenbegleitgrüns noch mit einem Biotopwertpunkt versehen
- Vollständige und pauschalierte Anrechnung von Straßenböschungen, wenn die überplanten Biotope den gleichen Wert haben
- Keine rechnerische Ermittlung des Kompensationsbedarfes Landschaftsbildbeeinträchtigungen
- Das Straßenbegleitgrün wird gleichgesetzt mit gleichwertigen Biotopen (gleicher ökologischer Wert); es besteht dann kein Kompensationsbedarf

Die Naturschutzverbände lehnen die erfolgte Erarbeitung des LBP auf Grundlage des Entwurfes des Erlasses „Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben“ (ELES) ab, da eine LBP-Erarbeitung auf Grundlage eines Erlass-Entwurfes rechtlich bedenklich ist. Die Bearbeitung des LBP's hat auf Grundlage der derzeitigen Rechts- (BNatSchG, LG) und Erlasslage (div. Erlasse zur Eingriffsregelung im Straßenbau in NRW, Richtlinien des Bundes wie u. a. die Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau) zu erfolgen.

Verschiedene Regelungen des Erlasses ELES in Verbindung mit der LANUV-Biotopbewertung und der Öko-Konto-Verordnung NRW führen auch im vorliegenden Fall zu einer unzureichenden Konzeption von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die nicht mehr den fachlich-rechtlichen Anforderungen aus dem Bundesnaturschutzgesetz, zum Beispiel zum räumlichen und funktionalen Bezug der Maßnahmen zum Eingriff oder der nachweisbaren Aufwertung von Flächen, führen.

8. Widerspruch Landschaftsplan Stadt Bottrop

Die Planung zum Neubau der A 52 widerspricht den Anforderungen des Landschaftsplanes Bottrop (der Landschaftsplan Essen ist nicht betroffen): Die Aussagen zu den Festsetzungen im Landschaftsplan Bottrop sind im LBP Auf Seite 5 dargestellt. Grundsätzlich wird für den Bereich, der von der zukünftigen A 52 gequert wird, in der Entwicklungskarte das Ziel „Ausstattung“ definiert. D.h. der Raum ist mit entsprechenden Landschaftselementen auszustatten, soweit hier Mängel festzustellen sind.

Genauer findet sich in der Festsetzungskarte. Hier sind für den Raum eine Vielzahl von parzellengenau festgelegten Maßnahmen vorgesehen. Unter Schutz stehen die Waldbestände des Welheimer Waldes und Gehölzbestände im Bereich Kraneburger Feld östlich der B 224. Ein Kahlschlag ist im Welheimer Wald ausgeschlossen.

Der Neubau der A 52 in Verbindung mit den umfangreichen Flächeninanspruchnahmen für die Anbindungen an das nachgeordnete Verkehrsnetz. So wird z.B. im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Welheim – L 9 eine Fläche von 1,08 ha beansprucht; auf einer Länge von 465 m wird der Welheimer Wald bis zu 25 m tief angeschnitten.

9. Beeinträchtigungen Grünzug C

Für den Grünzug C sind verschiedene Konzepte entwickelt sowie eine Reihe konkreter Projekte geplant worden, die heute bereits zu einem großen Teil umgesetzt sind:

- Wegeverbindungen im Engpassbereich des Regionalen Grünzugs C
- Naturnahe Gestaltung der Boye und ihrer Zuflüsse
- Konkretisierungsplanung Boyetal
- Retentionsräume Kraneburger Feld
- Modernisierung der Gartenstadtsiedlung Welheim (Bottrop)
- „Wunderwald“ Welheim

Der Neubau der A 52 mit den sich verstärkenden oder neu einzubringenden negativen Trennelementen, wie Lärmschutzwälle und -wände, einer Vielzahl von Brückenüberwürfen, parallel zur BAB geführte relativ aufwendige Autobahnzubringern, Ab- und Auffahrtsohren, Versorgungswegen, führt zu einer Beeinträchtigung des Grünzugs C. Es wird daher eine Untersuchung der Auswirkungen des Neubaus der A 52 auf den Grünzug C gefordert, u.U. sind hierfür auch kompensatorische Maßnahmen vorzusehen.

10. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

10.1 Biotopverbundfunktion - Zerschneidungswirkungen verstärken sich

Die entlang der B 224 vorhandenen Lebensräume stellen im stark besiedelten Raum wichtig Trittsteinbiotope im Biotopverbund dar. Dem entsprechend ist auch die Konzeptionisierung des Regionalen Grünzugs C bzw. sind auch die Festlegungen im Landschaftsplan Bottrop erfolgt.

Mit dem Neubau der der A 52, werden sich die bereits vorhandenen Zerschneidungseffekte deutlich verstärken; im Bereich der Anbindungserfordernisse (z.B. Anschlussstelle Prosperstraße / Arenbergstraße – L 641, Anbindung Gungstraße, Knoten Horster Straße), wie auch die Lärmschutzwälle und die auf Wälle aufgesetzten Lärmschutzwände sowie unüberwindliche Knotenpunkte der Ab- und Zufahrten werden vor allem die naturräumlichen Wechselbeziehungen unterbunden oder weiter beeinträchtigt. Durch die Verbreiterung der heutigen Trasse der B 224 auf die Trasse der A 52 um Umfang von mind. 31 m (gem. Regelquerschnitt) wird es für alle Tiere erheblich schwieriger die Trasse zu überqueren. Stark einschränkend wirken dabei vor allem auch die Damm- und Einschlittlagen sowie die Lärmschutzwälle und –wände. Derzeit ist, wenn auch eingeschränkt, immerhin noch die Überquerung der Barriere B 224 möglich (z.B. für bodenaktive Tiere in Nacht und flugfähige Tiere auch tagsüber).

10.2 Fehlende aktuelle Kartierungen der Fauna (UVU, LBP)

Aktuelle Bestandserhebungen sind weder im Rahmen der UVU, noch im Rahmen des LBP's erarbeitet worden. Kartierung ist überaltert. Hieraus pauschal gefasste Rückschlüsse sind Mutmaßungen, die eine Auskunft zur tatsächlichen Beeinträchtigung nicht mehr widerspiegeln können. Die faunistische Artenliste ist eher ein Indikator für weitere Spezies, die in mannigfaltigen Wechselbeziehungen stehen. Lediglich Abfragen bei Verbänden etc. reichen nicht aus! Zu Recht wird eine aktuelle faunistische Untersuchung vermisst. Eine aktuelle Kartierung und Bestandsaufnahme der von dem Neubau der A 52 möglicherweise betroffenen Arten, sowie der laut roter Liste gefährdeten Arten ist unbedingt notwendig.

11. Unzureichende Betrachtung der streng und besonders geschützte Arten

Eine artenschutzrechtliche Prüfung der planungsrelevanten Arten ist als Anhang 4 des LBP's den Antragsunterlagen beigelegt.

Eine aktuelle Kartierung der planungsrelevanten Arten ist jedoch als Grundlage für die artenschutzrechtliche Prüfung nicht erfolgt. Es sind lediglich vorhandene Daten erfasst und geprüft worden. Die Prüfung im Messtischblatt 4407 vorkommenden planungsrelevanten Arten ist unzureichend.

Auch die zusätzlich vorgenommene Prüfung der möglichen möglicherweise vorkommenden besonders geschützten Arten reicht zur Prüfung nicht aus. Nachgewiesen sind z. B. Fledermauspopulationen, mehrere Eulenarten, der Kiebitz und Amphibien im Bereich der Flotationsbecken.

Durch die Verbreiterung der bisherigen Trasse der B 224 in Folge des Neubaus der A 52 auf mind. 31 m Breite wird sich die Eingriffsbreite erheblich vergrößern. Hinzu kommen die Anbindungsstraßen, welche die Barriere zur Überwindung weiter vergrößern. Die vorhandenen Überführungen sollen – soweit sie erhalten werden können -auf die erforderliche Breite der A 52-Dimensionen erweitert werden. Betroffen davon sind unter anderem die Unterführungen unter den Eisenbahnlinien, die Fußgängerbrücke bei Ostermann sowie die Überführungen der Prosperstraße, der Horster Straße und der Straße Im Gewerbepark.

Dazu tragen zudem auch die Lärmschutzmaßnahmen (bis zu 9 m) bei. Für Tiere wird es somit zunehmend schwieriger die Trasse zu überwinden. Wenn das Vorkommen z.B. von Fledermäusen nicht genau untersucht worden ist, können auch keine artangepaßten kompensatorischen Maßnahmen ergriffen werden, wie z.B. flugroutenadequate leitende Vegetation oder im Hinblick auf Amphibien (Flotationsbecken) Leiteinrichtungen für Amphibien.

12. Gefährdung der Biodiversität

Es fehlt außerdem eine Untersuchung der Auswirkungen der A 52 auf die Biodiversität im gesamten Untersuchungsraum. Die Biotopvernetzung ist unzureichend bzw. nicht dargestellt.

In den Planfeststellungsunterlagen fehlt die Beurteilung zur Einschätzung der Gefährdung der Biodiversität; nicht nur im Untersuchungsraum, sondern dem Entsprechend im vernetzenden großräumigeren Zusammenhang. Hier gibt es definitive internationale Vorgaben zum Schutz der Biodiversität; zu denen sich auch die Bundesregierung bekannt hat. Es wurden dabei eindeutige Zukunftsziele formuliert, die mit dem Ausbau A 52 vollständig ignoriert werden. Die Biotoptypenkartierung hierzu ist nicht ausreichend und lässt keine vollständige Aussage zu.

13. Unzureichende Beachtung von wasserhaushaltlichen Funktionen

13.1 Eingriff in Oberflächengewässer

Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser soll nicht vollständig über die städtische Abwasserkanalisation abgeführt werden, sondern es sind sowohl indirekte Einleitungen über Regenwasserrückhaltebecken in Vorfluter vorgesehen, als auch direkte Einleitungen in Vorfluter, wie auch Versickerungen in das Grundwasser.

Bei den Einleitungen in die Vorfluter ist ungeklärt, ob ökologische Rahmenbedingungen hinsichtlich der Einleitungsmengen zu Grunde gelegt wurde. So soll z.B. im Bereich der Einleitungsstelle E 1 das über ein Regenrückhalte- und Klärbecken erfasste Abwasser der A 52 im Umfang von 35 L / sec. der Boye zugeleitet werden. Hinzu kommt die Einleitung an der Einleitungsstelle E 4. Hier sollen noch einmal 21 l /sec. in die Boye eingeleitet werden.

Diese Einleitungen des auf der Fahrbahn anfallenden Oberflächenwassers in die Boye, welches infolge der betriebsbedingten Schadstoffbelastungen (Reifenabrieb, Russ, Kunststoffe, Metalle etc., sowie Salz) als Abwasser zu bezeichnen ist, ist im Hinblick auf die geplante Renaturierung der Emscher und der Boye als kontraproduktiv anzusehen, denn zunächst müsste geklärt werden, welche ökologisch basierten Einleitungsmengen für die Boye zulässig sind.

Hinsichtlich von Verträglichkeiten von Schadstoffeinträgen sind auch Störfälle zu betrachten. In den Unterlagen finden sich dazu keine Aussagen.

Im Bereich der Einleitungsstelle E 2 soll sogar ein doppelt so großer Anteil in den Vorfluter abgeleitet werden: 70 l / sec (!). Es wird bezweifelt, dass diese hohe Wassermenge ökologisch vertretbar ist. Auch hier ist unklar, was im Störfall – auch Ausfall des hier notwendigen Pumpwerks – an ökologischen Risiken zu betrachten und wie damit umgegangen werden soll.

Die Einleitungsstelle E 3 betrifft keine Einleitung in einen Vorfluter, sondern die Einleitung in den Grundwasserleiter über ein Mulden-Rigolen-System. Eine solche Versickerung von Abwässern der Autobahn ist kritisch zu sehen. Leider fehlt in den Unterlagen eine entsprechende Aussage. Grundsätzlich ist die Versickerungsmöglichkeit über eine entsprechende Bodenuntersuchung nachzuweisen. Zu betrachten ist schließlich auch die Möglichkeit der dauerhaften Schädigung in Folge von Schadstoffanreicherungen aufgrund der Filtereigenschaften der vorhandenen Böden und der Frage, was dann mit solchen kontaminierten Böden geschehen soll.

Diese Frage ist auch deshalb von Interesse, wenn es zu Einträgen in das Grundwasser kommen sollte, weil die Bodenpartien ihre Filtereigenschaften aufgrund der Schadstoffanreicherung verloren können.

Mit erheblichen öffentlichen Mitteln erfolgt die Renaturierung des Emscher-Systems, bei der aufwendige Trennwassersysteme gebaut werden, in denen das Schmutzwasser vom relativ sauberen Reinwasser (Niederschlagswasser) getrennt wird.

Nun soll, mit dem Ausbau der A 52 und der Niederschlagsentsorgung, in den künftig renaturierten Bachsystemen, Abwasser - die Reinigungsleistung der geplanten Regenrückhalteeinrichtungen ist unklar – d.h. kontaminiertes Wasser, in dieses geplante Öko - System eingeleitet werden. Dies ist ökonomisch kontraproduktiv und ökologisch mehr als fragwürdig. Alle positiven Zielsetzungen der Trennung des Schmutzwassers vom Reinwasser der werden für diesen Abschnitt grundsätzlich in Frage gestellt.

13.2 Nicht erfasste Auswirkungen Grundwasser Bereich Abschnitt 4

Im Abschnitt 4 des beantragten Planfeststellungsabschnittes – Anschlussstelle Horster Straße (L 633) ist die Variante V 2 zur Realisierung vorgesehen. Dabei muss – wie bei allen Varianten in diesem Abschnitt – die Trasse der A 52 in einem Bereich südlich der DB-Strecke bis ca. 300 m nördlich der Horster Straße abgesenkt werden.

Auf der Ostseite der A 52 wird zur Anbindung der Horster Straße ein Parallel-Rampensystem errichtet. Die Auswirkungen auf die Grund- und Oberflächenwasserverhältnisse, z.B. durch ein hydrologisches Gutachten bzw. ein Grundwassermodell, sind nicht untersucht worden. Im Kapitel 4.2.2.2 Wasser des LBP findet sich lediglich ein allgemeiner Hinweis darauf, dass besondere Wertelemente nicht betroffen sein sollen. Nähere Ausführungen dazu werden im LBP nicht ausgeführt.

Es sind Angaben zu machen, wie sich der Bau und der Betrieb auswirken werden. Immerhin wird die A 52 dauerhaft im Grundwasser errichtet; hierzu muss ein Trogbauwerk aus wasserundurchlässigen Beton gebaut werden.

Während des Baues muss das Grundwasser abgesenkt werden (siehe Unterlage 1, Erläuterungsbericht Seite 12).

Der Vorhabensträger hat nachzuweisen, dass keine Auswirkungen zu erwarten sein werden, dass nennenswerte Grundwasserabsenkungen nicht stattfinden und daher auch keine grundwasserabhängigen Biotope oder Arten nachhaltig gestört werden können oder aber das der Grundwasserstand so groß ist, dass es zu keinen Eingriffen in den Grundwasserhaushalt kommen wird.

Anhand der nur sehr oberflächlichen Angaben dazu in den maßgeblichen Unterlagen, wie dem Erläuterungsbericht und dem LBP finden sich hierzu keine nachvollziehbaren und belastbaren Aussagen. Laut UVU Seite 98 wird die Grundwasserabsenkung immerhin einen Absenkungstrichters von bis zu 350 m vom Eingriffsort zur Folge haben!

14. Variantenwahl ist nicht nachvollziehbar

14.1 Abschnitt 3 – Gewählte Variante 2

Hier wurde die Variante 2 gewählt – obwohl sie hier deutliche negative Wirkungen mit einer höheren Flächeninanspruchnahme (Lebensräume, Boden) sowie starke Beeinträchtigungen von Klimaschutzfunktionen durch Verluste von Immissionsschutzwald zeigt.

Ganz offensichtlich spielt hier die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen die entscheidende Rolle, denn bei der Variante 2 kann eine kombinierte Lösung gewählt werden (insgesamt 9 m Lärmschutz) während bei der Variante 1 nur eine Höhe von insgesamt 6 m erreicht wird.

Dem gegenüber zu stellen ist jedoch die damit verbundene Aufgabe der Funktionen des verloren gehenden Waldanteils mit Immissionsschutzfunktion für die dahinter liegenden Wohnsiedlung. Hier ist der Nachweis anhand von Immissionsschutzberechnungen zu führen, dass die angeblichen Vorteile der gewählten Lösung (Variante 2) auch tatsächlich erreicht werden können.

Im Übrigen wäre auch zu prüfen, ob nicht ein weiteres Abrücken der Gradienten der A 52 möglich wäre.

14.2 Abschnitt 4 – gewählte Variante 2

In diesem Abschnitt ist nicht die laut UVU Seite flächensparendste Variante gewählt worden (Variante 4), sondern die Variante 2. Dieses ist unverständlich, denn die Variante 2 zeigt erhöhte Beeinträchtigungen für Flora und Fauna, den größeren Eingriff in den Boden, durch Grundwasserabsenkungen, den Verlust von Flächen mit hoher Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion sowie den Beeinträchtigungen in den Randbereich der „historischen Kulturlandschaft Kranenburger Feld“!

Begründet wir die Wahl der Variante 2 mit möglichst effektiven Lärmschutzmaßnahmen. Offenbar aber sind solche konkreten Überlegungen nicht in die Bewertung der Varianten in der UVU betrachtet worden.

Die Naturschutzverbände befürchten, dass die Auswahl dieser Variante 2 maßgeblich bestimmt wurde durch die Planungen der Stadt Bottrop zur Umsetzung der Gewerbegebietes im Kraneburger Feld. Die aufwendig strukturierte und Flächen verbrauchende Variante 2 kann nicht zur Rechtfertigung eines Gewerbegebietes verwendet werden, dessen Infrastruktur bzw. Ausstattung noch gar nicht festgelegt ist.

14.3 Abschnitt 5 – Gewählte Variante 3

Auch bei dieser gewählten Variante kommt es - wie in anderen Abschnitten auch - nach Bau der Lärmschutzeinrichtungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in der Nacht. Von den Varianten geht insofern weiterhin eine sehr hohe (als Konfliktpunkt bewertete) Beeinträchtigung für die Menschen in den angrenzenden Wohnbereichen aus.

Ausgerechnet die eingriffsintensivste Variante 3 des Abschnitts 5 wird hier befürwortet. Leider fehlen konkrete Angaben zum prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der Heimannstraße (siehe Unterlage 1 Erläuterungsbericht Seite 17).

14.4 Zusammenfassende Betrachtung Flächenverbrauch der Varianten

Zusammen betrachtet, ergeben die für den Abschnitt 3 gewählte Variante 2 (15.000 m²), die im Abschnitt 4 befürwortete Variante 2 (43.180 m²) und die im Abschnitt 5 ausgewählte Variante 3 (65.140 m²) eine Flächeninanspruchnahme von 123.320 m². Im Vergleich dazu beträgt der Flächenverlust, aus einer Kombination der Sicht von Natur und Landschaft zu wählenden Variante 1 des Abschnittes 3 (11.640 m²), die Variante 4 des Abschnitts 4 (15.510 m²) mit der Variante 1 des Abschnitts 5 (45.040 m²) nur insgesamt einen Flächenverlust von 72.190 m². Die Differenz von 51.130 m² (ca. 5,12 ha) ist ein massiver Flächenmehrverbrauch auf Bottroper Stadtgebiet, der noch mit weiteren Negativeinflüssen verbunden ist.

15. Kompensationsmaßnahme E2.5/K2

Es handelt sich hierbei um den Kompensations-Maßnahmenkomplex "Schwarzer Bach / Rehrbach" E2.5/K2 im Naturschutzgebiet "Torfvenn / Rehrbach" (Gemeinde Schermbeck, Kreis Wesel bzw. Kreisfreie Stadt Bottrop) .

Von Seiten der den rheinischen Teil betreuenden Biologischen Station im Kreis Wesel wird sowohl die Extensivierung der Grünlandnutzung als auch die Anlage von Kleingewässern / Blänken im Grünland begrüßt. Der für die Maßnahme vorgesehene Bereich besitzt durch seine abgeschiedene Lage sowie durch die räumliche und standörtliche Verknüpfung mit Bach, Feuchtwald und Feldgehölzen ein hervorragendes Entwicklungspotential.

Die Nutzung bzw. Pflege des Grünlandes und auch die exakte Lage und Ausgestaltung der Kleingewässer sind daher mit den zuständigen unteren Landschaftsbehörden Kreis Wesel bzw. Stadt Bottrop sowie mit der Biologischen Station im Kreis Wesel im Detail abzustimmen.

Eine Verbrachung des Feucht- und Nassgrünlandes muss weitgehend vermieden und eine adäquate Bewirtschaftung und Pflege sichergestellt werden. Entsprechendes ist auf die oberen Uferzonen der Kleingewässer übertragbar, welche erfahrungsgemäß nach Öffnung des Bodens zur Verbuschung und Verbinsung neigen. Zurzeit werden die an den Bach grenzenden Parzellen nicht mehr bewirtschaftet.

Auf die Anlage zusätzlicher bachbegleitender Gehölze ist zu verzichten. Zurzeit befindet sich an der vorgesehenen Position beidseits des Baches eine Erlenreihe. Eine Verbreiterung des Gehölzstreifens sollte allenfalls durch einen entsprechenden Nutzungsverzicht in Bachnähe unter Sukzession mit autochthoner Gehölzentwicklung erfolgen (kein Einbringen von Baumschulware).

Für die zukünftige Entwicklung dieses wichtigen Grünlandkomplexes ist ein Flächenmonitoring auf der Grundlage einer auf Dauer ausgelegten naturschutzfachlichen Betreuung, die Beratung und Anleitung der Flächenbewirtschafter und der ggf. tätig werdenden Landschaftspflegekräfte im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

16. Monitoring Kompensationsmaßnahmen / Pflege Straßenbegleitgrün

Bei fast allen Straßenbaumaßnahmen bestehen zum Teil erhebliche Probleme bei der Erfassung und Kontrolle bzw. Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen.

Die so häufig – weil sie hohe ökologische Wertpunkte bringen - angelegten extensiv zu nutzenden Hochstamm-Obstwiesen z.B. sind vielerorts spätestens nach Auslaufen der Pflege durch die von Strassen NRW beauftragten Fachfirmen nicht mehr in dem erforderlichen Zustand, der ihnen ursprünglich zugeschrieben wurde. Hier wird viel Geld ausgegeben, das Ziel wird aber damit nicht erreicht: den Zustand des Naturhaushaltes nach Durchführung von Kompensationsmaßnahmen soll wiederhergestellt sein (§ 4a LG NW). Dieses Thema interessiert mit Sicherheit den Landesrechnungshof.

Bemerkenswert: den Naturschutzverbänden NRW ist nicht bekannt, dass bei Strassen NRW zentrales Kataster angelegt ist, das die Kompensationsmaßnahmen im Land NRW erfasst. Auch die Behörden verfügen nicht über ein solches Kataster.

Ein besonderes Problem stellen die Pflegemaßnahmen von Kompensationsmaßnahmen wie auch des Straßenbegleitgrüns dar. Denn diese Maßnahmen werden häufig nicht sachgerecht durchgeführt.

Es gibt zwar sehr ausführliche – auch ökologische – Anweisungen zur Grünpflege im Merkblatt für den Straßenbetriebsdienst – Teil: Grünpflege – Ausgabe 2006 (Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – S 27/38.58.10-30/2 Va 06 v. 28.02.2006) sowie die Hinweise für die Gehölzpflege an Bundesfern- und Landsstraßen in NRW.

In der Praxis gibt es aber immer wieder die Problematik, dass es nach Aussage des Landesverkehrsministers NRW vom 07.04.2008 (Schreiben an den BUND NRW) im Rahmen der Abwicklung der Maßnahmen und Bauüberwachung auf Seiten der ausführenden Fachfirmen zu „Missverständnissen über den Umfang des Gehölzeinschlages und die Anzahl der zu verbleibenden Überhälter“ gekommen sei.

Der Minister bestätigt weiterhin, dass in Teilbereichen nicht vertragsgemäß gearbeitet worden sei. Darüber hinaus sei seitens der zuständigen Regional-Niederlassung von Straßen NRW die bestehende Verfügungslage nicht beachtet worden. Dieses gelte sowohl bezüglich der Abschnittslängen der zu bearbeitenden Strecken, der Anzahl der Überhälter sowie der vorherigen Information von Dritten.

Die Naturschutzverbände fordern daher die Aufnahme eines umfassenden Monitoring-Programms, welches einerseits die Kompensationsmaßnahmeflächen erfasst und ein Pflege- und Entwicklungskonzept für die Kompensationsmaßnahmen sowie ein entsprechendes dauerhaftes Konzept für die Grünpflege.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gerd Mackmann