



**Planfeststellung für den Bau der A 52
AK Essen-N (B 224) – AK Essen/Gladbeck (m)**

Teil 02: s AD Essen/Gladbeck (StGr. Bottrop/Gladbeck) – AD Essen/Gladbeck (m)
von Bau-km 0 + 000,000 bis Bau-km 1 + 405,547

Regierungsbezirk:	Münster
Kreis:	Recklinghausen
Stadt/Gemeinde:	Gladbeck, Bottrop
Gemarkung:	Gladbeck, Bottrop

und für die zugehörigen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Regierungsbezirk:	Münster
Kreis:	Recklinghausen
Stadt/Gemeinde:	Gladbeck, Dorsten
Gemarkung:	Gladbeck, Dorsten, Wulfen

Allgemeine Gegenäußerung zu den Einwendungen

zum

Hauptverfahren	(2015)
Deckblatt I	(2020)
Deckblatt II	(2025)

In Bearbeitung

durch die

Die Autobahn GmbH des Bundes

Niederlassung Westfalen

Außenstelle Bochum

aufgestellt im

März 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	1
1.1	Zweck der Allgemeinen Gegenäußerung zu den Einwendungen	1
2	Planrechtfertigung, Notwendigkeit	2
2.1	Hinweis	2
2.2	Bedarfsplan für Bundesfernstraßen	2
2.3	Verkehrsverhältnisse	2
2.4	Mobilitätswende	3
2.5	Reduktion und Vermeidung nicht unbedingt notwendiger Verkehre	3
2.6	Abschnittsbildung und selbständige Verkehrsfunktion	4
2.7	Variantenuntersuchung	5
3	Verkehr	6
3.1	Verkehrsuntersuchung	6
3.1.1	Maßgebende Verkehrszahlen	6
3.1.2	Fachliche Richtigkeit des Gutachtens	6
3.1.3	Überlastung der anschließenden, noch nicht ausgebauten Abschnitte	8
3.1.4	Transitroute.....	9
3.1.5	Zusatzverkehrsbelastungen in Essen.....	9
3.1.6	Verschiedene Verkehrszahlen in den Gutachten	9
3.2	Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz	10
3.2.1	Leistungsfähigkeit	10
3.2.2	Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr	10
3.2.3	Abbinden von bestehenden Straßen	11
3.2.4	Rad-/Fußwegeverbindungen	12
3.2.5	ÖPNV.....	12
3.2.6	Verkehr während der Bauzeit	13
3.3	Planung.....	13
3.3.1	Unverhältnismäßigkeit des planerischen Eingriffs.....	13
3.3.2	Überflieger	14
3.3.3	Tunnel nördlich der A 2	14
3.3.4	Sichtschutzanlage.....	14
3.3.5	Planstraße	15
3.3.6	Verkehrslenkung.....	15
3.3.7	8-streifiger Ausbau A 2	15
4	Lärmimmissionen	16
4.1	Gesetzliche Grundlage	16
4.2	Grundlagen Schallberechnungen	16
4.2.1	Allgemeines	16
4.2.2	Lärmmessung	17
4.2.3	Berechnungsparameter	18
4.3	Verkehrsdaten / Verkehrsentwicklung	18

4.4	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	19
4.4.1	Lärmschutzabwägungen	19
4.4.2	Abschirmeinrichtungen	20
4.4.3	Offenporiger Asphalt (OPA).....	21
4.4.4	Geschwindigkeitsbegrenzung.....	21
4.5	Passive Lärmschutzmaßnahmen	22
4.6	Beeinträchtigung Gesundheit / Lebensqualität.....	22
4.7	Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen.....	23
4.8	Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz.....	23
4.9	Berücksichtigung von Reflexionen an Gebäuden	24
4.10	Überflieger ohne Lärmschutzwände.....	24
4.11	Gesamtlärbetrachtung / Summenpegel.....	24
4.12	Lärmkartierung.....	25
4.13	EU-Umgebungslärmrichtlinie	25
4.14	Baulärm	25
5	Luftschadstoffe	26
5.1	Allgemeines	26
5.1.1	Vorliegende Gutachten	26
5.1.2	Gesetzliche Grundlage	26
5.1.3	Zukünftige Grenzwerte	27
5.2	Luftschadstoffberechnung	27
5.2.1	Ergebnisse der Luftschadstoffberechnung.....	27
5.2.2	Stickstoff-Dioxid-Belastung.....	28
5.2.3	Feinstäube durch Bremsabrieb	28
5.2.4	Untersuchungsgebiet.....	29
5.2.5	Verkehrszahlen	29
5.2.6	Meteorologische Daten.....	29
5.2.7	Schutz durch Lärmschutzwände	30
5.2.8	Lufthygienische Situation.....	30
5.3	Hintergrundbelastung	31
5.4	Betrachtung weiterer Luftschadstoffe	31
5.5	Emissionen während der Bauphase.....	32
5.6	Gesundheitsgefährdung	32
5.7	Umweltzone und Luftreinhalteplanung	33
5.7.1	Luftreinhalteplanung	33
5.7.2	Einhaltung Grenzwerte nach Fertigstellung des Baus	33
5.8	Klimaschutzziele	33
5.9	Auswirkungen auf Nachbarstädte.....	34
5.9.1	Stadt Bottrop.....	34
6	Landschaftspflege	35
6.1	Allgemeines	35
6.2	Auswirkungen auf Lebensraum für Tiere und Pflanzen	35

6.2.1	Verlust von Lebensraum.....	35
6.2.2	Austauschbeziehungen	36
6.3	Auswirkungen auf die Umwelt	36
6.3.1	Zerstörung von Kulturlandschaften.....	36
6.3.2	Zerstörung von Naturschutzgebieten	37
6.3.3	Erfassung der Tierarten und Lebensräume.....	37
6.3.4	Trennwirkung für Menschen und Natur	38
6.3.5	Zerstörung der Natur durch Verbreiterung der Trasse	38
6.3.6	Wartungswege hinter den Lärmschutzwänden (LSW).....	38
6.3.7	Grünzug C	39
6.4	Renaturierung Boye.....	39
6.5	Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU).....	40
6.5.1	Aktualisierung UVU.....	40
6.5.2	Veraltete Grundlagen.....	40
6.5.3	Abgrenzung des Untersuchungsraumes	41
6.5.4	Verlust von Einzelbäumen	41
6.5.5	Planstraße (Gewerbegebiet Brauck Richtung AS Bottrop/Horster Str.).....	41
6.6	Forderung Lärmschutz für Naturräume	42
6.7	Beeinträchtigung der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion	42
6.8	Belastungszonen	42
6.9	Flächennutzungs- und Gebietsentwicklungspläne	43
6.9.1	Regionalplan.....	43
6.10	Inanspruchnahme Oberflächengewässer.....	44
6.11	Anwendung des ELES.....	44
6.12	Kompensationsmaßnahmen.....	45
6.12.1	Lage der Kompensationsmaßnahmen in Bezug zur Baumaßnahme	45
6.12.2	Kompensationsflächen	46
6.12.3	Wirksamkeit von Neuanpflanzungen.....	46
6.12.4	Nicht ausgleichbare Biotoptypen	46
6.12.5	Streuobstwiesen	47
6.13	Gestaltungsmaßnahmen	47
6.13.1	Anrechnung als Kompensationsmaßnahme	47
7	Wasser	49
7.1	Grundlagen	49
7.1.1	Wasserhaushaltsgesetz	49
7.1.2	Wasserrahmenrichtlinie	49
7.2	Entwässerungsplanung	49
7.2.1	Regenwasserbehandlung	49
7.2.2	Grundwasser	50
7.3	Einfluss auf Gewässer.....	50
7.3.1	Boye.....	50
7.3.2	Wittringer Mühlenbach.....	51

8	Boden	52
8.1	Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf Boden	52
8.2	Bodenschadstoffe	52
8.3	Verdichtung.....	53
8.4	Altlasten	53
9	Naherholung und Wegebeziehungen	54
9.1	Belastung der Naherholungsgebiete	54
10	Sonstige allgemeine Belange	55
10.1	Bürgerinformation	55
10.2	Ausgestaltung der Planunterlagen	56
10.3	Ratsbürgerentscheid	56
10.4	Eckpunktepapier	57
10.5	Vereinbarkeit mit den Zielen der Bauleitplanung.....	57
10.6	Bebauungsplan „Trasse 99“	57
10.7	Kosten der Baumaßnahme.....	58
10.8	Bauzeit.....	58
10.9	Bauablauf.....	58
10.10	Wertverlust und Entschädigung.....	59
10.11	Wirtschaftliches Interesse.....	59
10.12	Erschütterungen	60
11	Technische Ausführung	61

1 Allgemeines

1.1 Zweck der Allgemeinen Gegenäußerung zu den Einwendungen

Zahlreiche Einwendungen zum vorliegenden Planfeststellungsabschnitt behandeln sich wiederholende, allgemeine Themen (z.B. Lärm, Umwelt etc.), welche nicht mit einer direkten Eigentumsbetroffenheit in Verbindung stehen. Eine Vielzahl dieser Einwendungen ist darüber hinaus identisch und wurde jeweils von mehreren Bürgerinnen und Bürgern eingereicht. Die vorliegende Allgemeine Gegenäußerung dient als Erwiderung zu all diesen gleichlautenden und individuellen, aber allgemeine Themen betreffende Einwendungen.

Dieses Vorgehen ermöglicht eine effizientere Bearbeitung der Einwendungen. Zusätzlich ergeben sich Vorteile für die Einwendenden. Die unterschiedlichen Themenbereiche werden aufgrund verschiedener Fragestellungen teils vertiefter behandelt. Bei Interesse können außerdem auch Gegenäußerungen zu Themenbereichen gelesen werden, welche in der eigenen Einwendung nicht aufgeführt wurden.

2 Planrechtfertigung, Notwendigkeit

2.1 Hinweis

Grundsätzliche Themen der Verkehrspolitik sind in einem Planfeststellungsverfahren nicht zu behandeln. Die Entscheidung darüber, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser etc.) umgelegt wird, obliegt ausschließlich den parlamentarischen Gremien.

2.2 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

Einwendung

Es wird eingewendet, dass der Bau der A 52 und damit die vorliegende Planung nicht notwendig sei.

Zudem wird eingewendet, dass sich die gesetzliche Bedarfsfestlegung im konkret geplanten Abschnitt nicht nachweisen ließe und das Vorhaben mit dem ursprünglich verfolgten Zweck der Schaffung einer durchgängigen Nord-Süd-Verbindung nicht mehr in Einklang zu bringen sei.

Bis heute würde hauptsächlich das Planfeststellungsverfahren für den südlichen Teil bis zur A 2 (Teilabschnitte 01 und 02) verfolgt. Für den Nordabschnitt (Teilabschnitt 03) gäbe es nicht einmal einen Entwurfsplan.

Gegenäußerung

Die Baumaßnahme ist, ebenso wie der südlich angrenzende Teilabschnitt 01 und der nördlich anschließende Teilabschnitt 03, im derzeit gültigen Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 6. FStrAbÄndG in der Fassung vom 23. Dezember 2016 – BGBl., Teil I, Nr. 67, S. 3354) als „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ eingestuft. Dies entspricht der höchstmöglichen Einstufung. Somit sind die zu erwartenden Kosten im Bundeshaushalt veranschlagt und werden den Erfordernissen entsprechend zweckgebunden verwendet.

Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme in den Bedarfsplan bestimmt. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des FStrG.

Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Damit ist die Planrechtfertigung des vorliegenden Streckenabschnittes gesetzlich festgeschrieben.

Nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen sollen die beiden Teilabschnitte 01 und 02 möglichst zeitnah gemeinsam baulich realisiert werden.

Der Vorentwurf des nördlich anschließenden Teilabschnittes 03 vom AK Essen/Gladbeck (ohne das Autobahnkreuz selbst) bis AS Gelsenkirchen-Buer-West wurde mit Datum vom 13.01.2025 genehmigt, damit hat die Bundesautobahnverwaltung den Auftrag für die weitere Planung erhalten.

Damit wird im Bereich dieser drei Abschnitte eine durchgängige, flüssige Verkehrsführung möglich.

Bezüglich der Abschnittsbildung wird auf das Kapitel 2.6 verwiesen.

2.3 Verkehrsverhältnisse

Einwendung

Es wird eingewendet, dass der Knotenpunkt A2/A52 den gesamten Süden der Stadt Gladbeck spaltet und das Gewerbegebiet Brauck vom direkten Zugang zum überörtlichen Verkehrssystem abschneidet. Das Autobahndreieck (-kreuz) in der geplanten Form erschwere den ÖPNV und den Radverkehr von Gladbeck nach Bottrop und Essen.

Gegenäußerung

Wie in der Unterlage 1 II, Kapitel 2 beschrieben, ist nach den Autobahnen im Planungsabschnitt der Streckenzug der B224 die am stärksten belastete Straße. Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes liegen die Verkehrsbelastungen zwischen 45.700 Kfz/24h (DTV-W¹) (südlich der Anschlussstelle Essen/Gladbeck) und 42.600 Kfz/24h (DTV-W) (nördlich der A 2).

Eine durchgehende Nord-Süd Verbindung für Fußgänger und Radfahrer ist heute nicht gegeben. Die Querung von West nach Ost an der Kösheide wird durch eine Überführung weiterhin sichergestellt. Eine Verschlechterung des Zustandes tritt entsprechend nicht ein. Vorhandene Verbindungen entlang der B 224 und die Anbindung an den Gewerbepark Brauck werden wiederhergestellt.

Im Weiteren wird auf die Erläuterungen unter der lfd. Nr. 3.2 dieser Stellungnahme „Auswirkungen auf das vorhandene Verkehrsnetz“ verweisen.

2.4 Mobilitätswende

Einwendung

Es wird eingewendet, dass sich die Mobilitätsprobleme nicht durch den Bau von Autobahnen lösen lassen. Der Bau der A 52 wirke sich nachteilig auf eine erforderliche, zukünftige Mobilitätswende aus, welche von strengeren Vorschriften für Ressourcenverbrauch, CO₂-Ausstoß und dem Umstieg auf alternative Transportmittel geprägt sein werde.

Gegenäußerung

Die Entscheidung darüber, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser etc.) umgelegt wird, obliegt ausschließlich den parlamentarischen Gremien.

Die Bundesautobahnverwaltung setzt den gesetzlichen Planungsauftrag um (siehe Kapitel 2.2).

2.5 Reduktion und Vermeidung nicht unbedingt notwendiger Verkehre

Einwendung

Es wird eingewendet, dass der Bau der A 52 zu mehr Verkehr mitten im Ruhrgebiet führe. Dieser nicht unbedingt notwendige Verkehr ließe sich vermeiden, wenn stattdessen die Infrastruktur für alternative Verkehrsträger ausgebaut würde und Alternativen wie beispielsweise eine Busspur auf der B 224, mehr Homeoffice oder die Reduzierung von LKW-Verkehr durch mehr regionale Produktion umgesetzt würden.

Gegenäußerung

Grundsätzliche Themen der Verkehrspolitik sind in einem Planfeststellungsverfahren nicht zu behandeln. Die Entscheidung darüber, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, etc.) umgelegt wird, obliegt ausschließlich den parlamentarischen Gremien.

„Die Bundesregierung ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Bundesverkehrswegepläne (BVWP). Ein Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesministerium für Verkehr aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthält alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte sowie den Erhaltungsbedarf. [...] Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist. Der Aus- und Neubaubedarf wird auf Basis des in Verkehrsprognosen vorhergesagten Verkehrsaufkommens ermittelt. Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die

¹ Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen am Werktag (Montag bis Samstag)

Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.“ (Quelle: BMV)

2.6 Abschnittsbildung und selbständige Verkehrsfunktion

Einwendung

Gegen die separate Planfeststellung der einzelnen Teilabschnitte werden Einwendungen erhoben. Zudem wird angenommen, dass der vorliegende Planfeststellungsabschnitt keinen eigenen Verkehrswert besitzt. Die Abschnittsbildung habe lediglich den Zweck die Bürgerbeteiligung auf die einzelnen Städte zu beschränken und von alternativen Verkehrskonzepten abzulenken. Zum Teil wird eingewendet, dass der Bau der A 52 in den Abschnitten 01 und 02 den weiteren Ausbau nördlich der A 2 erzwingt.

Es wird außerdem bemängelt, dass der A 52-Ausbau mit dem notwendigen Lückenschluss für eine überregionale Nord-Süd-Achse begründet werde, im Plan aber davon ausgegangen würde, dass weder im Norden noch im Süden weitergebaut würde.

Darauf bezogen wird gefordert ein Planfeststellungsverfahren für den gesamten Bereich zwischen AK Essen-Nord und AS Gelsenkirchen-Buer-West zu schaffen.

Es sei nicht verständlich, wieso im Bundesverkehrswegeplan die Bewertung/Bedarfsnachweis für die gesamte Strecke beinhaltet und die Planung dann für zwei unabhängige Abschnitte erfolgt.

Gegenäußerung:

Die abschnittsweise Planfeststellung der Bundesfernstraße ist rechtlich zulässig und erfolgt aufgrund der Vielzahl der in der Planfeststellung zu treffenden Regelungen. Damit können die entstehenden Betroffenheiten in den jeweiligen Städten in einem überschaubaren Rahmen behandelt werden.

Die Rechtsschutzmöglichkeiten der einzelnen Betroffenen werden hierdurch in keiner Weise eingeschränkt, zumal in der jeweiligen Beschlussfassung geregelt wird, dass die Realisierung der Abschnitte 01 und 02 zwingend miteinander verbunden ist. Nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen sollen die beiden Teilabschnitte möglichst zeitnah gemeinsam baulich realisiert werden.

Der vorgebrachte Einwand einer fehlerhaften Abschnittsbildung trifft hier nicht zu. Das Gesamtvorhaben der Erweiterung der A 52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) in der höchsten Dringlichkeitsstufe (Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)) eingestuft. Mit Blick auf eine sachgerechte und überschaubare Detailplanung wurde dieses Gesamtkonzept in geeignete verkehrswirksame sowie hinsichtlich Leistung und Kapazität bezogene beherrschbare Abschnitte gegliedert. Die abschnittsweise Planfeststellung ist zweckmäßig, da eine Vielzahl von Regelungen zu treffen sind und bevölkerungsstarke Städte (Gladbeck, Bottrop; für landschaftspflegerische Maßnahmen auch Dorsten) betroffen sind.

Die Planung in einzelnen Abschnitten ist vom Bundesverwaltungsgericht mit der Begründung als zulässig anerkannt worden, dass die abschnittsweise Planung einer Bundesfernstraße nicht nur sachgerecht ist, sondern unerlässlich, damit die Planung praktikabel und effektiv gehandhabt werden kann (vgl. dazu BVerwGE 62, 342; BVerwG NVwZ 2014, 730 Rn. 38f; BVerwG, Urteil vom 16.09.2021 – 7 A 5.21). Das Bundesverwaltungsgericht hat die Zulässigkeit der Abschnittsbildung aus der Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes abgeleitet und die Erwägung der betroffenen Planungsträger bestätigt, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept in der Regel nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Dabei wird den Erfordernissen der bei der Gesamtstreckenführung Betroffenen dadurch Rechnung getragen, dass ein Rechtsschutz gegenüber einem vorhergehenden Teilabschnitt auch für denjenigen begründet ist, der erst durch den weiteren Ausbau, der ihn erst später berührenden Teilabschnitt betroffen wird.

Neben diesen Gesichtspunkten muss sich die jeweils getroffene Abschnittsbildung inhaltlich rechtfertigen lassen. Zum einen hat die Bildung von Teilabschnitten ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Zum anderen bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt der A 52 schließt an seinem Beginn an den Ausbauabschnitt 01 und am Ende vorübergehend an die vierstreifige B 224 und später an den Ausbauabschnitt 03 an.

Statt der heute vorhandenen Kreuzung Kösheide / B 224 überführt die Kösheide zukünftig die A 52 (planfreier Knotenpunkt). Die Anbindung der Europastraße wurde zwischen der Bundesstraßenverwaltung und der Stadt Gladbeck nur temporär bis zum Ausbau zur A 52 vereinbart und entfällt entsprechend. Die heute vor allem nachmittags überlastete Anschlussstelle Gladbeck wird in das Dreieck umgewandelt, wodurch die Verbindung A 2 / A 52 planfrei² wird. Dadurch wird sowohl der Verkehrsfluss auf der A 52 als auch der Verkehrsfluss der kreuzenden Straßen so stark verbessert, dass an keiner Stelle mehr eine unzureichende Leistungsfähigkeit vorliegt (vgl. Fortschreibung des Verkehrsgutachtens von 2018, Anhänge B-2 und C-2). Folglich ergibt sich eine selbstständige Verkehrsfunktion, auch wenn die angrenzenden Abschnitte nicht gebaut werden.

Unter Berücksichtigung dieser durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes erarbeiteten Kriterien ist die durch den Planfeststellungsbeschluss festzustellende Abschnittsbildung zulässig und entspricht dem Abwägungsgebot. Insbesondere vermag die fehlende Realisierbarkeit eines Abschnitts nichts an der Zulässigkeit der Abschnittsbildung zu ändern. Schließlich kann die Zubringerfunktion auch über Straßen aus dem untergeordneten Bereich erreicht werden.

2.7 Variantenuntersuchung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass Alternativrouten von vornherein nicht in die Untersuchungen einbezogen wurden, obwohl eine Variantenuntersuchung die grundlegende Voraussetzung für die abschließende Wahl einer Trasse sei. Auch fehle die Bewertung der Nullvariante. Oft wird auch die Heegelösung als die sinnvollste und günstigere Lösung gesehen.

Gegenäußerung:

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU, Davids+Terfrüchte, 2007) wurde für den im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Abschnitt zur Erweiterung der B 224 zur A 52 vom AK Essen-Nord bis AK Essen/Gladbeck durchgeführt. Gemäß UVU stellt die bestehende Trasse der B 224 den einzig denkbaren „relativ konfliktarmen Korridor“ für die Realisierung einer Erweiterung der A 52 dar. Durch das Vorhaben betroffen sind hier zudem bereits vorbelastete Bereiche. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme wird durch die Erweiterung der A 52 im Zuge der B 224 minimiert. Alternativrouten, die aus der Trasse ausschwenken, bieten sich in diesem Abschnitt nicht an. Sie würden in jedem Fall zu gravierenden Auswirkungen in Bereichen führen, die einen höheren Raumwiderstand aufweisen als die nachrangig bewertete bestehende B 224.

Eine Nullvariante mit Anpassung der Verkehrslenkung oder anderen Maßnahmen wie neuen Brückenbauwerken für die kreuzungsfreie Führung der B 224 wurden nicht untersucht. Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan ist die Notwendigkeit, die Situation durch den Ausbau zur Autobahn baulich zu verbessern, bestätigt und auch gesetzlich festgelegt. Das bedeutet, dass die sogenannte Null-Variante keine Planungsvariante in der UVS ist. Sie wird lediglich als Vergleichsfall zu den Planungsvarianten herangezogen, um Be- und Entlastungseffekte des Vorhabens ermitteln zu können.

Für die Anschlussstellenbereiche wurden in der UVU verschiedene Varianten untersucht. Die in der UVU formulierten Empfehlungen des Gutachters zur Variantenentscheidung, die der Erläuterungsbericht zur Planfeststellung (Verweis auf Unterlage 1 II, Punkt 2.3) noch einmal zusammenfasst, sind aus Sicht der Bundesautobahnverwaltung plausibel und nachvollziehbar.

Die Heegevariante als Fortführung der A 52 ist eine Variante des Folgeabschnittes, wo Sie im Rahmen der UVS und auch der Aktualisierung (2018) die signifikant schlechteste Variante war. Hier wirkt sich besonders der in der öffentlichen Wahrnehmung oft übersehene Eingriff auf der A 2 aus, wo in beide Fahrtrichtungen ein zusätzlicher Fahrstreifen notwendig würde, um die deutliche gesteigerte Verkehrsmenge aufzunehmen. Dazu gäbe es erhebliche Auswirkungen auf den Freiraum Heege, wo neben der Autobahn durch den Freiraum auch ein zusätzliches Autobahndreieck notwendig wäre.

² planfrei = Verbindung von Verkehrswegen in höhenmäßig unterschiedlichen Ebenen

3 Verkehr

3.1 Verkehrsuntersuchung

3.1.1 Maßgebende Verkehrszahlen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Auswirkungen des Gladbecker Teilstücks auf das gesamte Verkehrsgeschehen auf der A 52 / B 224 nicht ausreichend betrachtet wurden und ein Verkehrsgutachten über die Verkehrsbelastungen der A52 im Endausbau fehle.

Gegenäußerung:

Die Verkehrsuntersuchung von 2011 mit dem Zeithorizont 2025 wurde im Rahmen des Deckblattes I aktualisiert und auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Dieser sind alle aktuellen Analyse- und Prognose-Zahlen zu entnehmen. Sie basiert auf Daten aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2015, der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 bzw. dem Bundesverkehrswegeplan 2030, von einzelnen Verkehrszählungen im Untersuchungsgebiet aus den Jahren 2014-2017 sowie von Dauerzählstellen auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen und berücksichtigt allgemeine veränderte Strukturentwicklungen und Rahmenbedingungen.

Darin ist auch der Planfall 1 enthalten, der die Verkehrssituation darstellt bzw. prognostiziert, die sich ergibt, wenn die drei Abschnitte vom AK Essen-Nord über das AD Essen/Gladbeck bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen Buer-West zusammenhängend zur A 52 ausgebaut werden. Alle drei Abschnitte sind im Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen mit der Einstufung "vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung" versehen (siehe Kapitel 2.2)

Auf dieser derzeit gültigen gesetzlichen Grundlage kann für alle drei Abschnitte mit der Realisierung gerechnet werden, womit der genannte Planfall 1 der maßgebende ist.

Alle Verkehrszahlen für Leistungsfähigkeitsnachweise, Lärmtechnik etc. wurden hieraus entnommen. Die Prognosehorizonte 2020 und 2025, sowie sich darauf beziehende Einwendungen sind entsprechend überholt.

Die Verkehrszahlen der A 52 für die verschiedenen Ausbaustände sind, der Vollständigkeit halber, in den verschiedenen Planfällen der Verkehrsuntersuchungsunterlage dargestellt.

- Planfall 1 (siehe oben)
- Planfall 2 (Verkehrszahlen für das Jahr 2030 für den Fall, dass der Bottroper und der südliche Gladbecker Abschnitt ausgebaut werden)
- Planfall 4 (Verkehrszahlen für das Jahr 2030 für den Fall, dass nur das Autobahndreieck ausgebaut wird)

Die Zahlen zur aktuellen Verkehrsbelastung, d.h. zur Verkehrsanalyse von 2017, sind dem entsprechenden Kapitel (Kapitel 3: „Verkehrsbelastungen für den Analysezustand 2017“, Verkehrsgutachten - A52 Fortschreibung 2030 - Planfall 1) der einzelnen Planfälle zu entnehmen, wobei der Inhalt dieses Kapitels natürlich in allen Planfällen identisch ist.

3.1.2 Fachliche Richtigkeit des Gutachtens

3.1.2.1 Grundsätzliches und Rahmenbedingungen zum Verkehrsgutachten

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Verkehrszahlen im Gutachten zum Hauptverfahren im Jahr 2015 sehr viel höher prognostiziert wurden als im aktualisierten Gutachten zum DB I.

Gegenäußerung:

Die zugrundeliegenden Rahmenbedingungen und Prognosen der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Untersuchungsbereich wurden im Kapitel 4 der vorliegenden Verkehrsuntersuchung – Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf den Zeithorizont 2030 dargelegt.

Berücksichtigt wurden:

- Bundesverkehrswegeplan³
- Bundesverflechtungsprognose
- Bevölkerungsentwicklung im Zeitbereich 2014 bis 2030
- Entwicklung des Mobilitätsverhaltens
- Entwicklung des Personenverkehrs bis 2030
- Entwicklung des Güterverkehrs bis 2030
- Flächenentwicklungen im Untersuchungsraum.

3.1.2.2 Fortschreibung des Gutachtens

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass das Verkehrsgutachten veraltet und daher fehlerhaft sei. Die aktuelle Verkehrsentwicklung sei durch die Akzeptanz des Homeoffice seit der Corona-Pandemie nicht mit der Prognose aus dem Jahr 2018 in Einklang zu bringen.

Gegenäußerung:

Im Laufe des Verfahrens wurde das ursprüngliche Verkehrsgutachten fortgeschrieben:

- Hauptverfahren: Verkehrsuntersuchung (Prognosehorizont 2025) IGS, 01/2011
Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Autobahndreieck Essen /Gladbeck zur Prüfung der Verkehrszahlen auf Grundlage der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 IGS, 02/2014
- Deckblatt I: Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030 IGS, 03/2018
- Deckblatt II: keine Fortschreibung, da Prognosehorizont 2030 zum Zeitpunkt des Deckblatts noch aktuell

Zu den Auswirkungen von Homeoffice auf den Pendlerverkehr existieren zwar erste Forschungsergebnisse, weiterführende Studien stehen jedoch noch aus.

3.1.2.3 Bemessungsverkehrsstärke

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass bei der Ermittlung der maßgeblichen Verkehrsbelastungen/Bemessungsverkehrsstärke (MSV) für die Autobahn nicht in Vor-/Nachmittag unterschieden wurde. So könnten die Zeiten mit erhöhtem Berufsverkehr nicht sachgerecht berücksichtigt werden.

Gegenäußerung:

Zur Bemessung einer Verkehrsanlage und Bewertung der Verkehrsqualität ist die Kenntnis der maßgebenden Verkehrsnachfrage, der sogenannten Bemessungsverkehrsstärke erforderlich.

Für die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurden die Bemessungsverkehrsstärken aus Daten der SVZ abgeleitet, welche nahezu für den vollständigen Abschnitt der betrachteten B 224 sowie für die A 2, die A 42 und die A 52 vorliegen.

Im Regelfall tritt die Bemessungsverkehrsstärke für alle Verkehrsströme nicht zeitgleich auf, sondern es existiert vormittags eine andere Hauptlastrichtung als nachmittags, so dass für einen Teil der Verkehrsströme die Bemessungsverkehrsstärke am Vormittag und für einen anderen Teil am Nachmittag zu verzeichnen ist. Während diese unterschiedlichen Zeitbereiche für die Bemessung der Autobahnab-

³ Der Tunnel in Essen wurde hier in den „weiteren Bedarf“ eingestuft und entsprechend im Gutachten nicht berücksichtigt. (siehe auch Kapitel 3.1.2.5)

schnitte keine Rolle spielen, sind diese für das nachgeordnete Straßennetz mit plangleichen Knotenpunkten wesentlich. Daher wurde für das nachgeordnete Straßennetz die Bemessungsverkehrsstärke getrennt für den Vormittag und den Nachmittag ermittelt.

Die in Kapitel 3.8 der VU beschriebenen Nachweise der Verkehrsqualität erfolgen für die Autobahnabschnitte daher lediglich für die MSV, während im nachgeordneten Straßennetz die Nachweise getrennt für den Vor- und den Nachmittag erfolgen.

3.1.2.4 Berücksichtigung von Elektromobilität

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die zunehmende Elektromobilität im niederschweligen Bereich wie E-Bikes und E-Scooter in der Verkehrsuntersuchung unberücksichtigt bleibt.

Gegenäußerung:

Der Einfluss von Elektrokleinstfahrzeugen (insbesondere E-Roller) auf das Verkehrsgeschehen im überregionalen und Fernstraßenverkehr wurde im Verkehrsgutachten als vernachlässigbar bewertet.

Hintergrund:

Elektrokleinstfahrzeuge eignen sich im Wesentlichen für die „letzte Meile“ und sind nicht als Ersatz für das eigene Kfz auf längeren Strecken anzusehen.

Die Entwicklungen im Bereich E-Bikes und S-Pedelecs lassen den Schluss zu, dass zukünftig vermehrt auch Pendlerfahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Aufgrund fehlender Infrastruktur (z.B. Radschnellwege) ist bis zum Prognosehorizont 2030 jedoch von keiner signifikanten Veränderung im Vergleich zur bestehenden Situation auszugehen.

Die zunehmende Anzahl an Kraftfahrzeugen mit Elektromotor selbst hat auf die Anzahl der Fahrten und die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr keinen Einfluss, da durch elektrisch betriebenen Kfz lediglich gleiche Wege und Fahrten durch bisher durch einen Verbrennungsmotor angetriebene Fahrzeuge ersetzt werden.

3.1.2.5 Fehlende Berücksichtigung des Lückenschlusses zum AK Essen-Ost

Einwendung:

Es wird angeführt, dass der Lückenschluss zum AK Essen-Ost im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt wurde.

Gegenäußerung:

Für das Verkehrsgutachten wurden sämtliche Maßnahmen berücksichtigt, die in der höchsten Dringlichkeit „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ und der zweithöchsten Dringlichkeit „vordringlicher Bedarf (VB)“ des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen sind und sich möglicherweise auf eine Belastung der geplanten A 52 im betrachteten Abschnitt auswirken

Der Lückenschluss zwischen dem Autobahndreieck Essen-Ost und dem Autobahnkreuz Essen – Nord ist im Bundesverkehrswegeplan mit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ eingestuft. Entsprechend findet keine Berücksichtigung statt.

3.1.3 Überlastung der anschließenden, noch nicht ausgebauten Abschnitte

Einwendung:

Führt die Reduzierung von Verkehrswiderständen zum Belastungsanstieg im geplanten Abschnitt, für den die anschließenden Abschnitte aber nicht ausgelegt sind?

Gegenäußerung:

Der Planfall, dass nur ein Abschnitt losgelöst von den anderen Abschnitten gebaut wird, ist nicht vorgesehen. Das Bundesministerium und Landesministerium sowie die Stadt Gladbeck haben sich darauf verständigt, dass der südlich der A 2 liegende Teil der A 52 einschließlich der Verknüpfung mit der A 2 zuerst gebaut wird, damit für den Bau des Tunnelabschnitts in Gladbeck eine leistungsfähige Umleitung

im Fernstraßenbereich zur Verfügung steht. Die Vereinbarung sieht auch vor, dass der Abschnitt zwischen A 2 und der AS Gelsenkirchen-Buer-West unverzüglich im Anschluss errichtet wird.

3.1.4 Transitroute

Einwendung:

Einige Einwender befürchten, dass der vorliegende Planfeststellungsabschnitt nur ein Baustein für den Ausbau einer Transitautobahn durch den Ballungsraum des mittleren Ruhrgebiets sei, welche eine massive Erhöhung der Verkehrsbelastung nach sich ziehen würde.

Gegenäußerung:

Was den Lückenschluss zum AK Essen-Ost betrifft, gilt sinngemäß auch für die weiterführende Anbindung an die A 44, den sogenannten Ruhralleetunnel. Dieser ist im Bundesverkehrswegeplan ebenso nur mit "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)" eingestuft. Entsprechend wird nicht mit dem in den Einwendungen als Transitroute bezeichneten großen Lückenschluss gerechnet.

3.1.5 Zusatzverkehrsbelastungen in Essen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Auswirkungen des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes auf das Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet Essen nicht berücksichtigt wurden. Mit der geplanten A 52 würde zusätzlicher Verkehr in den Essener Norden geleitet und die Verkehrsbelastung auf der B 224 und in den angrenzenden Stadtteilen würde steigen, ohne dass es Verkehrskonzepte zur Entlastung gäbe.

Gegenäußerung:

Die Verkehre verteilen sich über eine Vielzahl von Kreuzungen und Anbindungen an Autobahnen (hier insbesondere A 42 und A 2) weiträumig.

Der im Planfall 1 berücksichtigte Ausbau der B 224 zur A 52 führt zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation. Die A 52 wird im Planfall 1 verstärkt durch Verkehre zwischen der A 2 im Westen und der A 43 im Norden genutzt, da durch die durchgängige Realisierung der A 52 für diese Relation eine attraktive Verbindung entsteht.

Mit der A 52 im Planfall 1 wird der Lkw-Verkehr auf einer Verbindung gebündelt ins Essener Stadtgebiet geführt. Hierdurch nimmt der Schwerverkehr auf der neuen A 52 entsprechend zu. Gleichzeitig ergeben sich jedoch entsprechende Verlagerungen im innerstädtischen Essener Straßennetz, sodass hier Abnahmen des Schwerverkehrsaufkommens zu erwarten sind.

Südlich des AK Essen-Nord schließt wiederum die B 224 an, die auf Essener Stadtgebiet im Vergleich zur Autobahn A 52 nicht mehr planfrei sondern plangleich weitergeführt wird. Durch diese Zunahme des Schwerlastverkehrs wird die Strecke unattraktiver für PKWs, welche Alternativrouten nutzen. Dadurch liegt die Gesamtbelastung (DTV⁴) niedriger als im Bezugsfall.

3.1.6 Verschiedene Verkehrszahlen in den Gutachten

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass nicht nachvollziehbar ist, welche Verkehrsdaten der Planung zugrunde gelegt wurden. In den einzelnen Unterlagen würden verschiedene Werte genannt.

Gegenäußerung:

Die den Gutachten zugrunde gelegten Verkehrsdaten entstammen dem Verkehrsgutachten von 2018, Planfall 1, Anhang C.1. Dort sind alle relevanten Verkehrsdaten und Lärmkennwerte hinterlegt. Dabei sind für die Gutachten verschiedene Fälle anzusetzen, welche aber aufeinander aufbauen.

Für das Luftschadstoffgutachten wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen [DTV_w] angesetzt, also Montag bis Samstag. Da hier die stärker belasteten Tage abgebildet werden

⁴ DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr

und der in der Regel verkehrsarme Sonntag nicht berücksichtigt wird, ist der Wert höher als bei der normalen durchschnittlichen Verkehrsstärke [DTV], welche den Sonntag mitberücksichtigt.

Die durchschnittliche Verkehrsstärke wird üblicherweise in den allgemeinen Aussagen verwendet. So etwa im Erläuterungsbericht und den landespflegerischen Unterlagen.

Für die schalltechnische Untersuchung ist in den Richtlinien vorgeschrieben, die maßgebende stündliche Verkehrsstärke (Kfz/h) M_{Tag} und M_{Nacht} zu berücksichtigen. Dabei ist Tag mit 16 Stunden (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nacht mit 8 Stunden (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) definiert. Diese Werte wurden ebenfalls dem Verkehrsgutachten entnommen. Das Ergebnis der Rückrechnung ($[M_{\text{T}}] \times 16 \text{ Stunden} + [M_{\text{N}}] \times 8 \text{ Stunden}$) auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [DTV] wird im Gegensatz zum Verkehrsgutachten nicht gerundet und weicht daher im Bereich weniger Kfz von den dort zu findenden Werten ab.

3.2 Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz

3.2.1 Leistungsfähigkeit

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der Regelquerschnitt der A 52 sowie die Auffahrten nicht ausreichend dimensioniert wurden. Es komme zu Stau auf der Autobahn und zu Überlastungen der Zubringerstraßen. Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite unter dem Brückenbauwerk A 52 / A 2 von 3,75 m auf 3,50 m zeige, dass der weitere Ausbau der B 224 zur A 52 nördlich der A 2 nicht vorgesehen sei und störe den Verkehrsfluss. An den Knotenpunkten sollten intelligente Ampelschaltungen gewährleistet werden.

Gegenäußerung:

Alle Knotenpunkte und Straßen in diesem Abschnitt wurden so geplant und dimensioniert, dass sie entsprechend dem HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ausreichend leistungsfähig sind. Dabei handelt es sich um das anzuwendende Regelwerk zur Berechnung der Leistungsfähigkeit von Straßen und Knotenpunkten. Dies gilt vom Querschnitt der A 52, über die Rampen- und Straßenquerschnitte bis zu den Knotenpunkten.

Am Brückenbauwerk (BW) im Zuge der A 2 (BW 4407 872) werden die Fahrstreifenbreiten von 3,75 m auf 3,50 m reduziert, da das Bauwerk in gutem Zustand ist und daher aus wirtschaftlichen Gründen nicht erneuert wird. Der Querschnitt ist trotz der Reduzierung der Breite leistungsfähig.

Zum weiteren Ausbau in Richtung Norden wird auf die Gegenäußerung zu 2.2 „Bedarfsplan für Bundesfernstraßen“ verwiesen.

Alle großen Knotenpunkte werden mit Lichtsignalanlagen (Ampeln) ausgestattet, welche dem neusten Stand der Technik entsprechen. Oberste Priorität ist an den Anschlussstellen/Knotenpunkten immer, Rückstauungen auf die Autobahnen und in andere Knotenpunkte zu vermeiden.

3.2.2 Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr

3.2.2.1 Reichweite und Detailschärfe des Verkehrsmodells

Einwendung

Für die Verkehrsuntersuchung sei der Untersuchungsraum zu klein gewählt worden. Die Auswirkungen des Baus der A 52 im nachgeordneten Straßennetz seien nicht beachtet worden.

Gegenäußerung

Der Untersuchungsraum wurde so abgegrenzt, dass sämtliche Straßennetzbereiche, für die sich durch die Realisierung der A 52 relevante Verkehrsverlagerungen ergeben können, im Netzmodell enthalten sind. Sowohl das direkt nachgeordnete als auch das untergeordnete innerstädtische Straßennetz wurde bei der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt bzw. analysiert und berechnet. Dementsprechend wurden im engeren Untersuchungsraum, welcher sich über die Städte Gladbeck, Bottrop sowie Teile von Gelsenkirchen und Essen erstreckt, neben den klassifizierten Straßen auch wesentliche Teile des Stadtstraßennetzes einbezogen. Es werden jedoch nicht alle Ergebnisse im Detail im Gutachten dargestellt, um den Umfang nicht noch weiter zu vergrößern.

3.2.2.2 Belastung von städtischen Straßen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Verkehrsbelastung auf den übrigen städtischen Straßen nicht untersucht wurde.

Gegenäußerung:

Der Untersuchungsraum wurde laut Verkehrsgutachter (IGS) so abgegrenzt, dass sämtliche Straßennetzbereiche, für die sich durch die Realisierung der A 52 relevante Verkehrsverlagerungen ergeben können, im Netzmodell enthalten sind.

Dementsprechend wurden im engeren Untersuchungsraum, welcher sich über die Städte Gladbeck, Bottrop sowie Teile von Gelsenkirchen und Essen erstreckt, neben den klassifizierten Straßen auch wesentliche Teile des Stadtstraßennetzes einbezogen.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde die Leistungsfähigkeit für die Knotenpunkte im Zuge der geplanten A 52 ermittelt. Bei Realisierung der A 52 entstehen im nachgeordneten Straßennetz neue Knotenpunkte, für welche ebenfalls Leistungsfähigkeitsbetrachtungen gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt wurden.

3.2.2.3 Überlastung der Zubringerstraßen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Zubringerstraßen überlastet würden und es zu großen Rückstauungen im untergeordneten Netz käme.

Gegenäußerung:

Im Planungsabschnitt liegt vor allem die heute überlastete Anschlussstelle Gladbeck, welche mit dem Ausbau des leistungsfähigen Autobahndreieckes entfällt. Durch die Abbindung der Kösheide und der Europastraße entfallen diese als Zubringerstraßen. Damit ist die einzige Zubringerstraße von Norden und (bis zum Ausbau des Bottroper Abschnittes) auch von Süden kommend die B 224.

Für den Abschnitt Bottrop (Teil 01) gilt die Vereinbarung, dass er zusammen mit dem vorliegenden Abschnitt (Teil 02) Baurecht erhält und umgesetzt wird.

Der Vorentwurf des nördlich anschließenden Teilabschnittes 03 vom AK Essen/Gladbeck (ohne das Autobahnkreuz selbst) bis AS Gelsenkirchen-Buer-West wurde mit Datum vom 13.01.2025 genehmigt, damit hat die Bundesautobahnverwaltung den Auftrag für die weitere Planung erhalten.

3.2.3 Abbinden von bestehenden Straßen

Einwendung:

Durch den Bau der A 52 und das Abbinden von bestehenden Straßen erhöhe sich die Trennwirkung. Querungsmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr und Fußgänger entfallen. Auf den umliegenden Straßen entstehe dadurch eine deutliche Mehrbelastung. Gladbeck würde in zwei Teile geteilt. Das geplante Autobahndreieck schneide den Gladbecker Süden und das Gewerbegebiet Brauck vom direkten Zugang zum überörtlichen Verkehrssystem ab.

Gegenäußerung:

Ziel des Baus der A52 ist die Herstellung einer freien Strecke und eines leistungsfähigen Verkehrsflusses. Dazu müssen u. a. die heute per Lichtsignalanlage (Ampel) geregelten Kreuzungen abgebunden werden. Die zukünftige Anbindung des städtischen Netzes an die A 52 erfolgt gebündelt über wenige planfreie Knotenpunkte (Anschlussstellen). Die einzige vorhandene Querungsmöglichkeit der B 224 an der Kösheide wird durch eine neue Überführung ersetzt.

Entsprechend der Vereinbarung, dass die heutige Erschließung des Gewerparks Brauck, als direkte Anbindung beim Ausbau der A52 entfällt, liegt für die Bundestraßenverwaltung keine Ersatzverpflichtung für eine Anbindung des Gewerbegebiets vor. Für die Anbindung der Planstraße/Köscheide zur Eu-

ropa Straße als Verbindungsstraße gilt der Bebauungsplan Nr. 190 (Gebiet: Trasse 99, Aufstellungsbeschluss 28.08.2025) der Stadt Gladbeck. In den Planunterlagen ist diese „Trasse 99“ nachrichtlich eingetragen. Für Details wird auf das Kapitel 10.6 verwiesen.

3.2.4 Rad-/Fußwegeverbindungen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die entlang der B 224 verlaufende Rad- und Fußwegebeziehung weitgehend ersatzlos entfallt. Das geplante Autobahndreieck erschwere den Radverkehr von Gladbeck nach Bottrop und Essen. Außerdem würden querende Fußgänger und Radfahrer stärker gefährdet.

Die Darstellung der Radwegführung (gestrichelte Linien) in den Unterlagen wird nicht verstanden und auch das Genehmigungsverfahren der Radwege ist unklar. Der Verlauf der geplanten Trasse des neuen Radweges, nördlich der Kösheide passt nicht zum Bebauungsplan Nr.99 (2. Änderung) der Stadt Gladbeck.

Gegenäußerung:

Entlang der B 224 ist heute zwischen der Europastraße und der Phönixstraße keine Wegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer vorhanden. Eine Verschlechterung der Situation im Bereich des Autobahndreiecks tritt entsprechend nicht ein.

Unabhängig davon werden heute vorhandene Wegebeziehungen im Zuge der Ersatzverpflichtung ersetzt. Der heute vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg auf der Ostseite der B 224 zwischen Bau-Km 0+200 und der Europastraße wird durch den Bau verdrängt. Um bei der Ersatzmaßnahme Grundstückseingriffe und eine unattraktive Lage direkt an der Planstraße zu vermeiden, wurde mit der Stadt Gladbeck eine Führung abgestimmt, welche zum großen Teil vorhandene Wege nutzt, und mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. In den Lageplänen wird die Route im Bereich vorhandener Wege gestrichelt dargestellt, um den Verlauf verdeutlichen zu können.

Die einzelnen Abschnitte wurden im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5 II) unter der lfd. Nr. 41.1 II beschrieben. Von Süden kommend wird zuerst die vorhandene Welheimer Straße genutzt (41.1 a II). Ab der Kreuzung der Welheimer Straße mit dem Wittringer Mühlenbach wird der dort verlaufende Radweg 65 des RVR für die Nutzung verbreitert und der Fahrbahnaufbau erneuert. Die Querung der Kösheide wird mit einer Bedarfssignalisierung sichergestellt. (41.1 b II).

Im weiteren Verlauf wird die Trasse über den Unterhaltungsweg des Wittringer Mühlenbachs geführt (41.1 c II).

Nachdem der Wittringer Mühlenbach die A 52 quert, verläuft der Weg eigenständig bis zur Europastraße und wird dort in das städtische Netz eingebunden. Im gesamten Verlauf ist eine Breite von 4,00 Metern vorgesehen, die ggf. an Engstellen reduziert wird (41.1 d II & 41.1 e II).

Heute vorhandene Querungsmöglichkeiten der B 224, wie z.B. an der Kösheide, werden alle zukünftig (auch im Bottroper Abschnitt) durch Brückenbauwerke konfliktfrei wiederhergestellt.

3.2.5 ÖPNV

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass das Autobahndreieck den Busverkehr erschwere.

Durch den Wegfall der Haltestellen an der ehemaligen B224 (Gladbeck/Kösheide und Essen/Boyer Straße) müsse die neue Führung sowie die Haltestellen der Linie 189 dargelegt werden.

Gegenäußerung:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liegt nicht im Aufgabenbereich der Bundesautobahnverwaltung. Änderungen des Angebotes können durch ein Planfeststellungsverfahren weder beantragt noch angeordnet werden. Die Änderung des Fahrangebotes bzw. des Fahrplanes ist keine notwendige Folgemaßnahme der vorliegenden Planung.

Im Rahmen der Ersatzverpflichtung wird die Bundesautobahnverwaltung die Haltestellen ersetzen.

Der ÖPNV wird seitens der am Verfahren beteiligten Verkehrsbetriebe dem Bauvorhaben entsprechend angepasst und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme erfolgen.

3.2.6 Verkehr während der Bauzeit

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Bauarbeiten zu zusätzlichem Stau in Gladbeck und Umleitungsverkehren führen. Ausweichverkehre würden über Wohnstraßen mit Tempo 30-Zonen mit anliegenden Schulen und Kindergärten stattfinden. Auch die Konrad-Adenauer-Allee würde durch den Bau der A 52 belastet. Fahrzeiten beispielsweise zur Arbeit würden sich stark verlängern.

Gegenäußerung:

Um dies auf das notwendige Minimum zu beschränken und Umleitungs- und Schleichverkehre während des Ausbaus zu vermeiden, wird während der kompletten Bauzeit eine Baustellenverkehrsführung mit vier Spuren im Bereich der heutigen B224 befahrbar bleiben. Nur in Ausnahmefällen kann es zu kurzzeitigen baubedingten Sperrungen kommen. Das Konzept wird in enger Abstimmung mit den Verkehrsämtern der betroffenen Städte erstellt.

Auf lange Sicht werden damit die heute unzureichenden Verkehrsverhältnisse beseitigt und ein durchgängiger Verkehrsfluss ermöglicht.

Rechtlich stellt es sich so dar, dass grundsätzlich durch den Bau einer Straße bedingte Umwege bzw. temporäre Einschränkungen durch Verkehrsführungen im Baustellenbereich von den Betroffenen hingenommen werden müssen (vgl. § 14 FStrG).

Es besteht kein Individualanspruch darauf, dass jeweils die kürzeste Wegeverbindung zwischen verschiedenen Zielen unverändert für die Zukunft weiter besteht.

3.3 Planung

3.3.1 Unverhältnismäßigkeit des planerischen Eingriffs

Einwendung

Es wird pauschal eingewendet, dass der tatsächliche Ausbaubedarf für das Autobahndreieck in diesem Umfang und in dieser Ausdehnung nicht gegeben sei.

Gegenäußerung

Die pauschalisierte Einwendung zur vorliegenden Dimensionierung der Ausbauplanung der BAB 52 einschließlich des AD (AK) und den Rampen ermöglichen keine einwendungsbezogene Stellungnahme. In den vorliegenden Planungsunterlagen sowie den Gutachten und einzelnen Fachbeiträgen ist ausführlich erläutert, auf welcher gesetzlichen Grundlagen sowie technischen Regelwerken diese ausgearbeitet wurden.

Grundsätzlich kommt für die Ausbildung eines Autobahndreiecks/-kreuzes die übliche Form des Kleeblatts nicht in Frage, da es nutzungsbedingt Tabubereiche gibt, die für die Planung des Dreiecks/Kreuzes nicht zur Verfügung stehen. Dies sind südlich der A 2 das Gewerbegebiet Brauck sowie nördlich der A 2 der Wittringer Schlosspark, insbesondere die in direkter Nachbarschaft zur heutigen Anschlussstelle liegenden Brillenteiche und der Wohnsiedlungsbereich Brokamp östlich der B 224.

Eine standardmäßige Anordnung von Kreisfahrbahnen ist nicht möglich, so dass nur direkt oder halbdirekt geführte Rampen in Betracht kommen, welche soweit möglich in den südwestlichen Bereich (Pelkumer Feld) gedrückt werden, um die Eingriffe in die anderen Bereiche zu reduzieren.

Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ist die Bemessung der Verkehrsanlagen entsprechend den Leistungsfähigkeitsnachweisen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) erfolgt. Die Leistungsnachweise werden mit A bis F (vergleichbar mit dem deutschen Schulnotensystem) bewertet. Dabei ist grundsätzlich die Stufe D (ausreichende Verkehrsqualität) anzustreben. Bei einem höheren Ergebnis (Stufe A bis C) ist nachzuweisen, dass ein reduzierter Querschnitt (z.B. bei einer Autobahn 2 statt 3 Fahrstreifen) keine ausreichende Leistungsfähigkeit (Stufe E und F) bringt. Hiermit wird einer Überdimensionierung entgegengewirkt.

3.3.2 Überflieger

Einwendung:

Es wird bemängelt, dass statt des Überfliegers keine Lösung mit Unterführungen betrachtet werde. Hierbei wäre die Lärm- und Luftbelastung weitaus günstiger für Mensch und Tier und auch der Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild fiel geringer aus.

Gegenäußerung:

Zur Bewertung und Abwägung der Alternativen zum Vorhaben wurden Untersuchungen in verkehrlicher, straßenbautechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht sowie die Prüfung der Umweltverträglichkeit vorgenommen. Dabei hat sich die gewählte Ausbauvariante „Overfly“ als Ausgewogenste erwiesen.

Die Tunnelvariante ist im Vergleich zum Überflieger deutlich teurer. Das trifft sowohl auf die eigentlichen Baukosten als auch auf Betriebskosten zu. Dazu würde sich der Tunnel auf die Grundwasserstände auswirken.

Außerhalb des Verfahrens wurde mit der Vereinbarung zwischen der Straßenbauverwaltung und der Stadt Gladbeck vom 19.05.2020/08.06.2020 festgelegt, dass zwischen der A 2 und dem Wittringer Schlosspark aus überschüssigen Erdmassen ein Wall aufgeschüttet sowie darauf eine Sichtschutzwand errichtet wird, welche die Sichtbeziehungen vom Schlosspark auf den Überflieger unterbinden und somit als Sichtschutzanlage dienen. Sie haben zudem eine lärmreduzierende Wirkung. Die Sichtschutzanlage wird im Rahmen des Deckblatts II im Lageplan 7.2 II nachrichtlich dargestellt.

3.3.3 Tunnel nördlich der A 2

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass ein vierstreifiger Tunnel im Bereich nördlich der A 2 bis AS Gelsenkirchen-Buer nicht ausreichend sei und Staus vorprogrammiert wären. Ein sechsstreifiger Tunnel hingegen käme aus planungstechnischen Gründen nicht infrage.

Gegenäußerung:

Die Einwendung betrifft nicht den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt.

Die Annahmen treffen zudem nicht zu. Ein vierstreifiger Tunnel ist für die prognostizierten Verkehre ausreichend.

3.3.4 Sichtschutzanlage

Einwendung:

Im Plan sei ersichtlich, dass der Sichtschutzwall entgegen der Beschreibung im Erläuterungsbericht nicht zwischen Schlosshof/östl. Brillenteich und Autobahnkreuz A 2/A 52 aufgeschüttet werde. Außerdem wird eingewendet, dass der Sichtschutzwall aus überschüssigen Bodenmassen erstellt werden solle, diese jedoch gemäß Erläuterungsbericht nicht zur Verfügung stünden.

Es wird zudem gefordert den Bau der Sichtschutzanlage verbindlich in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen, um den Sichtschutz für den Schlosspark zu garantieren.

Gegenäußerung:

Gemäß der zwischen der Stadt Gladbeck und dem Bund, vertreten durch das Land, geschlossenen Vereinbarung, die auf dem Eckpunktepapier vom 11.11.2015 basiert, wird zwischen der A 2 und dem Wittringer Schlosspark aus überschüssigen Erdmassen ein Wall aufgeschüttet sowie darauf eine Sichtschutzwand errichtet, welche die Sichtbeziehungen vom Schlosspark auf den Überflieger unterbinden und somit als Sichtschutzanlage dienen. Diese Sichtschutzanlage ist im Lageplan nachrichtlich dargestellt und verläuft auch zwischen dem östl. Brillenteich und dem Autobahnkreuz.

Der Sichtschutzwall wird aus überschüssigen Erdmassen dieser oder anderer Baumaßnahmen errichtet.

3.3.5 Planstraße

Einwendung:

Es wird bemängelt, dass die Planstraße deutlich von der geplanten A 52 in Richtung Osten abgesetzt ist, statt gebündelt mit der A 52 zu verlaufen.

Gegenäußerung:

Der ursprüngliche Verlauf war den die geplante Trasse 99 am Fuß der Halde Graf Moltke 3/4 angepasst. Durch die Haldenbrandsanierung ist dies in dieser Form so nicht mehr möglich. Der nutzbare Korridor hat sich weiter nach Westen und damit auch näher an die A 52 verschoben. Die Bundesautobahnverwaltung hat dies entsprechend im Deckblatt II berücksichtigt und den Trassenverlauf der Planstraße am Abschnittsbeginn bis zur Kösheide an die mit der Stadt Gladbeck abgestimmte Planung (siehe auch Kapitel 10.6) angepasst.

3.3.6 Verkehrslenkung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Nutzung von elektronischen Hinweisschildern zur Verkehrslenkung in der derzeitigen Planung nicht ersichtlich sei. Diese würden es erlauben in Stoßzeiten einen Teil des Verkehrs umzuleiten.

Gegenäußerung:

Das detaillierte Beschilderungskonzept erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung nach dem neusten Stand der Technik.

3.3.7 8-streifiger Ausbau A 2

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die A 2 zwischen dem vorliegenden Abschnitt und dem Ausbau des Autobahndreiecks (AD) Bottrop noch ausgebaut würde, um an die A 31 anzuschließen, und hierdurch weitere Betroffenheiten für Gladbeck entstehen würden. Der Ausbau der A 2 im AD Gladbeck sei nur die Vorbereitung für den Ausbau des AD Bottrop.

Gegenäußerung:

Die Einwendung betrifft nicht den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt.

Maßgebend ist der Bundesverkehrswegeplan. In diesem ist keine Maßnahme zum 8-streifigen Ausbau der A 2 zwischen dem AD Bottrop und dem AD Gladbeck enthalten.

4 Lärmimmissionen

4.1 Gesetzliche Grundlage

Die gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen dieser Planfeststellungsmaßnahme ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2153). Für die Erweiterung der A 52 gelten gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV folgende Immissionsgrenzwerte:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:	57 dB (A)	47 dB (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:	59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kern-, Dorf-, Mischgebieten und in Außenbereichen, für die im Bebauungsplan der betroffenen Städte und Gemeinden keine anderen Festlegungen getroffen wurden:	64 dB(A),	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten:	69 dB(A),	59 dB(A)

Für Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünanlagen oder ähnliche Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Lärmschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Die besondere Schutzbedürftigkeit von Senioren, Kindern usw. wird durch die speziell für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime abgesenkten Immissionsgrenzwerte berücksichtigt.

Lärmschutzansprüche entstehen immer dann, wenn die Immissionsgrenzwerte Tag oder Nacht überschritten werden. Bei Lärmbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte sind keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Die ermittelten Ansprüche sind in der Unterlage 11.1 I und 11.1 II dargestellt:

- 11.1.2 I (Untersuchungsgebiet Boy)
- 11.1.3 II (Untersuchungsgebiet Kösheide)
- 11.1.4 I (Untersuchungsgebiet Ellinghorster Straße)
- 11.1.5 I (Untersuchungsgebiet Ellinghorst)
- 11.1.6 I (Untersuchungsgebiet Bohmertstraße)
- 11.1.7 II (Untersuchungsgebiet Diepenbrockstraße / Ulmenstraße)
- 11.1.8 I (Untersuchungsgebiet Helmutstraße)
- 11.1.9 I (Untersuchungsgebiet Welheimer Straße)
- 11.1.10 I (Außenwohnbereiche)

4.2 Grundlagen Schallberechnungen

4.2.1 Allgemeines

Für die Baumaßnahme sind nach den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990

unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990“ (RLS 90) lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt worden.

Die RLS 90 ist für das vorliegende Bauvorhaben aufgrund der Übergangsregelung gemäß § 6 Abs. 1 16. BImSchV gültig. Nach dem Allgemeinen Rundschreiben Nr. 19/2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24.11.2020 ist für Baurechtsverfahren, die bis zum 01.03.2021 eingeleitet wurden, die RLS 90 anzuwenden. Das Planfeststellungsverfahren für die A 52 AK Essen-N (B 224) - AK Essen/Gladbeck (m) wurde im Dezember 2014 eingeleitet und Anfang 2015 offengelegt. Eine Aktualisierung der lärmtechnischen Unterlagen ist entsprechend nicht erforderlich.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf die A 52 im Bereich ab südlich des AD Essen/Gladbeck bis zum AD Essen/Gladbeck inkl. der Anpassungen auf der A 2 (Teilabschnitt 2). Die Schalluntersuchungen für die sich nördlich anschließenden Teilabschnitte 1 und 3 sind Bestandteil der entsprechenden Verfahren.

Die Schallberechnungen basieren auf einem dreidimensionalen Rechenmodell, welches die Topografie, die Straßenplanung sowie die Bebauungssituation beinhaltet.

In der RLS-90 wird die Reflektion des Schalls berücksichtigt, um die Schallimmissionen realistisch abzubilden. Dies erfolgt hauptsächlich durch die Modellierung der ersten Reflektion und einen Zuschlag für multiple Reflektionen in spezifischen Szenarien (z. B. Straßenschluchten oder geschlossene Gebäudefronten), die durch einen Zuschlag (Mehrfachreflektion) ergänzt werden und den gemittelten Schallpegel erhöhen. Erst bei einem Lückenanteil $\leq 30\%$ wird der Zuschlag wirksam.

Reflektionsverluste (siehe RLS 90 Tab. 7), d.h. Abschlüge für Fassaden oder Wände, wurden bei der Berechnung mit -1 dB an allen Fassaden berücksichtigt. Dadurch reduziert sich der berechnete Schallpegel geringfügig. Die Gebäude wurden nicht explizit einzeln nach ihren Absorptionseigenschaften betrachtet. Bei Gebäuden mit Strukturfassaden oder Balkonen, Erkern u. ä. wäre somit ein Abschlag von -2 dB erforderlich. Die große Anzahl der Gebäude lässt eine derart differenzierte Betrachtung und Einstufung nicht zu. Zu Gunsten der Eigentümer wurde deshalb für alle nur der Abschlag von -1 dB berücksichtigt.

Die Gebietseinstufungen basieren auf den aktuell vorliegenden Bebauungs- und Flächennutzungsplänen sowie einer Inaugenscheinnahme vor Ort. Die vorhandene Wohnbebauung entlang der A 2 wird fast vollständig in die Kategorie „Wohngebiete“ eingestuft. Daraus resultieren (zu Gunsten der Anwohner) die für Wohnnutzung niedrigsten Immissionsgrenzwerte, verbunden mit den höchsten Anforderungen an die Lärmschutzmaßnahmen. Die Bereiche Welheimer Straße, Kösheide und Ellinghorster Straße sind als Mischgebiete eingestuft. Noch nicht realisierte, aber planerisch verfestigte Bauleitpläne im Untersuchungsgebiet sind nicht bekannt.

Es wird immer ein leichter Wind, etwa 3 m/s, zum Immissionsort hin und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern, zugrunde gelegt. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die Ergebnisse liegen somit (zu Gunsten der Betroffenen) auf der sicheren Seite.

Bei Wohnhäusern die 1.000 m oder mehr von der künftigen A52 entfernt sind, wurden keine Schallberechnungen mehr durchgeführt, da bereits bei vergleichbaren Gebäuden in Abständen von weniger als 500 m die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz nicht gegeben sind.

Der Einfluss von Fahrbahnnaße wird richtlinienkonform nicht berücksichtigt.

Eine Bewuchsdämpfung wird richtlinienkonform nicht berücksichtigt.

Die Berechnungen beschränken sich ausschließlich auf den Straßenverkehrslärm. Andere Lärmarten, beispielsweise Sport- oder Gewerbelärm werden nicht berücksichtigt.

4.2.2 Lärmmessung

Einwendung:

Zum Teil wird eingewendet, dass professionell durchgeführte Lärmmessungen an den Gebäuden schon im Bestand höhere Lärmwerte ergeben, als in der Prognose 2030 der lärmtechnischen Untersuchung angegeben werden.

Gegenäußerung:

Aufgrund der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel nach der in den Richtlinien für den Lärmschutz (RLS 90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet anzuwenden.

Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS 90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit, im Gegensatz zu Messungen, imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Sie gewähren eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

Das an den Ergebnissen vieler Messungen geeichte Rechenmodell der RLS 90 stellt eine Konvention zur Gleichbehandlung dar. Es geht zugunsten der Betroffenen stets von der Mitwind-Situation aus, obwohl diese nicht häufiger ist als die Gegenwind-Situation. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten.

Auch andere Komponenten der RLS 90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Messungen des Mittelungspegels liegt.

4.2.3 Berechnungsparameter

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die bei der Schallberechnung vorausgesetzten Bedingungen nicht der Realität entsprechen und daher unbrauchbar zur Berechnung und Bemessung der Schallschutzmaßnahmen seien. (z.B. vorausgesetzte Geschwindigkeiten, da einzelne Fahrzeuge immer schneller fahren; besonders lärmstarke Motorräder; Regenwetter)

Gegenäußerung:

Aufgrund der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel nach der in den Richtlinien für den Lärmschutz (RLS 90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet anzuwenden. Demnach ist bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die min. 30 km/h bzw. max. 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Kraftfahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 t beträgt, zu berücksichtigen.

Der Einfluss der Straßennässe ist nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) für die Ermittlung der Beurteilungspegel nicht gesondert zu berücksichtigen.

4.3 Verkehrsdaten / Verkehrsentwicklung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass den Lärmberechnungen veraltete Verkehrszahlen zugrunde liegen und teilweise auch, dass nur die Abschnitte 01 und 02, nicht aber der Ausbau nördlich der A 2 berücksichtigt wurden. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen seien schon für den Verkehr von heute nicht ausreichend.

Zudem zeigten die vorgelegten Gutachten, dass schon geringe, später real auftretende Abweichungen bei den Verkehrsmengen zu Grenzwertüberschreitungen führen werden.

Des Weiteren prognostizierte das Lärmgutachten deutlich weniger Verkehr als das Verkehrsgutachten.

Gegenäußerung:

Den Schallberechnungen liegen nicht die derzeitigen Analyse-Verkehrsverhältnisse, sondern die Verkehrsdaten für den Prognosehorizont 2030 gemäß der aktuellen Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Stand 29. März 2018 zu Grunde. In der Verkehrsprognose ist die zukünftige

Verkehrsentwicklung bei Realisierung aller Bedarfsplanabschnitte (Planfall 1⁵, siehe Kapitel 3.1.1) enthalten.

Im Lärmgutachten selbst wird kein Verkehr prognostiziert. Für die Lärmberechnung wurde der prognostizierte DTV aus dem Verkehrsgutachten übernommen. Dort wird auch der DTV-W⁶ angegeben, welcher für die Lärmberechnung jedoch nicht maßgebend ist und daher nicht verwendet wird.

Sämtliche Ausgangs- und Verkehrsdaten für die einzelnen Straßen und Streckenabschnitte sind in der Ergebnistabelle der Unterlage 11.1.1 I dokumentiert.

Bezüglich möglicher Abweichungen bei den Verkehrsmengen und dadurch bedingter potenzieller Grenzwertüberschreitungen wird auf das Kapitel 4.2 verwiesen. Das Rechenmodell der RLS 90 stellt eine Konvention zur Gleichbehandlung dar.

4.4 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

4.4.1 Lärmschutzabwägungen

Einwendung:

Einige Einwender führen an, dass die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen. Es seien zusätzliche Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz wie z. B. eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände erforderlich. Der passive Schutz über Lärmschutzfenster sei nicht zufriedenstellend. Für die betroffenen Gärten, Naturräume und Erholungsstätten wird ebenfalls aktiver Lärmschutz gefordert. Zudem komme der Lärm auch hinter den Abschirmeinrichtungen in ca. 80-100 m Entfernung ungemindert bei den Bewohnern an.

Die Abwägung bei der Wahl der Art und des Umfangs des Lärmschutzes sei mehrheitlich unter Kostengesichtspunkten erfolgt. Vorsorgender Gesundheitsschutz fände nicht statt.

Gegenäußerung:

Die Schallberechnungen haben ergeben, dass trotz des bereits vorgesehenen, lärmindernden Fahrbahnbelags in vielen Teilbereichen die zulässigen Immissionsgrenzwerte (teilweise deutlich) überschritten werden und somit Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Zum Schutz der einzelnen Teilbereiche bzw. Untersuchungsgebiete sind zusätzlich umfangreiche Abschirmeinrichtungen (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und Wall-Wand-Kombinationen) geplant. Die Optimierung dieser Lärmschutzanlagen in Länge und Höhe ist Bestandteil der Lärmschutzabwägungen der Unterlage 11a II und 11 a I (Anlagen). Im Ergebnis der Lärmschutzabwägungen werden unter Berücksichtigung aller akustischer, aber auch bautechnischer, wirtschaftlicher und anderer Aspekte für die einzelnen Teilbereiche Vorzugslösungen erarbeitet, die in die Planfeststellungsunterlagen der Unterlage 11 I & II eingeflossen sind.

Die Abschirmeinrichtungen bewirken durch die Schallbeugung eine deutliche Minderung der Immissionen. In Verbindung mit dem offenporigen Asphalt können die Immissionsgrenzwerte Tag im gesamten Untersuchungsraum fast vollständig eingehalten werden.

Insbesondere bei Wohnhäusern unmittelbar an der A 2 können sehr hohe Abschirmeinrichtungen Probleme hinsichtlich der Verschattung verursachen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine Abwägung zwischen den Belangen des Lärmschutzes und denen der Verschattung.

Weitergehender aktiver Lärmschutz an der Straße ist nicht möglich, weil entweder bautechnische Obergrenzen erreicht werden und/oder die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Befürchtungen hinsichtlich von Pegelerhöhungen unmittelbar hinter den Abschirmeinrichtungen sind unbegründet. In diesen Bereichen ist die Abschirmwirkung sogar am besten.

Für Gebäude, die weiter von der Lärmschutzwand entfernt sind, gilt, je größer der Abstand zwischen der Straße und dem Empfänger ist, desto kleiner ist der Pegel beim Empfänger. Der zusätzliche Einsatz einer Lärmschutzwand führt nicht zur Verschlechterung der eben genannten Pegelminderung, jedoch

⁵ Planfall 1 stellt die Verkehrssituation dar, die sich ergibt, wenn die drei Abschnitte vom AK Essen-Nord über das AD Essen/Gladbeck bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen Buer-West zusammenhängend zur A 52 ausgebaut werden.

⁶ durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke am Werktag (Montag bis Samstag)

nimmt die Wirkung der Lärmschutzwand mit zunehmendem Abstand von der Straße ab. Das heißt aber nicht, dass die Lärmschutzwand für Empfänger mit größerem Abstand zur Straße zwecklos ist, sondern auch hier kann eine Reduzierung des Pegels durch die Lärmschutzwand erreicht werden. Diese Pegelminderung nimmt aber ab, je weiter der Empfänger von der Straße entfernt ist.

Alle Lärmschutzwände erfüllen die Anforderungen der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-ING 8.1).

Zur Vermeidung pegelerhöhender Reflexionen werden alle Lärmschutzwände hochabsorbierend (Absorptionsgruppe A 3 nach ZTV-ING 8.1) ausgeführt.

An Zu- und Abfahrten und Brückenbauwerken müssen die Abschirmeinrichtungen unterbrochen werden. Durch die unmittelbare Anbindung an das jeweilige Bauwerk bzw. durch Überlappungen der Wandenden werden schalltechnisch ungünstige Lücken so weit wie möglich vermieden.

Bei der Abwägung zum Einsatz von aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen sind neben akustischen, bautechnischen, städtebaulichen und weiteren, einzelfallbezogenen Aspekten (zum Beispiel Verschattung) auch wirtschaftliche Gesichtspunkte zu beachten. Die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen müssen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Das angemessene Kosten-Nutzen-Verhältnis ist gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG 9 A 72.07) nach den Umständen des Einzelfalls festzulegen.

4.4.2 Abschirmeinrichtungen

4.4.2.1 Lärmschutzwall südlich Kösheide

Einwendung:

Auf der Westseite der A 52, südlich der Kösheide, sei ein Lärmschutzwall in einem Bereich vorgesehen, wo Bäume / dichter Gehölzbestand vorhanden seien. Es wird um Prüfung gebeten, ob im Sinne der Eingriffsvermeidung eine Lärmschutzwand die bessere Lösung sei.

Gegenäußerung:

Auf den Flächen befinden sich vorwiegend Feldgehölze mit einzelnen lebensraumtypischen Baumarten-Anteilen. Diese überwiegend, als Straßenfläche benötigten Flächen fordern jedoch den größten Teil der vorhandenen Bepflanzung. Durch eine Lärmschutzwand kann dies nicht verhindert werden, deshalb ist in der Planung ein Lärmschutz - Wall vorgesehen. Durch die vorgesehene Gestaltungsmaßnahme, die Anlage von dichten Gehölzpflanzungen auf dem Wall wird das vorhandene Landschaftsbild wieder hergestellt.

4.4.2.2 Lärmschutzwand Untersuchungsgebiet Welheimer Straße

Einwendung:

Im Hauptverfahren sei für das Untersuchungsgebiet Welheimer Straße eine Lärmschutzwand mit 3,50 m Höhe vorgesehen gewesen, mit der kein Vollschutz erreicht werden konnte. Die Einwendenden bemängeln, dass die Höhe der Wand im Deckblatt I größtenteils verringert und die Wand an beiden Enden eingekürzt wurde. Somit würde der Lärmpegel noch höher als zunächst geplant vorgesehen.

Gegenäußerung:

Im Zuge der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens auf den Prognosehorizont 2030 wurde für das Deckblatt I die Lärmtechnik komplett neu berechnet. Dabei wurde die Wand auf 3,00 m reduziert und etwas gekürzt. Entgegen der Einwendung wird an allen Immissionsorten Vollschutz erreicht.

4.4.2.3 Untersuchungsgebiet Diepenbrockstraße/Ulmenstraße

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen für dieses Untersuchungsgebiet nicht ausreichend dimensioniert wurden, wenn immer noch 162 Häuser benannt würden, bei denen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz bestehe.

Gegenäußerung:

Grundsätzlich gilt, dass nur wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen technisch nicht bzw. nicht in ausreichendem Maße realisierbar sind oder die Kosten in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausgewichen werden kann. Für das Untersuchungsgebiet (UG Diepenbrockstraße/Ulmenstraße) wurde in der Variantenuntersuchung (Unterlage 11 a II) entsprechend auch die Variante Vollschutz berechnet. Dies würde in diesem Abschnitt bis zu 18 Meter hohe Wände bedeuten. Die bautechnischen Obergrenzen sind damit deutlich überschritten und der angestrebte Schutzzweck steht in keinem Verhältnis zu den entstehenden Kosten.

Unabhängig davon verbessert sich die Situation deutlich. Während die Belastung auf der A2 westlich vom Dreieck mit 97.700 Kfz (DTV-W) sich kaum spürbar von der Bezugsvariante (Belastung 2030 ohne Ausbau) mit 96.700 Kfz (DTV-W) unterscheidet, werden die vorhandenen Lärmschutzwände mit 5 Meter Höhe durch neue Wände mit 9 Meter Höhe ersetzt. Dazu erhalten die Wohngebäude mit Rest Überschreitungen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz.

4.4.3 Offenporiger Asphalt (OPA)

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) langfristig erhebliche Nachteile habe. Die Fahrbahnen seien deutlich früher beschädigt und müssten mit hohem Aufwand erneuert werden. Der dauerhaft höhere Instandhaltungsaufwand führe zu einer höheren finanziellen Belastung. Zudem sei die Lärmschutzwirkung nur für kurze Zeit gewährleistet. Bei Nässe und für Lkw sei der OPA nicht wirksam.

Gegenäußerung:

Die höheren Herstellungs- und Instandhaltungskosten des offenporigen Asphalts sind im Hinblick auf die schwierige Ausgangs- bzw. Lärmsituation vertretbar. Ohne den offenporigen Asphalt würden die Emissions- und damit auch die Beurteilungspegel an den Wohnhäusern und in den Außenwohnbereichen 3 dB(A) höher ausfallen. Die zusätzlichen Lärmbelastungen lassen sich mit einer weiteren Erhöhung der (in der Regel bereits derzeit sehr hohen) Lärmschutzanlagen nicht kompensieren. Der Wegfall des offenporigen Asphalts hätte somit eine deutliche Erhöhung der Betroffenheiten (Immissionsorte mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen) zur Folge.

Die (akustische) Lebensdauer des offenporigen Asphalts beträgt ca. 8 Jahre. Nach diesem Zeitraum sollte der Belag vollflächig erneuert werden, um die in den Berechnungen angesetzte Pegelminderung zu garantieren.

Die Wirkung des OPA-Belages ist unabhängig von dem Fahrzeug, welches auf der Fahrbahn fährt (Lkw oder Pkw). Ferner hat auch eine „nasse“ Straße keine Auswirkungen auf die Wirkung des OPA.

4.4.4 Geschwindigkeitsbegrenzung

Einwendung:

Von einigen Einwendern wird als aktive Lärmschutzmaßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h oder 80 km/h gefordert.

Gegenäußerung:

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind bei Neubau und Erweiterung einer Bundesautobahn keine geeignete Maßnahme, um den notwendigen Lärmschutz zu gewährleisten, da sie der Zweckbestimmung der Straße widersprechen. Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die einem weiträumigen Verkehr dienen und für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen, beispielsweise auf 100 km/h oder 80 km/h wirken zudem nur für die Pkw. Die schalltechnisch dominierenden Lkw bleiben von derartigen Maßnahmen wegen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h unbeeinflusst. Die erreichbaren Pegelminderungen wären deswegen gering.

4.5 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Immissionsgrenzwerte trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie offenporigem Asphalt und Lärmschutzwänden nicht eingehalten würden. Schlafen bei offenem Fenster sei nicht mehr möglich.

In Bereichen, in denen besonders viele Häuser Anspruch auf passiven Lärmschutz aufgrund von Grenzwertüberschreitungen hätten (wie z. B. nördlich der A 2) sollte stattdessen lieber ein verbesserter aktiver Lärmschutz geplant werden.

Zudem wünschen sich einige Einwendende einen frühzeitigen Einbau der passiven Lärmschutzmaßnahmen schon vor oder während der Bauphase, um auch in dieser Zeit bereits vor Baulärm geschützt zu sein.

Gegenäußerung:

Für die Wohnhäuser mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen besteht dem Grunde nach Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden. Der Anspruch erstreckt sich nicht automatisch auf das gesamte Haus, sondern nur auf die Fassaden und Geschosse, an denen Grenzwertüberschreitungen nachgewiesen wurden.

Unter passiven Lärmschutzmaßnahmen wird die schalltechnische Verbesserung der Umfassungsbau- teile der Gebäude, insbesondere der Fenster (einschließlich Rollladenkästen), Dächer und Außen- wände durch bauliche Maßnahmen verstanden.

Bei Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, werden zusätzlich schallgedämmte Lüf- tungseinrichtungen vorgesehen, die einen ausreichenden Luftaustausch bei geschlossenem Fenster und somit einen ruhigen Schlaf ermöglichen.

Die Aufwendungen für die notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden werden dem Eigentümer zu 100 Prozent erstattet. Unterliegen die Häuser den Anforderungen des Denkmal- schutzes, werden die evtl. notwendigen Zusatzkosten ebenfalls zu 100 Prozent erstattet.

Die konkrete Realisierung der passiven Schallschutzmaßnahmen an den einzelnen Gebäuden erfolgt in einem gesonderten, nachgeordneten Verfahren gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 und der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Ver- kehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung 24. BImSchV).

Hinsichtlich des Einwands, dass statt passiver Lärmschutzmaßnahmen besser der aktive Lärmschutz verstärkt werden sollte, wird auf das Kapitel 4.4.1 verwiesen.

Die Abwicklung der Ansprüche für passiven Schutzmaßnahmen im Einzelnen erfolgt im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren. Die Bundesstraßenverwaltung wird unmittelbar nach Erlangung des Baurechts beginnen alle Betroffenen zu benachrichtigen und informiert, wie die Abwicklung im Einzel- nen erfolgt.

4.6 Beeinträchtigung Gesundheit / Lebensqualität

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Lärmbelastung gesundheitsgefährdende Ausmaße annehmen werde. Der Aufenthalt im Freien und das Öffnen der Fenster führe aufgrund von Überschreitungen der Grenz- werte für Lärm zu einer Gesundheitsgefährdung.

Gegenäußerung:

Von einer Gesundheitsgefährdung aufgrund der geplanten Erweiterung der A 52 ist, einschließlich der Änderungen in den Deckblättern I und II nicht auszugehen. Die Lebensqualität und die Wohnqualität werden in Folge des Baus der A 52 verbessert. Schon heute sind die Anwohner der stark befahrenen B 224 mit Lärm belastet.

Die Auswirkungen der Lärmemissionen wurden in der schalltechnischen Untersuchung (Verweis auf Unterlage 11 II) ermittelt und gutachterlich bewertet. Durch die an der zukünftigen A 52 geplanten, umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle, lärmarmen Asphalt) wird gewährleistet, dass die Schwellenwerte für die gesetzlich definierten gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen in Größenordnungen von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht nicht erreicht bzw. überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte werden an den Wohnhäusern und in den Außenwohnbereichen fast vollständig eingehalten. Für verbleibende Gebäude mit Restüberschreitungen sind passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und/oder Lüfter) vorgesehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Lärmsituation im gesamten Untersuchungsraum durch die neue A 52, einschließlich der geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur derzeitigen Bestandsituation ohne Lärmschutzanlagen fast ausnahmslos, oftmals sogar sehr deutlich, verbessert.

4.7 Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der Aufenthalt in Gärten aufgrund der hohen Lärmbelastung unmöglich werde. Trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen komme es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Die entsprechenden Gebäude erhielten zwar passiven Lärmschutz, doch die Gärten seien weiter ungeschützt dem Lärm ausgesetzt.

Gegenäußerung:

In der Schalltechnischen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass im Einflussbereich der A 52/A2 an den gerechneten Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen und Freisitze) die zulässigen Immissionsgrenzwerte (Tag), bis auf einen betroffenen Anwohner an der A2 vollständig eingehalten werden. Im Rahmen der Entschädigung passiver Lärmschutzmaßnahmen erfolgt parallel eine Sichtung und Bewertung möglicher Außenwohnbereiche an den Gebäuden. Möglicherweise werden dann noch neue Punkte berechnet oder ein Punkt muss wegen Ungenauigkeit korrigiert werden. Es können deshalb nachträglich weitere Ansprüche für die Entschädigung des Außenwohnbereiches entstehen.

Die Ansprüche sind in den Berechnungsunterlagen der Unterlage 11.1.10 I ausgewiesen und im Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen der Unterlage 11.3.2 I gekennzeichnet.

Die konkrete Realisierung der Entschädigungen erfolgt in einem gesonderten, nachgeordneten Verfahren gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997.

4.8 Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die gehäuften Grenzwertüberschreitungen bei der Lärmfernwirkung einen verbesserten aktiven Lärmschutz und nicht nur die Zahlung von Entschädigungen erfordern. Einige Einwender bemängeln zudem, dass die Lärmfernwirkung für ihre Grundstücke nicht untersucht wurde.

Gegenäußerung:

Die Lärmfernwirkung der neuen A 52 im nachgeordneten Straßennetz wurde in der Unterlage 11b I untersucht. In Anlehnung an die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien VLärmSchR 97) vom 02.06.1997 (Abschnitt X - Ausdehnung des Lärmschutzbereiches) wurden die Straßenabschnitte bis zur nächsten Verknüpfung mit einer nicht nur untergeordneten öffentlichen Straße betrachtet. Über die jeweiligen Verknüpfungspunkte hinaus ist der Zusammenhang zwischen eventuellen Verkehrs- bzw. Pegelveränderungen und dem geplanten Straßenbauvorhaben nicht mehr eindeutig gegeben.

Im Rahmen des Verfahrens wurden schalltechnischen Vergleichsrechnungen für den Prognose-Null-Fall mit dem Prognose-Plan-Fall durchgeführt. Die Ergebnisse sind der genannten Unterlage 11 b I - Lärmfernwirkung zu entnehmen.

Aktiver Lärmschutz ist in Gemeindestraßen wegen der dichten Abfolge der Grundstückszufahrten und des fehlenden Platzes im Straßenquerschnitt nicht möglich. Die Unterlage 11 b I - Lärmfernwirkung weist an 63 Wohngebäuden einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach aus.

Hinsichtlich des Einwands wird auch auf Kapitel 1.1 dieser Stellungnahme verwiesen.

4.9 Berücksichtigung von Reflexionen an Gebäuden

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass zusätzliche Lärmbelastungen durch die Reflexionen an Gebäuden in der Lärmberechnung nicht berücksichtigt wurden.

Gegenäußerung:

Bei der Berechnung nach RLS-90 wird über ein digitales Geländemodell, das neben der Topografie, dem Straßenverlauf auch alle Gebäude/Nebengebäude enthält, die 1. Reflexion an Gebäuden ausgewertet.

4.10 Überflieger ohne Lärmschutzwände

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass sich der Verkehrslärm vom Überflieger ohne Lärmschutzwände über weite Teile der Stadt verteilen wird.

Gegenäußerung:

Bei dem sogenannten Überflieger handelt es sich um die Rampe Essen-Oberhausen (Süd-West-Verbindung), welche aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung eine halbdirekte Führung mit einem langen Überführungsbauwerk über die A 52, den Wittringer Mühlenbach und die A 2 sowie die Rampen Hannover-Essen und Marl-Oberhausen erhält.

Die Hauptlärmquellen in diesem Bereich sind die starken Verkehrsströme auf der A 2. Der Überflieger wird mit einer geringeren Geschwindigkeit befahren und hat eine wesentlich geringere Verkehrsstärke (Planfall 1, 2030: DTV 8.900 Kfz/24h) als die dominante A 2 (Planfall 1, 2030: DTV 78.200 Kfz/24h).

Außerhalb des Verfahrens wurde mit der Vereinbarung zwischen der Straßenbauverwaltung und der Stadt Gladbeck vom 19.05.2020/08.06.2020 festgelegt, dass zwischen der A 2 und dem Wittringer Schlosspark aus überschüssigen Erdmassen ein Wall aufgeschüttet sowie darauf eine Sichtschutzwand errichtet wird, welche die Sichtbeziehungen vom Schlosspark auf den Überflieger unterbinden und somit als Sichtschutzanlage dienen. Sie haben zudem eine lärmreduzierende Wirkung. Die Sichtschutzanlage wird im Rahmen des Deckblatts II im Lageplan 7.2 II nachrichtlich dargestellt.

4.11 Gesamtlärbetrachtung / Summenpegel

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass an der südlichen und nördlichen Grenze des Planfeststellungsabschnittes eine Summenbildung erfolgen müsse, da gleichzeitig der Lärm aus dem vorliegenden, sowie den anschließenden Abschnitten auf das Untersuchungsgebiet einwirken.

Gegenäußerung:

Für dies Bereiche an den Planfeststellungsgrenzen werden nicht die Summenpegel, sondern die sogenannte Lärmblase ermittelt. Die Ausstrahlungsbereiche (aus den angrenzenden Verkehrsbereichen) an den Planfeststellungsgrenzen der A52 und der A2 sind in der der Unterlage 11a II – Variantenuntersuchung unter Pkt. 4.0 - Ausstrahlungsbereiche erläutert.

In der Variantenuntersuchung, Anhang 0 wurden die Ausstrahlungsbereiche untersucht, dokumentiert und sind in den Varianten mitberücksichtigt.

4.12 Lärmkartierung

Einwendung:

Schon aus der Lärmkartierung der Stadt Gladbeck folge, dass bereits ein Großteil der Gebäude in Gladbeck an der Fassade Schallpegel zwischen 65 und 70 dB(A) aufweisen. Durch die steigenden Verkehrsmengen beim Ausbau würde daher zwangsläufig an zahlreichen Gebäuden die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) / 60 dB(A) überschritten.

Gegenäußerung:

Basis der Lärmkartierung der Stadt Gladbeck sind sog. Lärmaktionspläne, die sich nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm richten. Die Berechnungsgrundlage für die Lärmkartierung ist die BUB- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schiene, Industrie und Gewerbe). Die Eingangsparameter dieser Berechnungsgrundlage sind andere als die der RLS-90, so dass ein direkter Vergleich von Berechnungsergebnissen nicht möglich ist.

Eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) gibt es in den Wohngebieten nicht. Lediglich an der Bohmertstraße 442 (Mischgebiet) wird in der Nacht ein Pegel von 62 dB(A) erreicht.

4.13 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Einwendung:

Die Lärmsituation werde zu Ungunsten der Anwohner verschlechtert. Dies widerspreche gesetzlichen Regelungen auf nationaler und insbesondere auf EU-Ebene.

Gegenäußerung:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 in nationales Recht umgesetzt. Daraus ergeben sich jedoch keine Konsequenzen für die schalltechnische Berechnung und Bewertung des Verkehrslärms im Zusammenhang mit dem Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen. Die nationalen Vorgaben zur Lärmvorsorge (§§ 41 BImSchG, 16. BImSchV, 24. BImSchV) bleiben von den Regelungen zum Umgebungslärm unberührt.

4.14 Baulärm

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Lärmbelastung während der Bauphase groß sei. Insbesondere, weil die aktiven Lärmschutzmaßnahmen erst zum Ende der Bauphase erfolgen würden. Die Abschirmeinrichtungen sollten vor Beginn des eigentlichen Autobahnausbaus erstellt werden.

Gegenäußerung:

Aufgrund der örtlichen Ausgangssituation (Wohnhäuser in unmittelbarer Nähe des Baufeldes) ist abzu-sehen, dass sich sowohl beim Abbruch der alten B 224 als auch beim Bau der neuen A 52, sowie den Arbeiten an der A 2, Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV-Baulärm voraussichtlich nicht vollständig vermeiden lassen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Vorbelastung (projektbezogener Immissionsrichtwert) auch ein Maßstab für die zukünftige Belastung und Beurteilung durch Baulärm sein muss.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Baulärms wird für die einzelnen Streckenabschnitte im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft, inwieweit sich die für den Straßenverkehrslärm geplanten Lärmschutzmaßnahmen bereits vor bzw. während der Bauphase realisieren lassen. In Einzelfällen ist für die entsprechenden lärmintensiven Bauphasen ein Baulärmgutachten zu erstellen, temporäre Lärmschutzmaßnahmen (mobile Lärmschutzwände, Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels) sind unter Umständen zu prüfen. Eine bauzeitliche Begleitung durch einen Sachverständigen ist anzustreben.

5 Luftschadstoffe

5.1 Allgemeines

5.1.1 Vorliegende Gutachten

Für das Straßenbauvorhaben war zu prüfen, ob sich durch die Planungen die Luftkonzentration verkehrsbedingter Schadstoffe (Immissionen) unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen. Es wurden die Schadstoffe NO₂ und Feinstaub betrachtet.

Im Zuge des Hauptverfahrens wurde ein Gutachten (Lohmeyer, 2011) über die Auswirkungen der Planungen auf die Luftschadstoffbelastungen auf Grundlage einer Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 vorgelegt. Betrachtet wurden die Schadstoffe NO₂, Feinstaub PM10 und PM2.5. Die Beurteilung erfolgte nach der 39. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

Die 1. Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, Juli 2019) berücksichtigte u. a. die Fortschreibung des Verkehrsgutachtens auf den Prognosehorizont 2030.

Ab September 2019 lag eine neue Emissionsdatenbank für den Kfz-Verkehr (HBEFA 4.1) vor. In einer durch den Gutachter erstellten Stellungnahme zu den Schadstoffuntersuchungen (Lohmeyer, Dezember 2019) wurden die Auswirkungen dieser Änderungen auf die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen aufgezeigt.

In einer weiteren aktualisierten Stellungnahme (Lohmeyer, September 2023) wurden die Anpassungen an der technischen Planung der Rampe Hannover – Marl mit der um ca. 400 m verlängerte Ausfahrspur sowie die seit Anfang 2022 vorliegende neue Emissionsdatenbank für den Kfz-Verkehr (HBEFA4.2) berücksichtigt. Die geplante Verlängerung der Ausfahrspur ist mit einer geringen Erhöhung der Luftschadstoffbelastung an der nächstgelegenen Wohnbebauung verbunden, jedoch sind zusätzliche Konflikte im Hinblick auf die derzeit geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV nicht zu erwarten. Auch mit der neuen Emissionsdatenbank ergaben sich im Planfall keine Grenzwertüberschreitungen an der nach der 39. BImSchV beurteilungsrelevanten Wohnbebauung.

5.1.2 Gesetzliche Grundlage

Die Rechtsgrundlage bzw. Vorschriften für die Luftschadstoffuntersuchung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens besteht aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 39. BImSchV sowie der Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie (96/62/EG) und den 4 Tochterrichtlinien.

Grenzwerte sind rechtlich verbindliche Beurteilungswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, der Vegetation oder des Bodens.

Die in Deutschland für den Einflussbereich von Straßen maßgebenden Immissionsgrenzwerte sind in der 39. BImSchV vom 02.08.2010 genannt.

Bezüglich verkehrsbedingter Luftschadstoffe sind derzeit Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10, PM2.5) von Bedeutung.

Der Inhalt der am 11. Juni 2008 in Kraft getretenen EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG ist mit der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt worden. In der 39. BImSchV wurden u.a. die Inhalte der 22. BImSchV und 33. BImSchV zusammengefasst. Ein neues Element der 39. BImSchV ist die Einführung eines Immissionsgrenzwertes für die Feinstaubfraktion PM2.5. Dieser ist seit dem 01. Januar 2015 einzuhalten.

Es ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen, da die Grenzwerte im unmittelbaren Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, 11. BImSchV) stehen.

Eine Bewertung nach der Technischen Verwaltungsvorschrift zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) der Luftschadstoffe, die durch den geplanten Bau der A 52 prognostiziert werden, ist nicht vorgesehen.

5.1.3 Zukünftige Grenzwerte

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass am 10. Dezember 2024 die Neufassung der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881/EU rechtskräftig geworden ist. Diese muss innerhalb von zwei Jahren in die nationale Gesetzgebung der Mitgliedsstaaten überführt werden. Hierin werden deutlich niedrigere Grenzwerte für ab dem Jahr 2030 festgelegt, was im Verfahren zu berücksichtigen sei

Gegenäußerung

Das vorgelegte Luftschadstoffgutachten (Lohmeyer, 2011) und dessen Aktualisierung (Lohmeyer, Juli 2019) sowie die darauf aufbauenden erläuternden Stellungnahmen (Lohmeyer, September 2019; Lohmeyer; 2023) wurden auf Grundlage der damals aktuellen Fachgrundlagen erstellt (u.a. jeweils aktuelle Versionen der Emissionsdatenbank HBEFA, Hintergrundbelastung). Die so für das Bezugsjahr 2024 ermittelten Immissionsprognosen wurden mittels der Beurteilungswerte für Luftschadstoffe eingeordnet, das sind die Grenzwerte der gesetzlich verbindlichen 39. BImSchV.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung der Neufassung der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881/EU zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Handlungsspielräume mit sich bringt, da der deutsche Gesetzgeber die Richtlinie nach Art. 288 Abs. III AEUV noch nicht umgesetzt hat. Die EU-Richtlinie ist als Auftrag zur Regelung eines Sachverhalts zu verstehen. Die Umsetzung erfolgt daher grundsätzlich mit Gestaltungsspielraum des nationalen Gesetzgebers, welcher der Vorhabenträgerin aktuell nicht bekannt ist. Es ist aktuell auch nicht notwendig, dass nationales Recht bereits jetzt im Rahmen der Richtlinie ausgelegt werden müsste, da eine solche Verpflichtung erst mit Ablauf der Umsetzungsfrist, deren Adressat der jeweilige Gesetzgeber ist, bestehen kann.

5.2 Luftschadstoffberechnung

5.2.1 Ergebnisse der Luftschadstoffberechnung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die aktuell geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV nicht eingehalten werden.

Gegenäußerung:

Die festgelegten Immissionsgrenzwerte dienen dem Schutz der menschlichen Gesundheit. Daher ist für die Beurteilung der Luftschadstoffimmission maßgebend, ob die berechneten Immissionen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Bereich sensibler Nutzungen, wie Wohnbebauung, führen.

Gemäß Luftschadstoffgutachten (Lohmeyer, 2023 – Unterlage 14.1 II) ist festzuhalten, dass die aktualisierten NO_x-Emissionsfaktoren des HBEFA4.2 für das Bezugsjahr 2024 gegenüber der Prognose des vorangegangenen Gutachtens von 2019 zu einer Zunahme der verkehrsbedingten Beiträge zur NO₂-Gesamtbelastung im Untersuchungsgebiet führen.

An der nach der 39. BImSchV beurteilungsrelevanten Wohnbebauung wird der derzeit geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte im Planfall aber nicht erreicht und nicht überschritten; im Prognosenullfall sind vereinzelt Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Dabei ist festzuhalten, dass sich die Betrachtungen auf das Bezugsjahr 2024 beziehen; mit jedem späteren Jahr der Verkehrsfreigabe sind geringere verkehrsbedingte Beiträge zur NO₂-Gesamtbelastung verbunden.

An gewerblicher Bebauung wird im Prognosenullfall vereinzelt der NO₂-Grenzwert überschritten, wobei dort im Planfall aufgrund Verkehrsverlagerung planungsbedingt ein Rückgang der NO₂-Gesamtbelastung ermittelt ist, der zu einer knappen Grenzwerteinhaltung führt.

Für den NO₂-Kurzzeitgrenzwert sind aufgrund der prognostizierten Einhaltung des Jahresgrenzwerts ebenfalls keine Konflikte zu erwarten; der Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte stellt den deutlich kritischeren Beurteilungswert dar.

Für Feinstaub sind sowohl für PM₁₀ als auch für PM_{2.5} keine Konflikte mit den entsprechenden Beurteilungswerten der 39. BImSchV prognostiziert.

5.2.2 Stickstoff-Dioxid-Belastung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass das Gutachten von Werten knapp unterhalb der NO₂-Grenzwerte ausgehe. Damit liege man aber im gesundheitsgefährdenden Bereich, da die WHO einen Grenzwert von 20 µg/m³ statt 40 µg/m³ empfehle. Das allgemein gesetzlich vorgeschriebene Ziel, die Stickstoffdioxid-Belastung zu senken, werde nicht berücksichtigt.

Im Deckblatt würden die nahegelegenen Messstationen an der B 224 (Goethestraße und Grabenstraße) nicht berücksichtigt. Diese bewiesen, dass der NO₂-Grenzwert in der Jahresbetrachtung knapp und in den Wintermonaten deutlich überschritten werde.

Gegenäußerung:

Die lufthygienischen Aussagen des Gutachters richten sich nach den verbindlichen Grenzwerten der 39. BImSchV. Diese setzt die europäische Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) in nationales Recht um und ist für die Zulassung von Infrastrukturvorhaben verbindlich.

Empfehlungen internationaler Organisationen, wie die WHO-Leitwerte, haben demgegenüber keine rechtlich verbindliche Wirkung. Maßgeblich für die rechtliche Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens sind die gesetzlich festgelegten Grenzwerte, nicht die Vorsorgeempfehlungen.

Die in Gladbeck ca. 50 m von der B 224 entfernt liegenden ehemaligen Messstationen in der Goethestraße (VGLG) und in der Grabenstraße sind durch verkehrsbedingte Beiträge beeinflusst. Das spiegelt sich in den während den letzten Jahren erfassten NO₂-Jahresmittelwerten wider, die in der Goethestraße bis 38 µg/m³ und in der Grabenstraße auch höher erfasst sind. Zuletzt wurden in der Grabenstraße Jahresmittelwerte deutlich unter 30 µg/m³ erfasst. Weiter wird auf Seite 19 des Gutachtens (Kap. 4.4) angeführt: die Schadstoffhintergrundbelastung „ist die Schadstoffbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne Verkehr auf den explizit in die Untersuchung einbezogenen Straßen vorliegen würde.“ Daher können die Kennwerte der Messstationen in der Goethestraße und der Grabenstraße nicht zur Ableitung der Schadstoffhintergrundbelastung herangezogen werden.

5.2.3 Feinstäube durch Bremsabrieb

Einwendung:

Es wird bemängelt, dass nicht ersichtlich sei, ob die durch Bremsabrieb verursachten Feinstäube untersucht wurden.

Gegenäußerung:

In der vorliegenden Schadstoffuntersuchung, Unterlage 14 und Unterlage 14.1 II werden auch Feinstäube, wie sie durch Bremsabrieb auftreten, betrachtet. Diese waren in der Emissionsdatenbank HBEFA bis zur Version 3.3 (UBA, 2017) noch nicht enthalten und wurden daher im Luftschadstoffgutachten (Lohmeyer, 2011) bzw. in der Aktualisierung (Lohmeyer, 2019) auf Grundlage von Fachliteratur angesetzt, vergl. z.B. in Lohmeyer (2019) Kap. 5.1.2):

Untersuchungen der verkehrsbedingten Partikelmissionen zeigen, dass neben den Partikeln im Abgas auch nicht motorbedingte Partikelemissionen zu berücksichtigen sind, hervorgerufen durch Straßen- und Bremsbelagabrieb, Aufwirbelung von auf der Straße aufliegendem Staub etc. So werden die PM₁₀-Emissionen aus Abrieben (Reifen, Bremsen und Straßenbelag) und infolge der Wiederaufwirbelung (Resuspension) von Straßenstaub in Anlehnung an BAST (2005)⁷ sowie Düring und Lohmeyer (2011)⁸ verwendet.

Die nicht motorbedingten PM_{2.5}-Emissionen aus Abrieben (Reifen, Bremsen, Straßenbelag) werden in der vorliegenden Untersuchung entsprechend der im Emission Inventory Guidebook von EMEP/COR-

⁷ PM₁₀-Emissionen an Außerortsstraßen – mit Zusatzuntersuchung zum Vergleich der PM₁₀-Konzentrationen aus Messungen an der A 1 Hamburg und Ausbreitungsrechnungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 125, Bergisch-Gladbach, Juni 2005

⁸ Einbindung des HBEFA 3.1 in das FIS Umwelt und Verkehr sowie Neufassung der Emissionsfaktoren für Aufwirbelung und Abrieb des Straßenverkehrs. Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Radebeul unter Mitarbeit der TU Dresden sowie der BEAK Consultants GmbH. Projekt70675-09-10, Juni 2011. Gutachten im Auftrag von: Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Dresden

NAIR (CORINAIR, 2007)⁹ beschriebenen Vorgehensweise angesetzt.

Die nicht-motorbedingten Feinstaubemissionen sind seit HBEFA Version 4.1 (UBA, 2019) in der Emissionsdatenbank enthalten und entsprechend in den Stellungnahmen von 2019 und 2023 berücksichtigt.

5.2.4 Untersuchungsgebiet

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Grenzen des Untersuchungsgebietes zu eng gezogen wurden. Zum einen seien die westlichen Teile des Wohngebietes der Brokamp siedlung, Phönixstraße, Eichendorffstraße/Diepenbrockstraße und der Steinstraße/Rensekamp nicht enthalten. Zum anderen sollte der Teil des Witringer Waldes mit der lufthygienischen Ausgleichsfunktion von besonderer Bedeutung nicht außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, da die angrenzenden Gladbecker Stadtteile in Hauptwindrichtung lägen.

Gegenäußerung:

Das Untersuchungsgebiet des Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2019/ 2023 – Unterlage 14.1 II) umfasst das umliegende Straßennetz einschließlich der bestehenden vierstreifigen B 224 und A 2 sowie den geplanten Bauabschnitt der A 52 und deren Zufahrten. Der betrachtete Abschnitt beginnt in Höhe der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck nördlich des AK Essen/Gladbeck und endet an der AS Gladbeck der A2. Es wurden die planungsbedingten Auswirkungen des Umbaus der bestehenden B 224 zur A 52 für Luftschadstoffe unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung betrachtet.

Die Auswirkungen aufgrund der geplanten Baumaßnahmen verringern sich mit zunehmendem Abstand zum Emissionsort. Daher ist die vorgenommene Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ausreichend.

Bezogen auf den Aspekt Definition der betroffenen Wohnbebauung führt der Gutachter aus, dass im Bereich von 150 m um den Autobahnausbau die Konzentration der Schadstoffe am höchsten sei. Darüber hinaus sei jedoch auch eine Betrachtung bis zu 600 m erfolgt. Weiter sind in den Ergebnisdarstellungen Abb. 6.1 – Abb. 6.6 die Konzentrationsverhältnisse im Bereich der Brokamp siedlung, Phönixstraße, Eichendorffstraße/Diepenbrockstraße und Steinstraße/Rensekamp enthalten. Im Bereich des Witringer Waldes sind die NO₂-Konzentrationen deutlich unter dem Grenzwert und die Feinstaubkonzentrationen überwiegend zur angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbar dargestellt.

Der Vorentwurf des nördlich anschließenden Teilabschnittes 03 vom AK Essen/Gladbeck (ohne das Autobahnkreuz selbst) bis AS Gelsenkirchen-Buer-West wurde mit Datum vom 13.01.2025 genehmigt, damit hat die Bundesautobahnverwaltung den Auftrag für die weitere Planung erhalten. Im Rahmen dieser Planung wird ein Luftschadstoffgutachten für den Bereich nördlich der A 2 erstellt werden.

5.2.5 Verkehrszahlen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Luftschadstoffberechnung auf fehlerhaft prognostizierten Verkehrszahlen beruhe. Die Schadstoffuntersuchung berücksichtige nicht den Endausbau der A 52.

Gegenäußerung:

Die Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2019 und 2023) basiert auf den Verkehrsdaten der „Verkehrsuntersuchung für den Bau der A 52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West – Fortschreibung auf den Zeithorizont 2030“ (IGS, 2018). Diese wurde in unterschiedliche Planfälle eingeteilt. In dem Planfall 1 wird der komplette Bau der A 52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West vorausgesetzt. Für das oben genannte Luftschadstoffgutachten wurden die ermittelten Verkehrsstärken dieses Planfalls 1 herangezogen.

5.2.6 Meteorologische Daten

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die der Schadstoffuntersuchung zugrunde liegenden meteorologischen Da-

⁹ EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidbook - 2007. EEA (European Environment Agency). Publish date: 5 Dec 2007. In: Technical report No 16/2007

ten unzureichend seien. Die meteorologischen Daten aus Haltern könnten aufgrund unterschiedlicher Geländereiefs und naturräumlicher Gestaltung nicht verwendet werden.

Gegenäußerung:

Ausbreitungsklassenstatistiken machen Angaben über die Häufigkeit verschiedener Ausbreitungsverhältnisse in den unteren Luftschichten, die durch Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre definiert sind. Die Ausbreitungsklassenstatistiken werden für die Berechnung der Schadstoffimmissionen benötigt. Dazu sind Winddaten erforderlich.

In der Umgebung von Gladbeck liegen Winddaten unterschiedlicher Messinstitute vor. In Haltern können Messdaten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) verwendet werden. Die Höhenlage und die Lageverhältnisse im Betrachtungsgebiet bei Gladbeck ähneln denen der Umgebung der Station in Haltern, weiter zeigen weitere in der Umgebung erfassten Windmessdaten (Essen) vergleichbare Windrichtungsverteilungen. Daher kann die Ausbreitungsklassenstatistik von Haltern für das Planungsgebiet durch den Gutachter (Lohmeyer, 2019) als repräsentativ angesehen werden.

Da sich entsprechend der Sichtung der Windmessdaten bis 2016 die Windrichtungsverteilung und die mittlere Windgeschwindigkeit an der DWD-Messstation Düsseldorf nur geringfügig geändert haben, wurde die bereits vorliegende Ausbreitungsklassenstatistik aus der vorangegangenen Luftschadstoffuntersuchung (Lohmeyer, 2011) unter Berücksichtigung der durch die Landnutzung bedingten Rauigkeit in der Umgebung der geplanten A 52 für die Ausbreitungsberechnung der Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2019) angewendet.

5.2.7 Schutz durch Lärmschutzwände

Einwendung:

Einige Einwendende wünschen höhere Lärmschutzwände, um neben dem Lärm auch einen Teil der Feinstäube abzuhalten.

Andererseits wird von einigen Einwendenden angezweifelt, dass Lärmschutzwände einen Schutz gegenüber gesundheitsschädlichen Stäuben der Klasse PM10 oder gegenüber der NO₂-Belastung bieten können.

Gegenäußerung:

In der Unterlage 11a II; 4.0 Lärmschutzabwägungen sind die Dimensionierungen der Lärmschutzmaßnahmen nach verschiedenen Kriterien für die einzelnen Untersuchungsgebiete erläutert.

Bei der Lärmschutzabwägung wird eine Verhältnismäßigkeitsprüfung durchgeführt. Bei dieser Prüfung werden Kriterien, wie zum Beispiel Kosten der Lärmschutzmaßnahme, Anzahl der Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung, Lage und Art der zu schützenden baulichen Anlage, Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen und negative Auswirkungen auf andere Schutzgüter berücksichtigt. Nach Ausführungen des Gutachters ist eine emissionsmindernde Wirkung von Lärmschutzwänden mittlerweile wissenschaftlich belegt. Aufgrund der Lärmschutzwände erfolgt eine Ausbreitung der Luftschadstoffe nicht bodennah, vielmehr müssen die Luftschadstoffe die Lärmschutzwände überbrücken, sodass sich ein längerer Ausbreitungsweg ergibt. Dieser führt zu einer zusätzlichen Verdünnung der verbreiteten Luftschadstoffe. Zudem bestehen im Bereich der Lärmschutzwandoberkante im Vergleich zu den bodennahen Verhältnissen höhere Windgeschwindigkeiten, wodurch die Verdünnung zusätzlich unterstützt wird.

5.2.8 Lufthygienische Situation

Einwendung:

Es bestehen Einwände gegen die Aussage, dass der stetig wachsende Anteil schadstoffreduzierter Pkw zu einem Rückgang der Stickstoffoxid-Immissionen von etwa 25 % geführt habe. Im Zuge des Diesel-Skandals sei deutlich geworden, dass dies nicht stimme und angesichts der gestiegenen Fahrzeugzahlen eher von einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation auszugehen sei, welche in der Luftschadstoffberechnung nicht ausreichend berücksichtigt worden sei.

Gegenäußerung:

Bei der Erstellung des Luftschadstoffgutachtens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kann ausschließlich auf offiziell anerkannte und gültige Datenquellen zurückgegriffen werden. Die Modellierungen und Berechnungen basieren somit auf einem methodisch abgesicherten und einheitlich angewendeten Standard.

Eine pauschale Aussage, dass sich die lufthygienische Situation verschlechtert habe und dies in den Berechnungen nicht ausreichend berücksichtigt worden sei, lässt sich auf Basis des vorliegenden, methodisch fundierten Gutachtens nicht bestätigen.

Weiter sind in der Emissionsdatenbank HBEFA seit Version 4.1 (UBA, 2019) korrigierte Emissionsfaktoren für Diesel-Kfz enthalten zur Berücksichtigung der Erkenntnisse im Zusammenhang des Dieselskandals; HBEFA4.1 bzw. HBEFA4.2 sind in den Stellungnahmen aus 2019 bzw. 2023 angewendet. Auch das HBEFA Version 3.3 (UBA, 2017) enthält bereits erste Anpassungen im Zuge des Dieselskandals; HBEFA3.3 wurde in der Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2019) zugrunde gelegt.

5.3 Hintergrundbelastung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Hintergrundbelastung und die Zusatzbelastung durch die A 52 unklar bleiben, da diese nicht im Zusammenhang betrachtet würden.

Gegenäußerung:

Die Hintergrundbelastung bezeichnet im Sinne der vorliegenden Luftschadstoffuntersuchung eine Schadstoffbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne Verkehr auf den explizit in die Untersuchung einbezogenen Straßen vorliegen würde.

Die Hintergrundbelastung entsteht durch Überlagerung von Immissionen aus Industrie, Hausbrand, nicht detailliert betrachtetem Nebenstraßenverkehr und weit entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen. Die Immission eines Schadstoffes im Nahbereich von Straßen setzt sich demnach aus der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung und der straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung (hier: von der B 224 im Prognosenullfall bzw. A 52 im Prognoseplanfall) zusammen.

Für die Ermittlung der Hintergrundbelastung wird auf vorliegende Daten des Messnetzes für Luftschadstoffe in Nordrhein-Westfalen des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (kurz: LANUV) zurückgegriffen. Weiterhin liegt der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Teilplan „Ruhrgebiet Nord“ (Bezirksregierung Münster, 2011) vor, in dem die Hintergrundbelastung der Region für das Jahr 2006 fachlich abgeleitet wurde.

Für die Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet wurde in Orientierung an den genannten Luftreinhalteplan auf Grundlage der Messstationen des LANUV, 2011-2019 eine Hintergrundbelastung für die betrachteten Schadstoffe abgeleitet, siehe auch Kap. 4.4 im Luftschadstoffgutachten bzw. der Aktualisierung. In den Ergebnisdarstellungen Abb. 6.1 – Abb. 6.6 ist die angesetzte Hintergrundbelastung der untersten Farbklasse zugeordnet („Hellblau“) und beschreibt die Bereiche mit nur geringfügigen verkehrsbedingten Beiträgen bzw. Zusatzbelastungen zur Gesamtbelastung.

5.4 Betrachtung weiterer Luftschadstoffe

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass das Luftschadstoffgutachten ohne die Betrachtung von Benzol unvollständig sei.

Gegenäußerung:

Im Luftschadstoffgutachten und der Aktualisierung wird u.a. in Kap. 5 angeführt:

Kraftfahrzeuge emittieren bei ihrem Betrieb eine Vielzahl von Schadstoffen mit unterschiedlicher Relevanz. Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden erfahrungsgemäß am

ehosten bei NO₂ und PM₁₀ erreicht. Das ist der Grund, weshalb diese detailliert betrachtet werden. Zudem werden PM_{2.5} Immissionen behandelt.

Die Konzentration für andere Luftschadstoffe wie Benzol, SO₂, CO, Blei etc. sind im Vergleich zu ihren gesetzlichen Immissionsgrenzwerten deutlich geringer und werden deshalb in dem vorliegenden Luftschadstoffgutachten nicht behandelt. Im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr ist Benzol von untergeordneter Bedeutung.

5.5 Emissionen während der Bauphase

Einwendung:

In einigen Einwendungen wird eine Erhöhung der Feinstaubbelastung während der Bauzeit befürchtet.

Gegenäußerung:

Für den geplanten Bau der A 52 wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ein UVP-Bericht (Unterlage 1a II, Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) gemäß § 16 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) angefertigt. Darin wurden mögliche Ursachen für die Umweltauswirkung betrachtet.

Die sogenannten baubedingten Wirkungen beschränken sich auf die Dauer der Bauzeit und sind Beanspruchungen sowie Beeinträchtigungen, welche nach Inbetriebnahme der A 52 i. d. R. nicht mehr bestehen. Durch den Einsatz von Baumaschinen und Erdarbeiten kann es zu zeitweiligen Beeinträchtigungen kommen. Aufgrund der Vorbelastung der vorhandenen B 224 kommt den baubedingten Emissionen (zum Beispiel lokale Luftverschmutzungen) nur eine geringe Bedeutung zu.

5.6 Gesundheitsgefährdung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Schadstoffbelastung erheblich höher sein werde als ohne Baumaßnahme, da die Verkehrsbelastung bei allen Ausbauvarianten erheblich zunehme. Die hohe Luftschadstoffbelastung führe beim Aufenthalt im Freien und Öffnen der Fenster zu einer Gefährdung der Gesundheit der Anwohnenden.

Gegenäußerung:

Von einer Gesundheitsgefährdung aufgrund des geplanten Neubaus der A 52 ist nicht auszugehen. Die Lebensqualität und die Wohnqualität werden in Folge des Baus der A 52 verbessert. Schon heute sind die Anwohner der stark befahrenen B 224, sowie der A 2, mit Luftschadstoffen belastet.

Die Auswirkungen der Luftschadstoffemissionen wurden in den Schadstoffuntersuchungen (Verweis auf Unterlagen 14 I und 14 II) ermittelt und gutachterlich bewertet. Demnach lässt sich keine Gesundheitsgefährdung ableiten, da die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.

Aus lufthygienischer Sicht wurden für den Planfall Schadstoffimmissionen der Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} prognostiziert, welche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV an beurteilungsrelevanten Gebäuden (zum Beispiel Wohngebäuden) im Untersuchungsgebiet nicht überschreiten. Zweck des BImSchG und der festgelegten Grenzwerte gemäß 39. BImSchV ist es, unter anderem Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (vgl. § 1 BImSchG). Der Gutachter erwartet keinen Konflikt mit den genannten Immissionsgrenzwerten.

Bei dem Bauvorhaben A 52 übersteigen die Schadstoffimmissionen nicht die derzeit schon vorhandene Vorbelastung. Zusätzliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme nicht zu erwarten.

5.7 Umweltzone und Luftreinhalteplanung

5.7.1 Luftreinhalteplanung

Einwendung:

In einigen Einwendungen wird eine Gefährdung der Ziele der Luftreinhalteplanung befürchtet. Die Planung der A 52 hätte sich an der Erreichung der Ziele der Luftreinhalteplanung ausrichten können und müssen.

Gegenäußerung:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) legt fest, dass zuständige Behörden einen Luftreinhalteplan aufzustellen haben, sobald die durch die Rechtsverordnung nach § 48a Absatz 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden.

Für die Stadt Gladbeck gilt demnach der von der Bezirksregierung Münster aufgestellte Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Teilplan „Ruhrgebiet-Nord“ (Bezirksregierung Münster, 2011).

Der geplante Bau der A 52 steht nicht im Konflikt mit dem genannten Luftreinhalteplan, da keine (vorhabenbedingte) Grenzwertüberschreitungen für den Planfall prognostiziert werden (vgl. Lohmeyer, 2019 und Stellungnahme zu den Schadstoffuntersuchungen, Lohmeyer 2023).

5.7.2 Einhaltung Grenzwerte nach Fertigstellung des Baus

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass unklar bleibt, wie die Einhaltung der Grenzwerte nach dem Bau der A52 sichergestellt wird.

Gegenäußerung:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz regelt die Überwachung der Luftqualität. Gemäß § 44 Absatz 1 BImSchG führen die zuständigen Behörden regelmäßig Untersuchungen zur Überwachung der Luftqualität nach den Anforderungen der Rechtsverordnung nach § 48a Absatz 1 oder 1a durch.

Gemäß § 45 ergreifen die zuständigen Behörden erforderliche Maßnahmen, um die Einhaltung der festgelegten Immissionswerte nach § 48a sicherzustellen. Zu den Maßnahmen zählen insbesondere Pläne (zum Beispiel Luftreinhaltepläne) nach § 47 BImSchG.

5.8 Klimaschutzziele

Einwendung:

Es wird angeführt, dass der geplante Bau der A52 im Widerspruch zu den Klimaschutz-Zielen der Bundesregierung stehe. Gladbeck habe den Klimanotstand festgestellt.

Gegenäußerung:

Das KSG bestimmt mit § 13 ein allgemeines Berücksichtigungsgebot, demnach haben „die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“ (§ 13 Abs. 1 S.1 KSG).

Im Rahmen der Zulassungsverfahren für Fernstraßenbauprojekte ist ausschließlich auf die Anforderungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG einzugehen (vgl. ARS 03/2023 „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ des BMDV vom 25.01.2023, StB 13/7147.2/07/3729150).

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor (äußere Maße der Straßenfläche, Regelquerschnitte, Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und die Verkehrssicherheit). Weiterhin bestehen Vorgaben für den technischen Aufbau von Straßen, zu verwendende Baustoffe und Bauweisen.

Entsprechend den einschlägigen Richtlinien sind die Querschnitte für Straßen auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Für

die erforderliche Flächenversiegelung und Beseitigung von Biotoptypen erfolgen geeignete Kompensationsmaßnahmen.

Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel sind schwierig zu quantifizieren. Demnach unterstützt das Vorhaben zwar nicht die Ziele die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, der nachteilige Beitrag ist aber bezogen auf die Gesamtbelastung in der Regel durch die THG-Lebenszyklusemissionen äußerst gering.

Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird auch durch den anstehenden Technologiewechsel bei Fahrzeugantrieben langfristig benötigt und steht den Klimaschutzziele als bauliche Anlage nicht entgegen. Weitergreifende politische Entscheidungen sind letztendlich ausschlaggebend für die verkehrsbedingten Auswirkungen von Straßen allgemein auf das Klima, die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist dabei nur mittelbarer Verursacher durch Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei Investitionen im Straßennetz ergeben sich bau- und anlagebedingt bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen.

Es ist zu prüfen, ob durch die jeweilige Entscheidung die Emissionen von Treibhausgasen erhöht oder verringert werden. Nach der amtlichen Begründung sind dabei die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (vgl. Bundestag – Drucksache, Amtl. Begr., BT-Drs. 19/14337, S. 36).

Diese Betrachtungen erfolgten im Rahmen der Planung zur vorliegenden Maßnahme.

Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, Ausschreibung von Bauleistungen sowie bei der Baustellenablaufplanung werden weitere Maßnahmen im Sinne des KSG 2024 geprüft und umgesetzt. Diese Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf Ausstattungselemente (Materialwahl) sowie auf das Recycling vorhandener ausgebaute Baustoffe und die grundsätzliche Wiederverwendung von ausgebauten Massen im Rahmen der Baumaßnahme. Die Bundesautobahnverwaltung als Vorhabenträgerin kommt ihren gesetzlichen Verpflichtungen entsprechend § 13 KSG nach, durch planerische Maßnahmen den Folgen der Treibhausgasemissionen entgegenzuwirken (gesetzliches Berücksichtigungsgebot).

In der Unterlage 1 II - Erläuterungsbericht unter Punkt 5.10 werden die Auswirkungen auf die Klimaschutzziele im Sinne des §13 Bundes- Klimaschutzgesetzes für den Ausbau der A52 im Einzelnen betrachtet.

5.9 Auswirkungen auf Nachbarstädte

5.9.1 Stadt Bottrop

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Bottroper Gärten entlang der Autobahn, die Gartenstadt Welheim sowie das Welheimer Wäldchen ihre Aufenthaltsqualität aufgrund von hohen Belastungen durch Luftschadstoffe verlieren.

Gegenäußerung:

Das UG-Welheim gehört zum Teilabschnitt 01 der Ausbaumaßnahmen der A52 und wurde in der Schadstoffuntersuchung zu diesem Abschnitt bewertet. Entlang der Autobahn wird das Wohngebiet mit einer 9 m hohen Kombination aus Wall und Lärmschutzwand geschützt.

Die Schadstoffuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, das alle Immissionsgrenzwerte für den Planfall eingehalten werden.

6 Landschaftspflege

6.1 Allgemeines

Erhebliche und nachhaltige Wirkungen des Bauvorhabens werden gem. der in den §§ 14-17 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) als Rahmenbestimmung und in den §§ 30-33 Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LNatSchG NRW) verbindlich verankerten Eingriffsregelung im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan – Unterlage 12.0 II zum Deckblatt II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) behandelt. Es werden die Auswirkungen auf den Status-Quo und auf rechtskräftige Planungen Dritter aufgezeigt und bewertet.

Der LBP ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Er beinhaltet gemäß BNatSchG die Analyse der ökologischen Bestandssituation und der sich aus der geplanten Maßnahme ergebenden Konflikte sowie die Ermittlung und Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft. Im LBP werden die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Die Bearbeitung erfolgt gemäß den gültigen und anerkannten Methoden in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutz- und anderen Fachbehörden.

Die unter dem Gesichtspunkt des besonderen Artenschutzes erforderlichen Maßnahmen zum Erhalt besonders und streng geschützter Tier- und Pflanzenarten werden im vorliegenden Fachplan Artenschutzbeitrag - Unterlage 12.1 zum Deckblatt II (Hamann & Schulte GbR, 2024) in das Gesamtkonzept zur Kompensation eingebunden oder als sog. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), ohne zeitlichen Bruch in der ökologischen Funktion, besonders hervorgehoben.

Weitere Instrumente des Landschaftspflegerischen Begleitplans stellen aufgeführte Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen dar, die im Sinne der gesetzlichen Regelung zur grundsätzlichen Vermeidung von Eingriffen, vor und während der durchzuführenden Bauarbeiten besonders schutzwürdige Bereiche sichtbar machen und einen Zugriff auf diese Flächen bereits vor Baubeginn verhindern.

Der für das Vorhaben aufgestellte LBP hat das Ziel, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherzustellen bzw. neu zu gestalten. Durch die Maßnahmenblätter des LBP werden jeder Kompensationsmaßnahme konkrete Ziele zugewiesen und erforderliche zeitliche Abfolgen festgelegt. Berücksichtigung finden auch Maßnahmen, die aus dem besonderen Artenschutz erforderlich werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden die Vorschriften zu Eingriffen in Natur und Landschaft gem. §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie §§ 30 ff. Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) im Rahmen der geplanten Baumaßnahme beachtet und durch fachlich abgestimmte und gezielte Maßnahmen auf zugewiesenen Flächen konkretisiert.

Entsprechend den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes ist die Bundesautobahnverwaltung als Verursacher von Eingriffen verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die Darstellungen und verbindlichen Vorgaben / Festlegungen im vorliegenden LBP werden die gesetzlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben erfüllt.

Die Bundesautobahnverwaltung sichert als Vorhabenträger die Umsetzung der im LBP vorgesehenen Maßnahmen entsprechend den zeitlichen Vorgaben unter Einbindung der zuständigen Naturschutzbehörden zu.

6.2 Auswirkungen auf Lebensraum für Tiere und Pflanzen

6.2.1 Verlust von Lebensraum

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass durch den Bau der A52 Lebensraum für die Tiere und Pflanzen verloren ginge.

Gegenäußerung:

Die Bundesautobahnverwaltung hat mit dem Deckblatt II erneut eine Fortschreibung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) – Unterlage 12.0 II Erläuterungsbericht DB II und des Artenschutzbeitrages (ASB) – Unterlage 12.1 Essen-Gladbeck Artenschutz DB II vorgelegt.

Als Bestandteil des Deckblattes I wurde der Artenschutzbeitrag aktualisiert. Dieser basiert auf einer faunistischen Kartierung aus 2018 und den Ergebnissen der faunistischen Untersuchungen im Rahmen der UVS zum nördlich angrenzenden Ausbauabschnitt der A 52 aus 2017 sowie vorangegangener Kartier-Ergebnisse aus den Jahren 2010 und 2011.

Die Kartierung fand im Jahr 2018 statt und behandelt die planungsrelevanten Arten der Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Amphibien sowie darüber hinaus die nicht planungsrelevanten Arten der genannten Gruppen. Die Ergebnisse wurden für jede nachgewiesene, planungsrelevante Art erläutert. Darauf folgt für jede Artengruppe eine kurze Konfliktanalyse, in der mögliche artenschutzrechtliche Verbotstatbestände aufgezeigt werden.

Aufgrund des Alters der Fauna-Daten hat der Vorhabenträger festgelegt, die Aktualität der artenschutzrechtlichen Bewertungen des Deckblattes I einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen. Hierzu erfolgte im Jahr 2024 eine Überprüfung des Untersuchungsgebiets hinsichtlich der Existenz / Ausprägung des Lebensraumpotenzials für planungsrelevante Arten und der für die funktionale Bewertung offensichtlichen Änderungen. Es wurde zudem eine erneute Datenabfrage durchgeführt.

Der vorliegende Artenschutzbeitrag – Unterlage 12.1 II, der im Rahmen des Deckblattes II aktualisiert wurde, enthält eine Plausibilitätsprüfung der Daten die Fortschreibung aus dem Bericht von 2019. Die Plausibilitätsprüfung erfolgte 2023.

6.2.2 Austauschbeziehungen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass zwischen dem Freiraum Pelkumer Feld und dem Wittringer Schlosspark bzw. den Haldenflächen östlich der B 224 diverse Austauschbeziehungen bestehen. Hier seien Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Autobahnbaus vorzusehen.

Gegenäußerung:

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern - wie Verstärkung der Barrierewirkung, Verlust bzw. Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, Veränderung des Landschaftsbildes, Auswirkungen auf den Boden, den Wasserhaushalt und das Mikroklima - sind bereits vorstehend kurz bzw. in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU, 2019) sowie im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 12 II) im Rahmen der Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktion und die abiotischen Funktionen ausführlich beschrieben. Im Planungsgebiet sind keine Bereiche mit besonders ausgeprägtem Wechselbeziehungsgefüge vorhanden, so dass keine Betroffenheiten von Wechselwirkungen entstehen, die über das übliche Maß hinausgehen.

Nach Durchführung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan – Unterlage 12.0 II beschriebenen Schutz-, Ausgleichs-, Ersatz- Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen werden alle erheblichen und nachhaltigen bau-, anlagen- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen, die durch den Bau der A 52, den Neubau des Autobahndreiecks Essen/Gladbeck und den Ausbau der A 2 hervorgerufen werden, ausgeglichen bzw. ersetzt.

6.3 Auswirkungen auf die Umwelt

6.3.1 Zerstörung von Kulturlandschaften

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass durch den Bau der A 52 die Natur und insbesondere historisch geprägte Kulturlandschaften wie das Pelkumer Feld, der Wittringer Wald und der Welheimer Wald zerstört werden.

Gegenäußerung:

Der Landschaftspflegerische Begleitplan Unterlage 12.0 II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) ermittelt und bewertet als Fachgutachten die mit dem Bauvorhaben in seiner Gesamtheit und somit auch in den Bereichen des Pelkumer Feldes, des Wittringer Waldes und des Welheimer Waldes verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft. Des Weiteren regelt der LBP auch die zur Kompensation des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

In der Unterlage 12.0 II LBP im Abschnitt II 5.2 Bestandserfassung, Bewertung sind die Ergebnisse dokumentiert.

6.3.2 Zerstörung von Naturschutzgebieten

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Baumaßnahmen große Teile ausgewiesener Naturschutzgebiete zerstören. Gemäß den Festsetzungen im Landschaftsplan Gladbeck sei es verboten in den betroffenen Schutzgebieten Baumaßnahmen durchzuführen. Das Argument der Verbesserung zum Wohle der Allgemeinheit sei nicht ausreichend, um diese Verbote zu ignorieren.

Gegenäußerung:

Der Untersuchungsraum liegt überwiegend im Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Gladbeck, der ganz südliche Teil des Untersuchungsraumes liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Bottrop.

Im Untersuchungsraum liegen drei Naturschutzgebiete:

- Naturschutzgebiet Nr. 8 "Halde Ellinghorst"
- Naturschutzgebiet Nr. 9 "Halde Rheinbabben"
- Naturschutzgebiet Nr. 11 "Natroper Feld"

Das Naturschutzgebiet Nr. 10 „Boyetal Ost“ befindet sich nicht direkt im Untersuchungsraum, ist aber im LBP abgebildet.

Am südlichen Rand des NSG „Halde Ellinghorst“ wird eine bereits vorhandene Leitung um wenige Meter verlegt. Der Eingriff ist LBP entsprechend bewertet. Weitere Eingriffe in Naturschutzgebiete finden nicht statt.

6.3.3 Erfassung der Tierarten und Lebensräume

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass verschiedenen Tierarten, insbesondere Fledermäusen und der Kreuzkröte, der Lebensraum genommen wird. Die Trennwirkung erhöhe sich durch die Lärmschutzwände für Fledermäuse massiv. Es sei nicht erkennbar, welche Gegenmaßnahmen ergriffen werden (z. B. neue Querungshilfen).

Gegenäußerung:

Im Planungsraum vorkommende Arten wurden im Zuge des Artenschutzbeitrages mehrfach kartiert und aufgenommen (siehe auch Kapitel 6.1). Daraus wurden im LBP Maßnahmenblätter erarbeitet, die artenschutzrechtliche Vermeidungs- bzw. Schutzmaßnahmen für die Bauzeit und die Zeit nach der Fertigstellung machen, wie die vorkommenden Tierarten zu schützen sind.

Dies sind zum Beispiel Amphibienschutzzäune für die Kreuzkröte (Maßnahmenblatt S 5_{ART}) und Querungshilfen und Quartiermöglichkeiten für Schleiereule und Fledermäuse (Maßnahmenblätter S 6_{ART} und A 3_{CEF}). Dazu wird ist während der Bauzeit eine Umweltbaubegleitung vorgesehen (Maßnahmenblatt S 7)

6.3.4 Trennwirkung für Menschen und Natur

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der Bau der A52 und die Verbreiterung der A 2 zu einer erheblichen Trennwirkung für Menschen und Natur führt. Dies würde in den Untersuchungen zum Artenschutz nicht berücksichtigt.

Gegenäußerung:

Die A 52 verläuft auf der Linie der heutigen B 224, die bereits als stark frequentierte 4-streifige Straße, teils mit zusätzlichen Mehrzweckstreifen, den Raum zerschneidet.

Das für den Menschen relevante Fuß- und Radwegenetz wird in allen wesentlichen Verbindungen erhalten bzw. wiederhergestellt. Die Überführung der Wege über die A 52, unter anderem über eigenständige Brücken, verbessert zum Teil die Situation, da die Gefährdungspotentiale der heute höhengleichen Querungen der stark befahrenen B 224 nicht mehr gegeben sind.

In Bezug auf die Tierwelt entwerfen Lärm- und Schadstoffimmissionen, von der B 224 ausgehende visuelle Störreize, eine starke Barrierewirkung und eine erhöhte Mortalität durch Kollision mit Fahrzeugen die faunistischen Funktionsräume bereits heute. Mit der Erweiterung der A 52 verstärken sich die negativen Auswirkungen der Straße auf die angrenzenden Lebensräume zwar graduell, zu einer grundlegenden Veränderung der Lebensraumsituation, wie sie im Falle der Realisierung einer Neubaumaßnahme in einem unvorbelasteten Freiraum üblicherweise eintritt, kommt es jedoch nicht. Dementsprechend stellt der LBP- Unterlage 12 II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) auch fest, dass keine, über die neue Flächeninanspruchnahme hinausgehenden, anlagebedingten Auswirkungen in Form von zusätzlichen Zerschneidungs- und Trennwirkungen auftreten werden.

Entsprechend vorliegenden Untersuchungsergebnissen stellt die Bundesautobahnverwaltung sicher, dass die Ziele des Naturschutzes, insbesondere zur Sicherung der biologischen Vielfalt gem. § 1 (1) Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie zur Vermeidung von Auswirkungen durch Zerschneidung der Landschaft gem. § 1 (5) BNatSchG, eingehalten werden.

Die Bundesautobahnverwaltung sichert zu, die vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen mit den Fachbehörden abzustimmen und, um deren Funktion zum Zeitpunkt der Straßennutzung zu gewährleisten, vor- bzw. im Zuge der Baumaßnahme umzusetzen. Nach Fertigstellung der Maßnahmen obliegen die weitere Unterhaltung sowie die Funktionserhaltung der Bundesautobahnverwaltung.

6.3.5 Zerstörung der Natur durch Verbreiterung der Trasse

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass durch die Verbreiterung der Trasse Natur zerstört und der Baumbestand vernichtet werde.

Gegenäußerung:

Die A 52 verläuft auf der Linie der heutigen B 224, die als stark frequentierter 4-streifiger Verkehrsweg, teils mit Mehrzweckstreifen den Raum zerschneidet.

Im LBP-Unterlage 12 II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) werden die durch die Maßnahme hervorgerufenen Einwirkungen detailliert ermittelt und bewertet. Nach Durchführung der im LBP beschriebenen Schutz-, Ausgleichs-, Ersatz-, Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen werden alle erheblichen und nachhaltigen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen, die durch den Bau der A 52 hervorgerufen werden, ausgeglichen bzw. ersetzt.

6.3.6 Wartungswege hinter den Lärmschutzwänden (LSW)

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die geplanten Wartungswege hinter den LSW zu erheblichen Gehölzverlust führen und deshalb sollte auf diese verzichtet werden. Außerdem wird nicht verstanden, warum die Wege nicht überall vorgesehen sind, bzw. das in den Planunterlagen nicht zu erkennen ist. Darüber hinaus wird infrage gestellt, ob in Böschungsbereichen gleichzeitig die 80 cm breiten Wege direkt hinter der Wand und die 3 Meter breiten Wege am Böschungsfuß notwendig sind.

Gegenäußerung:

Nach der Richtlinie für die Erhaltung von Ingenieurbauten (RI-ERH-ING, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017) und der DIN 1076 sind Ingenieurbauwerke regelmäßig und sachkundig zu prüfen und zu überwachen. Zu den Ingenieurbauwerken nach DIN 1076 zählen auch Stützbauwerke und Lärmschutzwände. Je nach Art und Größe der zu prüfende Bauwerke müssen für die Bauwerksprüfung dem sachkundigen Ingenieur für die vorgeschriebene handnahe und beidseitige Prüfung entsprechende Geräte zur Verfügung stehen. Die vorgeschriebene handnahe Prüfung erfordert, dass auch auf der Fahrbahn abgewandten Seite der Lärmschutzwand ein Wartungsweg vorhanden ist, dessen Breite abhängig von der Höhe des Bauwerks ist. Bei den hier geplanten Lärmschutzwänden kann, bei einer Höhe > 4,50 m) aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen die handnahe Bauwerksprüfung nur mit Hilfe entsprechender Hubsteiger erfolgen. Damit die Prüffahrzeuge bewegt und standsicher mit Stützen aufgestellt werden können, sind die geplanten Breiten für die Wartungswege erforderlich. Neben den Wegen für Hubsteiger ist grundsätzlich immer die direkte fußläufige Erreichbarkeit mit den schmalen Wegen am Fuß der Lärmschutzwand sicherzustellen.

Wenn keine Wege gekennzeichnet sind, erfolgt die rückwärtige Befahrung in Absprache mit dem Betreiber im Bereich der freigehalten Schutzstreifen der Versorgungsleitung.

Die Verluste von Gehölzen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 II berücksichtigt und werden entsprechend ausgeglichen.

6.3.7 Grünzug C

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der Bau der A 52 zur Zerstörung des Grünzugs C führe.

Gegenäußerung:

Der Untersuchungsraum liegt fast vollständig auf dem Stadtgebiet von Gladbeck. Er umfasst einen mindestens 300 m breiten Landschaftsraum beidseitig der Trasse der geplanten A 52 und geht am Baubeginn und Bauende mindestens 100 m über den Entwurfsabschnitt hinaus.

Im Bereich des Autobahndreiecks wurde der Untersuchungsraum entsprechend aufgeweitet. Der Untersuchungsraum hat eine Größe von 353 ha. Die Abgrenzung berücksichtigt die relevanten Reichweiten der zu erwartenden anlagen-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens.

Der Grünzug C ist im Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 12.0 II) im Kapitel 4.1 aufgeführt und auch in Abb. 1: „Ausschnitt Regionalplan Ruhr“ dargestellt und wird im Weiteren entsprechend der Eingriffe bewertet. Erhebliche und nachhaltige Wirkungen auf die Naturschutzgebiete (NSG) Boyetal-Ost, (NSG) Natroper Feld sowie auf den im Regionalplan dargestellten Grünzug C durch die Erweiterung der A 52 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind aus Sicht des LBPs auszuschließen.

6.4 Renaturierung Boye

Einwendung:

In einigen Einwendungen wird behauptet, dass die Renaturierung der Boye nicht berücksichtigt wurde.

Gegenäußerung:

Die Entwicklung der lokal bedeutsamen Oberflächengewässer Wittringer Mühlenbach sowie Boye wurde in den Unterlagen mit den aktuellen Zuständen zum jeweiligen Zeitpunkt berücksichtigt. Im Zuge der Revitalisierung des Emschersystems sind Teilabschnitte des Wittringer Mühlenbachs naturnah gestaltet und ökologisch verbessert. Nach aktuellem Stand ist das 2018 von der Emschergenossenschaft begonnene Projekt der Renaturierung der Boye im Jahr 2023 abgeschlossen. Seit 2017 ist die Boye zudem vom Abwassersystem abgekoppelt, naturnah umgestaltet und ökologisch verbessert.

Die Bundesautobahnverwaltung hat mit dem Deckblatt II erneut eine Fortschreibung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) – Unterlage 12.0 II Erläuterungsbericht und die Überarbeitung und Aktualisierung des Artenschutzbeitrages (ASB) – Unterlage 12.1 Essen-Gladbeck Artenschutz vorgelegt, in dem diese Entwicklung berücksichtigt ist.

Die querenden Bauwerke im Süden des Planungsabschnittes wurden mit der Emschergenossenschaft vorabgestimmt.

6.5 Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)

6.5.1 Aktualisierung UVU

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass im Rahmen der Aktualisierung der UVU (2019) der Variantenvergleich fehle. Dadurch würden Gesamtzusammenhänge nicht betrachtet.

Es wird außerdem eingewendet, dass die UVU nicht das aktualisierte Luftschadstoffgutachten berücksichtige und eine Bewertung der eventuellen gesundheitlichen Folgen fehle.

Gegenäußerung:

Entsprechend dem Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) - Gesetz ist sicher zu stellen, „dass bei Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden (UVPG § 1). Gemäß UVPG § 2 gilt „die Umweltverträglichkeitsprüfung ist als ein unselbstständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf:

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit
2. Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Flächen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
4. Kultur und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

In diesem gesetzlichen Kontext hat die Unterlage Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – David, Terfrüchte +Partner, 2007 und die UVS - Ergänzung-Variante Galerie, 2008 als ein Instrument der Umweltvorsorge die Aufgabe, bereits in einer frühen Planungsphase alle relevanten Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in Form von Belastungen wie auch Entlastungen vorausschauend zu untersuchen und die möglichen Folgen für Mensch und Umwelt abschätzbar zu machen. Sie dient damit der Vorbereitung der Entscheidung über die im weiteren Verlauf der Planung zu verfolgende Lösung sowie der Aufbereitung der Umweltbelange für eine spätere Abwägung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens bzw. der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Ergebnisse der umweltbezogenen Untersuchungen zum Vorhaben werden im Rahmen des Deckblatt II in der Unterlage U 1a - UVP-Bericht zusammenfassend dokumentiert.

6.5.2 Veraltete Grundlagen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die 47 Jahre alte Unterlage, Burrichter; „Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht“ von 1973 herangezogen wird.

Gegenäußerung

Als potenzielle natürliche Vegetation (pnV) bezeichnet man den Endzustand der Vegetation in einem Lebensraum ohne Zutun des Menschen. Die potenzielle natürliche Vegetation ist eine zeitgebundene Konstruktion. Sie muss nur dann aktualisiert werden, wenn sich klimatische Veränderungen auf die Vegetation auswirken. Dies ist hier nicht der Fall. Das zugrunde gelegte Regelwerk „Burrichter“ 1973 entspricht vor diesem Hintergrund dem Stand von Wissenschaft und Technik und der guten fachlichen Praxis.

6.5.3 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Einwendung:

In einigen Einwendungen wird die Abgrenzung des Untersuchungsraumes bemängelt. Die Reichweite der umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens gingen weit über den abgegrenzten Bereich hinaus. Als eine Einheit empfundene und fachlich abzugrenzende Räume, wie z. B. der Wittringer Wald, hätten als eine Einheit betrachtet und komplett in den Untersuchungsraum mitaufgenommen werden müssen.

Gegenäußerung:

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wird die A 52 in der Trasse der B 224 geplant. Diese Lage wird aufgrund der dort bestehenden Vorbelastungen als „relativ konfliktarmer Bereich“ in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

Grundlage für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes der UVU sind die zu erwartenden umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens und deren Reichweite. Der Untersuchungsraum wurde 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. Insofern ergibt sich bei der geplanten Erweiterung der A 52 ein bandartiger Korridor entlang der vorhandenen B 224. Dieser wird im Bereich des Autobahndreiecks und der Anschlussstelle entsprechend aufgeweitet.

Eine inhaltliche und räumliche Abstimmung zur UVU erfolgte in mehreren Abstimmungsterminen im Jahr 2007, an dem die Träger öffentlicher Belange sowie auch die Naturschutzvereine teilnahmen. Die Erstellung der UVU wurde danach kontinuierlich durch einen Arbeitskreis, bestehend aus Vertretern der genannten Träger öffentlicher Belange (u.a. obere Naturschutzbehörde, Untere Landschaftsbehörde des Kreis Recklinghausen, betroffene Städte, RVR, Landesanstalt für Ökologie, Landesbüro der Naturschutzvereine NRW) begleitet.

6.5.4 Verlust von Einzelbäumen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die UVU nicht prüfe, ob der Verlust der betroffenen Einzelbäume in jedem Fall notwendig sei. Es bliebe außerdem unklar, wo sich die Bäume genau befinden und wie die Prüfung ausgefallen sei.

Gegenäußerung:

Im Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.2.2 II - Konfliktplan sind die betroffenen Biotoptypen wie Baumreihen und Einzelbäume dargestellt. Der Verlust der Einzelbäume ergibt sich aus dem Flächenbedarf für den Ausbau der A52 des Teilabschnittes 02.

6.5.5 Planstraße (Gewerbegebiet Brauck Richtung AS Bottrop/Horster Str.)

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Planstraße vom Gewerbegebiet Brauck Richtung Anschlussstelle Bottrop/Horster Straße in der UVU nicht untersucht wurde.

Gegenäußerung:

Der vorliegende UVP-Bericht zum DB II – Unterlage 1a II umfasst den Neubau der A 52 im Zuge der B 224 zwischen der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck (Bau-km 0+000,000, einschließlich der Brücken über die Boye) und dem Autobahndreieck Essen/Gladbeck A 52/A 2 (Bau-km 1+405,547). Der Planfeststellungsbereich beinhaltet den auf Gladbecker Stadtgebiet liegenden Teil 02 des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zwischen dem AK Essen-Nord und der Anschlussstelle (AS) Gelsenkirchen-Buer/West ausgewiesenen Bedarfsplanabschnittes der A 52, einschließlich der Planstraße.

Im Kapitel 5.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.0 II) werden die Auswirkungen der Planstraße auf den Landschaftsraum an der Welheimer Straße beschrieben und bewertet.

6.6 Forderung Lärmschutz für Naturräume

Einwendung:

In einigen Einwendungen werden Lärmschutzmaßnahmen für alle betroffenen Naturräume und Erholungsstätten gefordert.

Gegenäußerung:

Die Grenzwerte nach § 2 Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Demnach ist Nachbarschaft ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich der Straße aufhält. Nicht zur Nachbarschaft gehören Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen, da sie zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Entsprechend gibt es keine gesetzliche Grundlage für Lärmschutz für Naturräume.

6.7 Beeinträchtigung der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass durch den Bau der A52 eine verstärkte Trennwirkung und Beeinträchtigung der klimatischen und lufthygienische Ausgleichsfunktion auftreten. Zudem würde die Frischluftzone zerstört.

Gegenäußerung:

Das Schutzgut Klima ist in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU, Kuhlmann & Stucht, 2019) gemäß Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS, Ausgabe 2001) behandelt worden. Die Bestandsanalyse beschreibt Teile des Wittringer Waldes/Parks, das Feldgehölz im Pelkumer Feld, sowie einen Waldbestand westlich der Halde Ellinghorst als Waldflächen mit Immissionsschutz- sowie Klimaschutzfunktion. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Einflussbereich der Siedlungsbereiche haben eine hohe Bedeutung für den Klimaausgleich (klimatische Ausgleichsfunktion). Entsprechende Funktionen besitzen im Wesentlichen die Flächen im Pelkumer Feld südlich der Anschlussstelle Essen/Gladbeck. Eine Beurteilung der Luftleitungsfunktion ist nur so weit sinnvoll, wie diese Funktion Flächen im unmittelbaren Siedlungskontext betrifft, es sich also um Luftleitung innerhalb von Siedlungsräumen oder mit Ausrichtung auf diese handelt. Eine derartige Austauschbahn besteht laut Klimaanalyse der Stadt Gladbeck (RVR 2017) im hier betrachteten Untersuchungsraum nicht.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan Deckblatt II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) erfolgt neben der Bestandserfassung auch eine Bewertung der Eingriffssituation in Bezug auf die abiotischen Standortfaktoren, Boden, Wasser sowie Klima/Luft.

Wie die Bewertung gezeigt hat, sind im Untersuchungsraum weitgehend klimatische und lufthygienische Funktionen vorhanden, die Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung darstellen. Die Kompensation für diese Eingriffe ist bereits durch den Kompensationsumfang für die Eingriffe in die Lebensraumfunktion abgedeckt. Der Wittringer Wald ist als besonderes Wert- und Funktionselement für die klimatische Ausgleichsfunktion bewertet, durch das Vorhaben kommt es jedoch nicht zu Beeinträchtigungen dieses Waldes.

6.8 Belastungszonen

Einwendung:

Es sei fachlich nicht vertretbar, dass die Belastungszonen im Bereich von Lärmschutzeinrichtungen komplett entfallen. Die Wirkungen der Autobahn reichten über die Lärmschutzeinrichtungen hinaus (Luftschadstoffe, Verschattung, Veränderung des Kleinklimas, negative Wirkung auf das Landschafts- und Ortsbild auch aus größerer Entfernung).

Gegenäußerung:

Aufgrund der Dimensionen des Projektes (Ausbauvorhaben mit Neuklassifizierung und Erhöhung des Verkehrsaufkommens) wird das Vorhaben im LBP als Neubauvorhaben eingestuft, so dass eine Belastungszone zur Anwendung kommt. Die Belastungszone hat zunächst eine Ausdehnung von jeweils 50 m beidseitig ausgehend vom Fahrbahnrand.

In der Belastungszone werden folgende indirekte Projekteinwirkungen ermittelt:

- Vorübergehende Beeinträchtigung des Naturhaushalts während der Bauphase,
- Betriebsbedingter Schadstoffeintrag über den Luft- und Wasserpfad,
- Beeinträchtigung von Insel- und Restflächen, die noch über eine ausreichende Restgröße verfügen und nicht gänzlich als Verlust gelten,
- Waldanschnitt,
- Störung der Fauna durch visuelle und akustische Störreize,
- allgemeine Zerschneidungs- und Barrierewirkungen,
- Kollisionsrisiko und
- Gelände-/ kleinklimatische Veränderungen.

Im Zuge des Baus der A 52 sind umfangreiche Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen vorgesehen. Diese umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen führen dazu, dass sich die betriebsbedingte Belastungssituation in vielen Bereichen deutlich verbessern wird. Neben erheblichen Lärmabnahmen führen die Lärmschutzanlagen auch zu einer Verringerung der Ausbreitung betriebsbedingter Schadstoffemissionen (vgl. Kap. 0). Um diese Entlastungen zu berücksichtigen, wurde in der Belastungszone der entsprechenden Bereiche ein Beeinträchtigungsfaktor von 0 angesetzt (vgl. ELES 3.2.3.2).

Bei den Umbaumaßnahmen entlang der A 2 handelt es sich um den Ausbau einer vorhandenen Autobahn. Entsprechend dem ELES sind hier keine indirekten Projektwirkungen über ein Belastungsband zu erfassen. Abweichend hiervon führt der Ausbau auf der südlichen Seite der A 2 zwischen der Bahnstrecke östlich der AS Gladbeck-Ellinghorst und dem AD Gladbeck zu einer deutlichen Erweiterung des Straßenbauwerks nach Süden. Um diese zusätzlichen in den Landschaftsraum hineinreichenden betriebsbedingten Wirkungen zu erfassen, wird hier eine Belastungszone angesetzt. Zur Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen durch die A 2 erfolgt eine Verschneidung der Belastungszone der heutigen Belastungssituation mit der Belastungszone der zukünftigen Belastungssituation.

Eine Übersicht über den zur Eingriffsermittlung zugrunde gelegten Baukörper (Fahrbahn und Straßenebenenflächen) und die Belastungszone zeigt die Arbeitskarte "Wirkzonen und Beeinträchtigungsfaktoren" im Anhang der Unterlage 12.0 II Erläuterungsbericht zum LBP.

6.9 Flächennutzungs- und Gebietsentwicklungspläne

6.9.1 Regionalplan

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Vorgaben des Regionalplans mit seinen Zielen für den betroffenen Raum und die textlichen Aussagen, insbesondere für die Freiflächen, nicht betrachtet und in die Bewertung eingestellt wurden. Die Freiräume und Bereiche der Grünzüge unterlägen einem besonderen Schutz und deren Beanspruchung für andere Nutzungen sei nicht möglich.

Gegenäußerung:

Der Regionalplan legt auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplanes die regionalen Ziele der Raumordnung für die Entwicklung des Regierungsbezirkes und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen fest (§ 19 Abs. 1 Landesplanungsgesetz).

Mit der Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt Nordrhein-Westfalen am 28. Februar 2024 ist der Regionalplan Ruhr offiziell in Kraft getreten. Das Verfahren zur Neuaufstellung des Regionalplanes Ruhr durch die Regionalplanung im RVR ist damit erfolgreich abgeschlossen. Der Regionalplan Ruhr weist große Bereiche des Untersuchungsraumes als Freiraum mit der Funktion zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung aus.

Zu den Freiräumen zählen allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche sowie Waldbereiche, die sich sowohl nördlich als auch südlich der A 2 befinden. Diese Freiräume sind gleichzeitig als Regionaler Grünzug ausgewiesen. Bei den sich im westlichen Untersuchungsraum befindlichen Halden Ellinghorst (nördlich der A 2) und Rheinbaben (südlich der A 2) handelt es sich zudem um Gebiete zum Schutz der Natur. Im Nordwesten und Nordosten sind allgemeine Siedlungsbereiche und Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung ausgewiesen. Des Weiteren weist der Plan die Verkehrsachsen A 2 und B 224 als Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr aus.

Der Regionalplan Ruhr als planerische Vorgabe wurde dementsprechend in der Unterlage 12 II - LBP (Kuhlmann & Stucht, 2025) berücksichtigt.

6.10 Inanspruchnahme Oberflächengewässer

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass es durch den Bau der A 52 zur Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Oberflächengewässern komme.

Gegenäußerung:

Die Bewertung der Inanspruchnahme oder der Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch den Bau der A 52 erfolgte unter Berücksichtigung des derzeitigen Zustandes des Fließgewässersystems. Im LBP zum Deckblatt II, Unterlage 12.0 Erläuterungsbericht, 4.2.1.2.2 Oberflächengewässer (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) sind die Gewässer im Untersuchungsgebiet bewertet.

Die Boye, der Nattbach und der renaturierte Abschnitt des Wittringer Mühlenbachs sind dementsprechend als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung zu betrachten. Natürliche Stillgewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Zur Verzögerung des Wasserabflusses und zur Reinigung des von den befestigten Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswasser werden Retentionsbodenfilterbecken mit vorgeschalteten Leichtflüssigkeitsabscheidern vorgesehen. Beeinträchtigungen der Fließgewässer werden durch die Rückhaltungen und die damit verbundene Drosselung der Abflussmengen vermieden. Darüber hinaus werden während der Bauzeit die Gewässerabschnitte, die entlang der Baumaßnahme verlaufen, gegenüber Inanspruchnahme und Stoffeinträgen geschützt.

6.11 Anwendung des ELES

Einwendung:

Es wird angeführt, dass die Anwendung des ELES rechtlich strittig sei.

Gegenäußerung:

Die Bundesautobahnverwaltung stellt im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des straßenbaulichen Eingriffs sowie Art, Umfang und zeitlichen Ablauf der Maßnahmen dar, die zur Verminderung und Kompensation der Eingriffsfolgen notwendig sind. Zur Ermittlung des erforderlichen Umfangs der Kompensationsmaßnahmen bedarf es einer nachvollziehbaren und methodischen Vorgehensweise, die die gesetzlichen Vorgaben des BNatSchG und LNatSchG umsetzt.

Der Erlass („Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW“ Gem. RdErl. des Ministeriums für Bauen und Verkehr – III.1-13-16/24 – und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – III-5-605.01.00.29 – vom 6.3.2009) sowie die hierzu ergänzend aufgestellten „ELES - Arbeitshilfen“ sind für die Bundesautobahnverwaltung gem. Allgemeiner Rundverfügung (ARV) Nr.43 HA 2 vom 07.02.2014, Az.: 0000/21000.110/2.10.04.08 eingeführt und entsprechend anzuwenden.

Die Bundeskompensationsverordnung (BKompV), dazu zählt auch Anlage 2 „Liste der Biotoptypen und –werte“ kommt mit Blick auf § 17 nicht zur Anwendung, da die BKompV keine Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft findet, wenn die Einleitung des Verfahrens bei der zuständigen Behörde vor dem 3. Juni 2020 erfolgt ist – was für das Hauptverfahren A 52 der Fall ist.

Im Übrigen gelten die gesetzlichen Vorgaben und Vorschriften zu Eingriffen in Natur und Landschaft gem. §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie des §§ 30 ff. Landesnaturschutzgesetz

(LNatSchG NRW). Der Erlass mit den hierzu formulierten ELES - Arbeitshilfen, Stand Oktober 2012, stellt zu den gesetzlichen Bestimmungen eine erläuternde sowie im Detail praktikable Anwendungshilfe dar.

Die ELES - Arbeitshilfen wurden als Bewertungsverfahren für Eingriffe in Natur und Landschaft durch Straßenbaumaßnahmen entwickelt und widersprechen dem Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) in der derzeit gültigen Fassung nicht.

Entsprechend der aktuellen Gesetzeslage findet abweichend von den Angaben des Erlasses bei Straßenbauvorhaben die 1:1 Regelung (Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch Kompensationsmaßnahmen darf nicht größer als die Eingriffsfläche sein; Erlass, Punkt 2.2) keine Anwendung mehr.

Mit § 15 (3) BNatSchG ist die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange (für die Landwirtschaft besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen) jedoch weiterhin gegeben.

Seitens der Bundesautobahnverwaltung ist die Anwendung des Erlasses zur Aufstellung des projektbezogenen Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) begründet dargelegt, gegenteilige Formulierungen sind als fachlich unberechtigt zurückzuweisen.

6.12 Kompensationsmaßnahmen

6.12.1 Lage der Kompensationsmaßnahmen in Bezug zur Baumaßnahme

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der naturräumliche Zusammenhang nicht für alle Kompensationsmaßnahmen gewährleistet sei (z. B. Ausgleichsmaßnahmen in Dorsten). Die Ausgleichsmaßnahmen sollten in Gladbeck erfolgen.

Gegenäußerung:

Die durch das Straßenbauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in das Landschaftsbild werden im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben, bewertet und auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben gem. § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. § 31 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt.

Weiterhin werden ggf. Maßnahmen mit artenschutzrechtlichen Anforderungen zum Erhalt ökologischer Funktionen gem. § 44 (5) BNatSchG erforderlich und in das Gesamtkonzept zur Kompensation aufgenommen.

Bestehende Strukturen, lokale Gegebenheiten, naturschutzfachliche Potentiale auch vom Eingriffsort weiter entfernter Flächen außerhalb betroffener Kommunen und Kreise sowie ggf. artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen stehen bei der Festlegung von Flächen für Ausgleichsmaßnahmen oder auch geeigneter Ersatzmaßnahmen im Vordergrund. Dabei müssen die Flächen, auf denen Maßnahmen umgesetzt werden, eine entsprechende naturschutzfachlich begründete Eignung aufweisen.

Gemäß § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Hierbei müssen die fokussierten Flächen einen funktionalen Bezug zu den durch das Vorhaben beeinträchtigten Naturräumen bzw. Biotoptypen aufweisen.

Zur Kompensation geeignet sind darüber hinaus nur Maßnahmen auf Flächen, die aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig sind. Diese müssen also in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich zum Ist-Zustand als ökologisch höherwertiger darstellt.

Geregelt wird dies in § 15 (2) BNatSchG, demnach eine Beeinträchtigung ersetzt ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan Deckblatt II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) aufgeführten und mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Ausgleichsflächen (auch Ersatzmaßnahmen) sind in

der Lage, die durch das Bauvorhaben erforderlichen Eingriffe naturschutzfachlich begründet und auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften zu kompensieren.

Aus Sicht der Bundesautobahnverwaltung ist das vorliegende Gesamtkonzept mit den entsprechenden Bewertungen und Beschreibungen von Ausgleichsmaßnahmen gemäß LBP auch im Hinblick auf die erforderlichen Verknüpfungen zu Teilflächen im örtlich erweiterten Kompensationsraum naturschutzfachlich nachvollziehbar und hinreichend begründet dargelegt.

6.12.2 Kompensationsflächen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die für die Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen in Dorsten und Gladbeck hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit den geplanten Maßnahmen nicht bewertet worden seien.

Gegenäußerung:

Die raumbezogene Suche nach Standorten für Ersatzmaßnahmen wurde kontinuierlich vom Ort des Eingriffes aus erweitert. In der vorliegenden Planung konnten im direkten Umfeld des Eingriffes und damit im funktionalen Zusammenhang mit den betroffenen Strukturen aufgrund fehlender Flächen bzw. fehlender Flächenverfügbarkeit keine Ersatzmaßnahmen festgelegt werden. Dafür stehen in Gladbeck-Zweckel, Gladbeck-Rentfort und im Bereich Dorsten-Wenge umfangreiche Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung. Aufgrund der Entfernung zum Eingriffsort können diese Maßnahmen die Eingriffe nicht ausgleichen, vielmehr werden die betroffenen Funktionen ersetzt (Ersatzmaßnahme) oder in sonstiger Weise kompensiert. Der naturräumliche Zusammenhang ist dabei jedoch immer gewährleistet.

6.12.3 Wirksamkeit von Neuanpflanzungen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Beseitigung von Gehölzen, beispielsweise auf Straßenböschungen, noch langfristig wirksam sei. Gemäß Bewertungsverfahren ELES werde davon ausgegangen, dass Neuanpflanzungen erst in 30 Jahren wieder entsprechend wirksam seien. Dies sei nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Gegenäußerung:

Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die bauzeitlich beanspruchten Flächen (Arbeitsstreifen/Baufelder) rekultiviert und die ursprünglichen Biotoptypen wiederhergestellt. Werden Biotoptypen baubedingt in Anspruch genommen, die innerhalb von 30 Jahren wiederhergestellt werden können, gelten die Beeinträchtigungen durch eine Wiederherstellung des Ausgangszustandes bzw. eines mindestens gleichwertigen Zustands nach Beendigung der Bauphase als in sich ausgeglichen. Über eine Darstellung der Wiederherstellbarkeit und der zugehörigen Maßnahme in den Maßnahmenblättern hinaus ist eine rechnerische Bilanzierung nicht erforderlich (vgl. ELES 3.2.3.2).

Bei der Beanspruchung von Biotoptypen, deren Wiederherstellung länger als 30 Jahre dauert reicht die Wiederherstellung der Biotoptypen auf dem Arbeitsstreifen nicht aus.

Es ergibt sich eine Differenz des Biotopwertes des beanspruchten Biotops und des wiederhergestellten Biotops. Dieser Kompensationsbedarf wird über die Wiederherstellung hinaus zusätzlich durch weitere Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert.

6.12.4 Nicht ausgleichbare Biotoptypen

Einwendung:

Im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werde ausgeführt, dass zahlreiche Biotoptypen betroffen sind, die gemäß dem angewandten Bewertungsverfahren als nicht ausgleichbar gälten. Für die Planung ergäben sich hieraus aber keine Konsequenzen.

Gegenäußerung:

In der Unterlage 12.0 II LBP unter Abschnitt II - 4.1.3 werden die Eingriffe in Natur und Lebensraum auf Grundlage der ARGE EINGRIFF – AUSGLEICH NRW (1994)¹⁰ und des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW¹¹ ermittelt und bewertet.

Bei der Inanspruchnahme nicht ausgleichbarer Biotopstrukturen (in der vorliegenden Planung sind dies die Biotoptypen AR70,ta1,g, AR90,ta1,m, BA50,ta,m, BD3100,ta1, HK2,ta15b), ist der nach Wiederherstellung verbleibende Kompensationsbedarf durch entsprechende Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Im LBP Abschnitt III – Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden die verschiedenen Maßnahmen zu den Eingriffen im Einzelnen dokumentiert. Der durch die Eingriffe des Baus der A 52, Teil 02 hervorgerufene Mindestumfang der notwendigen Kompensationsmaßnahmen ist in den Anlagen 1 - 4 des LBP-Unterlage 12.0 II detailliert dargestellt.

6.12.5 Streuobstwiesen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die geplante Streuobstwiese auf dem Gelände der ehemaligen Baumschule keine ökologische Verbesserung darstellt, da dort über die Jahre bereits eine ökologisch hochwertige, sukzessive natürlich entwickelte Fläche entstanden ist. Außerdem erfordere eine Streuobstwiese mindestens 35 Jahre Pflege, um eine gesunde Baumpopulation zu erstellen. Es sei fraglich, ob dies sichergestellt und finanziell abgesichert sei.

Gegenäußerung:

Die Bundesstraßenverwaltung hat das Deckblatt II erstellt. Im Rahmen des DB II wurde das Konzept des LBP überarbeitet. Die o.g. Maßnahme entfällt ersatzlos. Auf dem betroffenen Grundstück wird nunmehr die Maßnahme A8 CEF - Entwicklung von Extensiv Grünland auf einer ehemaligen Baumschulfläche hergestellt. Ziel ist ein kurzrasiges lückiges Extensiv Grünland, das der Schleiereule als Nahrungshabitat dienen kann.

6.13 Gestaltungsmaßnahmen

6.13.1 Anrechnung als Kompensationsmaßnahme

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Gestaltungsmaßnahmen G1 als Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff in das Landschaftsbild angerechnet würden. Dies sei nicht fachgerecht, da es sich um Begrünung und Bepflanzung von Straßennebenflächen handele.

Des Weiteren wird eingewendet, dass die Neubepflanzung hinter der Lärmschutzwand an der A 2 nicht näher spezifiziert wird. Sie müsse eine lärm- und schadstoffmindernde Wirkung haben und dürfe keinen großen Abstand zur Wand aus pflegerischen oder finanziellen Gründen haben.

Gegenäußerung:

Entsprechend Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) wird die Inanspruchnahme geringwertiger Biotope im Bereich der Straßenböschungen durch eine landschaftsgerechte Gestaltung der Böschungen kompensiert. Das Straßenbegleitgrün wird nicht bei der Berechnung des Mindestumfangs der Kompensation berücksichtigt und nicht zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts für den Regelfall herangezogen. Die Vorgehensweise im vorliegenden LBP zum Deckblatt II (Kuhlmann & Stucht GbR, 2025) ist demnach fach- und sachgerecht.

¹⁰ Entwicklung eines einheitlichen Bewertungsrahmen für straßenbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Kompensation - Endbericht -, 207 S., Düsseldorf

¹¹ (Gem. RdErl. des Ministeriums für Bauen und Verkehr - III.1-13-16/24 - und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - III-5-605.01.00.29 - vom 6.3.2009)

Auf Teilen der Böschungen und den Lärmschutzwällen werden dichte mehrreihige Gehölzpflanzungen angelegt. Die Spezifizierung der Bepflanzung erfolgt in der Ausführungsplanung. Es werden grundsätzlich Arten, die in der jeweiligen Region beheimatet sind, verwendet. Die Auswahl richtet sich nach dem Standort der Lärmschutzwand im Hinblick auf Lichtverhältnisse und Bodenqualität.

7 Wasser

7.1 Grundlagen

7.1.1 Wasserhaushaltsgesetz

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die vorliegende Planung gegen das Wasserhaushaltsgesetz verstoße.

Gegenäußerung:

Das dem DB II (Wassertechnische Untersuchung - Unterlage 13) zugrunde liegende Entwässerungskonzept wurde mit der zuständigen Wasserbehörde Kreis Recklinghausen abgestimmt. Die Einleitung in die Kanäle der Stadt Gladbeck und in den Abwassersammler der Emschergenossenschaft ist mit allen Beteiligten abgestimmt.

Zur Reinigung der Straßenentwässerung werden die Regenklär- und Rückhaltebecken durch Retentionsbodenfilteranlagen (RBFA) ersetzt, womit die Vorgaben der 2021 eingeführten „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen“ (REwS) umgesetzt werden und damit der neuste Stand der Technik eingehalten wird.

Die zuständigen Behörden sind am Verfahren beteiligt.

7.1.2 Wasserrahmenrichtlinie

Einwendung:

Es wird außerdem eingewendet, dass das Vorhaben den Zielsetzungen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) widerspreche.

Gegenäußerung:

Der Fachbeitrag WRRL (Unterlage 13a II) wurde auf Grundlage der aktuellen Vorgaben erstellt. Die Schwellenwerte entsprechen den Vorgaben der Oberflächengewässerverordnung (OGewV 2020). Der Fachbeitrag kommt zu der Aussage, dass das Vorhaben dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot nicht entgegensteht.

7.2 Entwässerungsplanung

7.2.1 Regenwasserbehandlung

Einwendung:

Bezüglich der Regenwasserbehandlung liegen verschiedene Einwendungen vor.

Es wird eingewendet, dass die Behandlungsanlagen aus Beton gegen das Bundesnaturschutzgesetz verstießen. Es seien im Sinne der Eingriffsvermeidung naturnahe Erdbecken mit entsprechender Gestaltung und Bepflanzung vorzusehen und soweit möglich, auch ein Dauerstau einzuplanen.

Es wird weiterhin angeführt, dass den Regenrückhaltebecken lediglich Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet sind, durch welche Stäube aus Abrieb und Verbrennung nicht entfernt werden könnten.

Außerdem wird eingewendet, dass durch den Entfall des Regenrückhaltebeckens C das Abwasser ungeklärt in den Witringer Mühlenbach eingeleitet wird. Auch im Bereich der AS Ellinghorst würde ohne vorherige Klärung über einen städtischen Ableitungsgraben in die Boye entwässert.

Ferner wird vorgeworfen, dass die Einleitung von Abwässern der Autobahn über die Einleitungsstelle E6 – Einleitung unbefestigter Flächen (Böschung) im Bereich des Ausfahrstreifen Richtung Marl/Essen Schadstoffe ungereinigt in das Gewässer sowie in den Grundwasserleiter gelangen.

Gegenäußerung:

Die Bundesautobahnverwaltung hat das Deckblatt II erstellt und auch den Fachbeitrag zu der Wasser-technischen Untersuchung – Unterlage 13 II überarbeitet.

Die durchgehenden Strecken der A 52, der A 2 sowie die Anschlussstellen und die Rampenfahrbahnen entwässern über straßenbegleitende Mulden und Kanäle in vier neu zu errichtende Retentionsbodenfilteranlagen (RBFA), welche entsprechend den Vorgaben der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS) 2021 geplant wurden und damit dem neusten Stand der Technik entsprechen. Dies beinhaltet auch den erforderlichen Grad der Reinigung.

Das Oberflächenwasser aus der unbefestigten Böschung (Einleitungsstelle E6) wird in einer Mulde gefasst und zur Versickerung gebracht. Der Versickerungsnachweis nach DWA – A 138 wurde im Fachbeitrag Unterlage 13 zum DB II – Anlage 1 geführt. Die Reinigung erfolgt in diesen Fällen über die belebte Bodenzone der Mulden.

Das Entwässerungskonzept wurde mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

7.2.2 Grundwasser

Einwendung:

Es werden in einigen Einwendungen Auswirkungen auf die Wasserführung des Bodens, des Grundwassers und des oberirdischen Gewässers Boye befürchtet.

Insbesondere aufgrund von Grundwasserabsenkung würden erhebliche Probleme wie die Austrocknung kleiner Teiche und Fließgewässer oder Gebäudesetzungen mit Rissbildung erwartet.

Gegenäußerung:

Das Bauvorhaben betrifft keine bestehenden oder geplanten Wasserschutzgebiete. Die zusätzliche Flächenversiegelung reduziert die Infiltration von Niederschlagswasser, wodurch der oberirdische Abfluss beschleunigt wird. Auswirkungen auf Oberflächengewässer werden durch die Verlegung des Wittringer Mühlenbachs verursacht. Die Verlegung des Wittringer Mühlenbachs führt nicht zu Anstiegen des Grundwasserspiegels (Weber Ingenieure 2018 und Emscher Wassertechnik 2017). Das von den befestigten Verkehrsflächen der A 52 beschleunigt abfließende Niederschlagswasser kann unterschiedlich stark mit den vom Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten organischen und anorganischen Stoffen belastet sein.

Das Vorhaben ist mit relativ geringen Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser verbunden. Negativ ist der Anfall von belastetem Oberflächenwasser zu bewerten.

Im Einzelnen wird auf die wassertechnischen Unterlagen (Unterlage 13 II) verwiesen.

Die verbleibenden Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer sind gering zu bewerten. Aufgrund der Neuregelung der Entwässerung sind auch positive Wirkungen auf die Oberflächengewässer zu erwarten.

7.3 Einfluss auf Gewässer

7.3.1 Boye

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die Brücke über die Boye den ökologischen Zielen der Renaturierung des Bachlaufes widerspreche. Die lange Verdunklungsstrecke wirke als Hindernis für wandernde Mikroorganismen.

Gegenäußerung:

Die Renaturierung der Boye wurde im Rahmen der Planungsabstimmungsgespräche mit der Emscher-Genossenschaft und der zuständigen UNB besprochen und bei der Planung des Bauwerkes berücksichtigt.

Gemäß der Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen (Blaue Richtlinie) sollen Durchlässe eine Mindesthöhe von 80 cm (aus Unterhaltungszwecken) haben. Ansonsten ist den Hydraulischen Erfordernissen Rechnung zu tragen. Für längere Überbauten werden, vor allem aus Gründen der Belichtung, Brückenbauwerke empfohlen. Dem wird mit einer lichten Weite von 10 Metern und einer, lichten Höhe von 5,60 Metern Rechnung getragen.

7.3.2 Wittringer Mühlenbach

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die geplanten Einleitungen in der Summe nicht den natürlichen und gewässerträglichen Abflussmengen entsprechen. Damit werde das Ziel der vorgesehenen Renaturierung in Frage gestellt.

Des Weiteren widerspräche die neue Verrohrung des Wittringer Mühlenbachs auf einer Länge von 150 m dem Ziel der ökologischen Durchgängigkeit. Die Verrohrung sei zudem im LBP und der UVU nicht betrachtet worden.

Dazu fehle ein Variantenvergleich für die Verlegung. Z.B. eine Führung durch das Pelkumer Feld westlich des Kreuzes.

Gegenäußerung:

Das dem Entwurf zugrunde liegende Entwässerungskonzept, sowie die Verlegung des Wittringer Mühlenbachs entsprechen den gesetzlichen Vorgaben und wurden mit den zuständigen Wasserbehörden im Vorfeld abgestimmt. Grundlage dafür war die Prüfung von diversen Varianten u.a. auch eine Führung komplett auf der Westseite des Kreuzes.

8 Boden

8.1 Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf Boden

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass insbesondere der Bau des aus Sicht der Einwendenden überdimensionierten Autobahndreiecks A 2/A 52 gegen das Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen verstoße. Demnach sei mit dem Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß zu begrenzen. Es wird angezweifelt, dass die Nettoneuversiegelung von 22,7 ha nicht gemindert werden könne.

Weiterhin würde die natürliche Funktion des Bodens durch den Bau der A52 beeinträchtigt und die Vorsorgepflicht des Bundes-Bodenschutzgesetzes durch den Bau der A 52 verletzt. Es würden keine Vorkehrungen getroffen, um die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Flächen im Pelkumer Feld durch Schadstoffemissionen zu begrenzen. Im Pelkumer Feld seien noch besonders schutzwürdige, natürliche, unveränderte Böden vorhanden.

Gegenäußerung:

Wesentliche Rechtsgrundlage für die Beschreibung und die Bewertung des Schutzgutes Bodens ist neben § 2 UVPG und § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) in Verbindung mit dem Landesbodenschutzgesetz NRW (LBodSchG). Diese Grundlagen regeln den schonenden Umgang mit belebtem Boden und die nachhaltige Sicherung bzw. Wiederherstellung der vielfältigen Bodeneigenschaften und -funktionen.

Das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) formuliert in § 1 folgenden Zweck des Gesetzes:

„Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen.“

Durch den Neubau der A 52 im Zuge der bestehenden B 224 wird die Beanspruchung von Böden im Vergleich zu einem „Neubau auf der grünen Wiese“ erheblich minimiert. Bezüglich der angeblichen Überdimensionierung wird auf das Kapitel 3.3.1 verwiesen. Durch den Bau der A 52 werden 10,914 ha bislang unversiegelte Bodenfläche neu versiegelt, im Rahmen des Rückbaus alter Straßen-, Wege- und Gebäudeflächen werden 2,068 ha Bodenfläche entsiegelt. Insgesamt kommt es somit zu einer Netto-Neuversiegelung von 8,846 ha.

Die Böden im Bereich des Vorhabens sind zu einem großen Teil durch Bebauung sowie Überschüttung bzw. Abgrabung überformt und umgelagert. Sie unterliegen zudem Vorbelastungen durch nutzungs- und verkehrsbedingte Schadstoffeinträge. Böden mit besonderen Bodenfunktionen und besonderer Bedeutung sind im Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 12 II) wurden im Kapitel II – Bestandserfassung und Bewertung, 4.2 Abiotische Standortfaktoren (Boden, Wasser, Klima/Luft), 4.2.1.1 Boden, die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die in Anspruch genommenen Böden beschrieben und bewertet.

8.2 Bodenschadstoffe

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass sich Bodenschadstoffe durch KFZ-Verkehr bis zu 15-20 m weit neben der Fahrbahn in erheblicher Konzentration ablagern.

Gegenäußerung:

Unter Berücksichtigung vorliegender Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen sind etwaige, auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand anzutreffen. Dem stehen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Aufwertung von Böden im Hinblick auf ihr Boden-

potential und ihre Bodenfunktion gegenüber. Darüber hinaus wird sowohl die Ausbreitung betriebsbedingter Schadstoffe als auch der Eintrag auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen durch den Abstand zur Fahrbahn weitestgehend verhindert.

8.3 Verdichtung

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass es durch den Einsatz schwerer Maschinen und Baufahrzeuge während der Bauzeit zu einer Verdichtung des Bodens und damit zu schwerwiegenden Veränderungen der Bodenstruktur käme.

Gegenäußerung:

Die beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Bautätigkeit vollständig rückgebaut und rekultiviert. Eventuelle Bodenverdichtungen werden durch geeignete Maßnahmen (z.B. Tiefenmeißel) beseitigt. Die vormals vorhandenen Biotoptypen werden wiederhergestellt. Bei ausgleichbaren Biotoptypen (innerhalb von 30 Jahren wiederherstellbar) sind damit die durch baubedingte Wirkungen verursachten Beeinträchtigungen nach der Bauphase beendet und werden somit nicht als erheblich und nachhaltig angesehen (vgl. ELES 2.3.1). Bei der Inanspruchnahme nicht ausgleichbarer Biotoptypen wird der verbleibende Kompensationsbedarf durch zusätzliche Maßnahmen ersetzt.

8.4 Altlasten

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass keine detaillierten Aussagen zum Bodenmanagement der Baumaßnahme gemacht werden.

Gegenäußerung:

Eine Abfrage zu den Altlastverdachtsflächen ist im Rahmen der „Aktualisierung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung“, Unterlage 15 I, Karte 4 im Jahr 2018 beim Kreis Recklinghausen und bei der Stadt Gladbeck erfolgt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind in der UVU vom 13.12.2019 im DB I dokumentiert.

Das Gutachten der BauGrund Ingenieurgesellschaft, Februar 2006 „Beschreibung der Altlastensituation im Ausbaubereich der A 52 (Teil 01 und Teil 02)“ wurde in Zusammenarbeit mit den Fachbehörden der Stadt Bottrop und des Kreises Recklinghausen aufgestellt. In dem Gutachten werden die Ergebnisse von vielen bereits vorliegenden Gutachten und anderen bekannten Grundlagen in Bezug auf die Baumaßnahme ausgewertet.

Für das Planfeststellungsverfahren sind die vorliegenden Gutachten (Streckengutachten, Altlastengutachten etc.) zunächst ausreichend. Für die Ausbauplanung müssen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Untersuchungen weiter vertieft werden, um im Bauvertrag konkret festzulegen, welche Schutzmaßnahmen durch den Auftragnehmer zu erbringen sind, z. B. im Sinne des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW- /AbfG).

Altlastverdächtige Flächen und Altlasten werden von der Umweltbaubegleitung (UBB) in einem Kataster aufgeführt und zur Gefahrenermittlung nach einem normierten Verfahren untersucht. Je nach Ergebnis der Gefahrenermittlung schließen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an, so z.B. Einschränkungen der Grundstücksnutzung, Abdeckungen mit sauberem Boden, der Aushub von Bodenbelastungen oder die Reinigung von Grundwasser. Ggf. werden im Bedarfsfall Auflagen zum Umgang mit belasteten Böden und/oder Grundwasser erstellt.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Abstimmung mit den beteiligten Behörden (Kreis Recklinghausen, Stadt Gladbeck) erfolgen.

9 Naherholung und Wegebeziehungen

9.1 Belastung der Naherholungsgebiete

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass sich durch den Bau der A52 und der damit einhergehenden Beseitigung von Waldflächen die Lärmbelastung in den Naherholungsgebieten Wittringen und der Gladbecker Haldenlandschaften erhöhe. Der Wittringer Wald würde zerstört. Die Trennwirkung der Autobahn und die teilweise Zerstörung des Kraneburger Feldes sowie des Welheimer Waldes führe zudem zu einem Verlust von Erholungsflächen im Nahbereich.

Gegenäußerung:

Wie unter Kapitel 3.3.1 bereits beschrieben ist die Planung darauf ausgelegt die Eingriffe in die Tabubereiche (u.a. der Schlosspark) auf ein Minimum zu reduzieren. So bleiben unter anderem die Brillenteiche vom Ausbau unberührt. Allerdings weisen die Freizeit- und Erholungsbereiche im Umfeld durch die bereits bestehende hohe Verkehrsbelastung auf der B 224 teilweise bereits eine erhebliche Vorbelastung auf.

Alle anlagenbedingten Beeinträchtigungen werden in der Unterlage 12 II - LBP; Kapitel II – Bestandserfassung und -bewertung, Eingriffsermittlung, schutzgutbezogen aufgeführt, analysiert und in der "Vergleichenden Gegenüberstellung" den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gegenübergestellt.

Dementsprechend wurden im laufenden Planungsprozess alle Möglichkeiten einer Optimierung der Trassen- und Gradientenlage der A 52 und der einzelnen Rampen des Autobahndreiecks zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ausgeschöpft. Durch die bereits vorhandene B 224 und die Verknüpfungspunkte mit dem untergeordneten Straßennetz sind eine Vielzahl von Zwangspunkten gegeben, so dass der Spielraum für Modifikationen gering ausfällt. Zudem nimmt bei dem vorliegenden Projekt die Verbesserung der Belastungssituation für den Menschen und die Wohnumfeldfunktion im Trassennahbereich einen sehr hohen Stellenwert ein.

Die charakteristischen Merkmale des Planungsraumes hinsichtlich des landschaftsbezogenen Erholungs- und Naturerlebnisses durch den Menschen bleiben insgesamt, nicht zuletzt wegen der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, erhalten.

Insbesondere für die Bereiche „Freizeitstätte Wittringen“ und „Landschaftsraum an der Welheimer Straße/Halde Graf Moltke“ sowie für Teilbereiche des Pelkumer Feldes wird durch die zum Schutz von Wohnbebauung geplanten Lärmschutzanlagen auch eine Verringerung von Lärmbelastungen in erholungsrelevanten Freiraumbereichen erfolgen.

Die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bestehen bzw. werden wieder hergestellt.

10 Sonstige allgemeine Belange

10.1 Bürgerinformation

Einwendung

Es wird eingewendet, dass die Öffentlichkeit nicht ausreichend über die Ziele und Zwecke der vorliegenden Planung informiert wurden. Die Offenlage für das Deckblatt I sei zudem aufgrund des gewählten Zeitraumes in den Sommerferien, den coronabedingten Einschränkungen (z. B. 1 h-Termine, Zugangsbeschränkungen, nicht genug Termine) sowie dem nicht für jeden gegebenen Zugang zum Internet unzureichend gewesen. Dass bei der Offenlage des Deckblatts I in Gladbeck die Namen und Adressen der Einsicht nehmenden notiert wurden, sei zudem abschreckend gewesen.

Darüber hinaus wird bemängelt, dass keine Offenlage des Deckblatt II in Bottrop vor Ort stattfand, was als Verfahrensfehler angesehen wird.

Gegenäußerung

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. Bürgerinformation über das Bauvorhaben ist dem Fortschritt der Planung entsprechend (Genehmigungsverfahren) kontinuierlich erfolgt und umfasst mehrere Informationstermine:

Tabelle 1 Übersicht Termine Öffentlichkeitsbeteiligung

07. Januar bis 06. Februar 2015	Öffentliche Auslegung des Hauptverfahrens
12. Dezember 2016	1. Sitzung des Dialogforums A 52
05. Juli 2017	2. Sitzung des Dialogforums A 52
29. August 2018	3. Sitzung des Dialogforums A 52
06. September 2018	Infomesse A 52 in der Mathias-Jakobs-Stadthalle in Gladbeck
11. April 2019	4. Sitzung des Dialogforums A 52
16. Mai 2019	Vor-Ort-Information zum Projekt „A 52 verbindet“ mit einem Info-Mobil
22. Juni bis 21. Juli 2020	Öffentliche Auslegung von Planänderungen durch das Deckblatt I (Corona-bedingt digitale Offenlage entsprechend den Vorgaben des Planungssicherungsgesetz (PlanSiG))
ab 22. Juni 2020	Digitale Infomesse auf www.a52verbindet.nrw.de (Corona-bedingt)
23. Juni bis 26. Juni 2020	Online-Sprechstunden zum Deckblatt I (Corona-bedingt)
12. Mai 2025 bis 11. Juni 2025	Öffentliche Auslegung von Planänderungen durch das Deckblatt II digital und vor Ort in den von den Änderungen direkt betroffenen Städten Gladbeck und Dorsten

Die Planfeststellungsunterlagen für das Hauptverfahren wurden von den betroffenen Gemeinden während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt sowie auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster veröffentlicht.

Die Offenlage der Unterlagen für das Deckblatt I musste aufgrund der damaligen Corona-bedingten Einschränkungen zunächst vertagt werden. Entsprechend des Planungssicherungsgesetzes (PlanSiG), welches Mitte Mai 2020 durch die Bundesregierung auf den Weg gebracht wurde, wurde die Offenlage auf Grund der weiterhin geltenden Hygiene- und Schutzmaßnahmen vom 22. Juni bis 21. Juli 2020 durchgeführt. Gemäß PlanSiG war die Bekanntmachung und Bereitstellung von Unterlagen über das Internet der wesentliche und entscheidende Bestandteil zur ordnungsgemäßen Durchführung des

Verfahrens. Zusätzlich wurden die Unterlagen auch bei den betroffenen Gemeinden offengelegt. Bei der Auslegung der Stadt Gladbeck galten die ortsüblichen und coronabedingten Regelungen für die Einsichtnahme in den betroffenen Gemeinden.

Aufgrund der damaligen Situation in Hinblick auf die Corona-Pandemie konnte die geplante Bürgerinformationsveranstaltung zur Offenlage des Deckblattes I ebenfalls nicht in gewohnter Form stattfinden. Alternativ zu einer Infomesse als Präsenzveranstaltung wurde die Infomesse in ein digitales Format überführt: Ab dem 22. Juni 2020 konnte sie auf www.a52verbindet.nrw.de besucht werden. Der Austausch wurde über ein Frageformular und über die auf der Projektwebseite angekündigten Online-Sprechstunden (Zugang per Videokonferenz ohne Registrierung oder telefonischer Einwahl) vom 23. Juni bis zum 26. Juni ermöglicht.

Der Zeitraum der Offenlage begann, ebenso wie die digitale Infomesse, eine Woche vor den Sommerferien in NRW. Die Online-Sprechstunden wurden ebenfalls in der Woche vor den Sommerferien in NRW ermöglicht.

Außerdem wurde speziell für das Projekt „A 52 verbindet“ eine über das Internet erreichbare Informationsseite (Projektatlas A 52 verbindet: <https://autobahn.projectatlas.app/a52/>) erstellt, welche seit Mitte 2021 online ist. Hier sind verschiedene Informationen, wie z.B. eine Visualisierung über alle drei Abschnitte, Fachkarten (u.a. zu den Themen Lärm und Schadstoffe), alle öffentlichen Dokumente etc. rund um die Erweiterung der bisherigen B 224 zur A 52 verfügbar. Außerdem ist das Team der Autobahn GmbH hierüber auch für Fragen erreichbar, welche direkt auf der Karte verankert werden können, und so für alle Interessierten sichtbar sind.

Die Änderungen und Ergänzungen in Deckblatt II betreffen ausschließlich die Städte Gladbeck und Dorsten. Das Deckblatt II wurde daher nur in den beiden betroffenen Gemeinden zur Einsichtnahme ausgelegt. Zusätzlich erfolgte die öffentliche Auslegung digital, so dass die Einsichtnahme für alle Interessierten möglich war.

Die Bundesautobahnverwaltung sieht den Einwand entsprechend als unbegründet an.

10.2 Ausgestaltung der Planunterlagen

Einwendung:

Die Planunterlagen und textlichen Beschreibungen seien nicht allgemeinverständlich und für alle Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar formuliert. In den Plänen sei die genaue Gestaltung in einzelnen Bereichen aufgrund des Maßstabes nur schwer erkennbar (z. B. Lärmschutzanlagen).

Gegenäußerung:

Die Struktur und die Ausführung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sind vorgegeben und entsprechen den Planfeststellungsrichtlinien 2019 (PlafeR 19). Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 II) sind alle wesentlichen Punkte zusammengefasst.

10.3 Ratsbürgerentscheid

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass es nach dem Ratsbürgerentscheid vom 25.03.2012 keine weitere Planung auf dem Gebiet der Stadt Gladbeck hätte geben dürfen. Mit der vorgelegten Planung würde eine konkrete, demokratisch herbeigeführte Entscheidung missachtet.

Gegenäußerung:

Der Ratsbürgerentscheid vom 25.03.2012 wurde durch die Beschlüsse des Rates der Stadt Gladbeck in der öffentlichen Sitzung vom 26.11.2015 für unwirksam erklärt. Das Bürgerbegehren gegen diese Entscheidung wurde in der Ratssitzung vom 04.05.2016 für unzulässig erklärt. Die Richtigkeit des Begehrens abzuweisen, wurde im Berufungsverfahren durch das OVG NRW unter dem Aktenzeichen 15 A 2927/18 bestätigt.

10.4 Eckpunktepapier

Einwendung:

Die Wirksamkeit der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zum Nordabschnitt, dem sogenannten Eckpunktepapier vom 11.11.2015, zwischen Bund, Land NRW und der Stadt Gladbeck wird rechtlich angezweifelt. Sie sei bisher nur vom Land und von der Stadt unterschrieben worden.

Gegenäußerung:

Im November 2015 war das Land Nordrhein-Westfalen (als Straßenbauverwaltung der Landesbetrieb Straßenbau NRW) in der Auftragsverwaltung des Bundes für Autobahnprojekte in Nordrhein-Westfalen zuständig. Verwaltungsvereinbarungen für den Bund wurden entsprechend nicht direkt durch den Bund, sondern vom Land NRW geschlossen.

Die Bundesautobahnverwaltung hat den Vorentwurf für den nördlich anschließenden Abschnitt 03 vom AK Essen/Gladbeck (ohne das Autobahnkreuz selbst) bis AS Gelsenkirchen-Buer/West erstellt. Dabei wurden die in der Vereinbarung niedergelegten Eckpunkte zugrunde gelegt. Mit Datum vom 13.01.2025 wurde der Vorentwurf genehmigt. Die Bundesautobahnverwaltung hat damit den Auftrag für die weitere Planung (Aufstellung des Feststellungsentwurfes, Einleitung der Planfeststellung) erhalten.

10.5 Vereinbarkeit mit den Zielen der Bauleitplanung

Einwendung

Die vorliegende Planung verstoße gegen die Ziele der Bauleitplanung und passe nicht ins Stadtbild.

Gegenäußerung

Im Baugesetzbuch (BauGB) wird in § 1 die Aufgabe der Bauleitplanung formuliert. Darin heißt es, dass insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Gemäß § 1 Abs. 1 BauGB sind Bauleitpläne der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan).

Für die betroffenen Stadtteile in Gladbeck liegen teils Flächennutzungspläne und Bebauungspläne vor, welche im Rahmen der Planungen zum Bau der A 52 berücksichtigt wurden. Im Flächennutzungsplan ist die Trasse der geplanten A 52 bereits als überörtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, da dort die B 224 verläuft, und als in Aussicht genommene Autobahn vermerkt. Daher ist kein Widerspruch abzuleiten.

10.6 Bebauungsplan „Trasse 99“

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der Bebauungsplan Nr. 99 Gewerbepark Gladbeck-Brauck nicht umgesetzt werde. Der LKW-Verkehr aus dem Gewerbegebiet werde zwangsläufig die Phönixstraße nutzen, was zu großen Belastungen des umliegenden Wohngebietes führe.

Gegenäußerung:

Die Erweiterung der B 224 zur A 52 bedingt den Wegfall der bestehenden Direktanbindung des Gewerbeparks Brauck über die Straßburger Straße und Europastraße an die B 224 / A 52. Dem Bau der heutigen Direktanbindung wurde nur unter der Bedingung zugestimmt, dass diese beim Bau der A 52 wieder entfallen wird. Gemäß der entsprechenden Vereinbarung zwischen Bund und Stadt Gladbeck ist die Direktanbindung bei der Erweiterung der B 224 zur A 52 zurückzubauen. Für den Anschluss des Gewerbeparks Brauck an die B 224 besteht daher für den Bund keine Ersatzverpflichtung.

Als Ersatz für den Entfall der Direktanbindung sieht die Stadt Gladbeck als Weiterführung der Planstraße eine neue, städtische Verbindungsstraße („Trasse 99“) entlang des Haldenfußes zwischen der Europastraße und der Kösheide vor, welche den Gewerbepark Brauck an die A 52 anschließt.

Durch die Sanierung der Halde Graf Moltke III und IV seitens der RAG kann dafür ein Korridor zwischen der geplanten A 52 und der Halde genutzt werden. Da dieser weiter westlich liegt, als im Bebauungsplan

Nr. 99 – Gewerbepark Gladbeck-Brauck vorgesehen, ist seitens der Stadt Gladbeck ein neues Bebauungsplanverfahren erforderlich, um die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 190, Gebiet: Trasse 99 wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität am 28.08.2025 gefasst.

Die Autobahn GmbH wird die Verbindungsstraße gemäß Eckpunktepapier im Auftrag der Stadt Gladbeck planen und bauen. Auf Grund der nicht vorliegenden Ersatzverpflichtung, ist die Verbindungsstraße jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

10.7 Kosten der Baumaßnahme

Einwendung

Es wird eingewendet, dass die Baukosten für die Maßnahme zu hoch sind und die Gelder anderweitig benötigt werden.

Gegenäußerung

Die Baumaßnahme ist im derzeit gültigen Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung" eingestuft. Somit sind die zu erwartenden Kosten im Bundeshaushalt veranschlagt und werden den Erfordernissen entsprechend zweckgebunden verwendet.

Die Kostenberechnung, welche Bestandteil der Entwurfsunterlagen für den RE-Entwurf¹² ist, wurde aufgrund der vorliegenden Planung und der aktuellen Marktpreise erstellt. Die Kosten wurden einwandfrei ermittelt und sind angemessen. Die Aufstellung der Kosten beinhaltet auch die notwendigen Entschädigungen.

Die Kostenberechnung wurde vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens überprüft und vom Bundesministerium für Verkehr genehmigt.

10.8 Bauzeit

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass der Beginn des Ausbaus und die Länge der Bauzeit nicht absehbar sei.

Gegenäußerung:

Nach baurechtlicher und tatsächlicher Voraussetzung plant die Bundesautobahnverwaltung eine zügige Verwirklichung der Baumaßnahme. Des Weiteren ist sie bestrebt, die Verkehrsführung während der Bauzeit zeitlich und räumlich so einzurichten, dass Beeinträchtigungen so weit wie möglich vermieden werden.

10.9 Bauablauf

Einwendung:

Einige Einwender bemängeln das Fehlen eines Konzepts zu Bauablauf und -logistik. In den Plänen fehlten Umleitungen und Lagerflächen.

Ebenfalls wird eingewendet, dass durch die Stau Belastung während der Bauzeit die Rettungszeiten nicht sichergestellt werden können.

Die Zufahrt zur Siedlung Brokamp/Brinkerrott für Rettungsfahrzeuge würde erheblich erschwert. Die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge sei nur über die Phönixstraße gegeben, auf welcher sich der Verkehr während der Bauzeit stauen würde. Damit würde die Durchfahrt für die Rettungsfahrzeuge erheblich erschwert.

¹² Die zu erstellenden Unterlagen für den Vorentwurf werden nach den Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE) aufgestellt. Der genehmigte Entwurf ist die Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren.

Gegenäußerung:

Die Bundesautobahnverwaltung ist bestrebt, die Verkehrsführung während der Bauzeit zeitlich und räumlich so einzurichten und zu beschränken, dass Beeinträchtigungen der Anlieger so weit wie möglich vermieden werden.

Im Wesentlichen kann der Bau von der Trasse aus erfolgen, wobei beidseitig des Trassenkörpers ein Arbeits- und Baustreifen von 5 m angesetzt wird. Für die Herstellung des Autobahndreiecks an der A 2 werden die Flächen innerhalb des Dreiecks ebenfalls bauzeitlich als Baufeld bzw. Baueinrichtungsflächen genutzt.

Die notwendigen Baueinrichtungsflächen, Lagerflächen und Arbeitsstreifen wurden entsprechend der bautechnischen Erfordernisse für die Planfeststellung festgelegt. Sie sind im Konfliktplan (Unterlage 12.2.2 II) und in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3 II) dargestellt. Die beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Bautätigkeit vollständig rückgebaut und rekultiviert. Eventuelle Bodenverdichtungen werden durch geeignete Maßnahmen (z.B. Tiefenmeißel) beseitigt.

Im Vorfeld der nächsten Planungsphase, zur Ausführungsplanung und Ausschreibung wird die Verkehrsführung für die einzelnen Bauphasen geplant und mit den zuständigen Behörden und Institutionen¹³ in Verkehrsterminen koordiniert und abgestimmt.

Um Umleitungs- und Schleichverkehre während des Ausbaus zu vermeiden, wird während der kompletten Bauzeit eine Baustellenverkehrsführung mit vier Spuren im Bereich der heutigen B224 befahrbar bleiben. Nur in Ausnahmefällen kann es zu kurzzeitigen baubedingten Sperrungen kommen.

10.10 Wertverlust und Entschädigung

Einwendung

Es wird eingewendet, dass der Bau der Autobahn gegen die Eigentumsgarantie (Art. 14 GG) verstoße und insbesondere aufgrund einer erhöhten Lärmbelastung und der langen Bauzeit zu einem Wertverlust der anliegenden Grundstücke führe.

Gegenäußerung

Ein finanzieller Ausgleich für den durch die Lage zur geplanten A 52 bedingten eventuellen Wertverlust des Grundstücks findet grundsätzlich nicht statt. Bezüglich eventueller Entschädigungsansprüche wird auf § 42 Abs. 2 BImSchG, § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG und § 75 Abs. 2 VwVfG verwiesen.

Einer Wertminderung der Grundstücke aufgrund einer Lärmbelastung wird durch die geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen entgegengewirkt. Zusätzlich werden für Außenwohnbereiche Entschädigungen vorgesehen. Darüber hinaus lassen sich keine finanziellen Ansprüche wegen erhöhten Verkehrslärmbelastungen ableiten.

Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Soweit den Anwohnern durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsansprüchen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt und ggf. in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren geregelt.

10.11 Wirtschaftliches Interesse

Einwendung

Es wird angeführt, dass mit dem Bau der A 52 gegen die wirtschaftlichen Interessen der Region verstoßen wird. Die Ladenlokale und Geschäftsräume in Gladbeck seien darauf angewiesen schnell und gut

¹³ Dies sind unter anderem:

- Bundesautobahnverwaltung (Planung, Bau und Betrieb- und Verkehr, Anordnungsbehörde, Autobahnmeisterei)
- Polizei & Feuerwehr
- betroffene Kommunen und Städte mit den entsprechenden Abteilungen (v.a. Ordnungs- und Planungsämter)
- der Landesbetrieb Straßen NRW

erreicht werden zu können, was aufgrund der Verkehrssituation während der Bauzeit nicht mehr gegeben wäre. Somit sei mit Umsatzeinbußen, Geschäftsaufgaben und Mietausfall zu rechnen.

Gegenäußerung

Da die A 52 bessere Erreichbarkeiten ermöglicht, wird durch den Ausbau der B 224 zur A 52 eine Verbesserung bzw. Förderung der wirtschaftlichen Angebote erwartet.

Auch die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen als Träger öffentlicher Belange sieht gerade in dem geplanten Teilabschnitt der Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 2 und der A 42 inklusive eines leistungsfähigen Anschlusses an die A 2 eine besondere Bedeutung für die Wirtschaft. Durch die hohe Verkehrsbelastung, die der Verkehrsprognose zufolge noch weiter zunimmt, wird diese wichtige Verkehrsachse ihrer verkehrlichen Funktion bereits heute nicht mehr gerecht. Der Ausbau sei daher von großer Bedeutung.

Weiterhin stellt laut der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen der Ausbau des Teilabschnitts eine wichtige Zwischentappe zum Gesamtausbau der B 224 zur A 52 zwischen der AS Gelsenkirchen-Buer im Norden und dem AK Essen-Nord im Süden dar. Dieses Projekt zählt zu den Leitprojekten der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen, da diese Infrastrukturmaßnahme erhebliche Bedeutung für den Strukturwandel in der Emscher-Lippe-Region hat.

10.12 Erschütterungen

Einwendung:

Es wird eingewendet, dass die bau- und betriebsbedingten Erschütterungen zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung für die Anwohner führen.

Gegenäußerung:

Bisher liegen keine gesetzlichen Vorschriften für den Erschütterungs-/ Immissionsschutz vor.

Es ist davon auszugehen, dass sich weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 52 Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke ergeben, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen.

Die Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt. Es kommen nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

Aufgrund des vorgesehenen Deckenaufbaus der A 52 und der A 2 entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung ist mit ortsunüblichen Erschütterungen durch den Bau und den Betrieb der Straßen und der anstehenden Bodenverhältnisse nicht zu rechnen.

Erschütterungsempfindliche Anlagen und Gebäude in der Nähe zur A 52 sind nicht bekannt.

11 Technische Ausführung

Technische Einzelheiten der Baumaßnahme werden in der Unterlage 1 II in Kapitel 4 beschrieben. Die aktuell gültigen Unterlagen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Daher wird im Einzelnen auf diese verwiesen.

Tab. 1: Legende zu Tab. 2

Gültige Unterlage (Stand D II)	
Unterlage ersetzt	x
Unterlage entfällt	✘
Unterlage nicht vorhanden	-
Unterlage Deckblatt II	

Tab. 2: Aktuell gültige Unterlagen

Nr.	Bezeichnung der Unterlage		HV	D I	D II
1	Erläuterungsbericht				
	Allgemeiner Erläuterungsbericht	1 II	x	x	
	Erläuterungen zum Deckblatt I	1 I	-		-
	Erläuterungen zum Deckblatt II	1 II	-	-	
1 a	UVP – Bericht				
		1a II	-	x	
2	Übersichtskarte				
		2 II	x	x	
3	Übersichtslageplan				
		3 II	x	x	
4	Übersichtshöhenplan				
		West 4 II	x	x	
		Ost 4 II	x	x	
5	Bauwerksverzeichnis				
		5 II	x	x	
6	Straßenquerschnitt				
		6		-	-
7	Lageplan – Bauwerksplan				
	Blatt 1	7.1 II	x	x	

	Blatt 2	7.2 II	x	x	
	Blatt 3	7.3 I	x	x	
	Blatt 4	7.4 II	x	x	
	Blatt 5	7.5 II	x	-	
	Blatt 6	7.6	x	-	-
	Blatt 7	7.7	x	-	-
	Blatt 8	7.8	x	-	-
	Blatt 9	7.9 I	-	x	-
	Blatt 10	7.10 I	-	x	-
	Blatt 11	7.11 I	-		-
	Blatt 12	7.12 I	-		-
7	Lageplan – Leitungsplan				
	Blatt 1.1	7.1.1 II	x	x	
	Blatt 2.1	7.2.1 II	x	x	
	Blatt 3.1	7.3.1 II	x	x	
	Blatt 4.1	7.4.1 II	x	x	
	Blatt 5.1	7.5.1 II	x	x	
8	Höhenplan				
	A 52 west	8.1.1 w I	x	x	
	A 52 Ost	8.1.1 o I	x	x	
	Achse 53 117 - Kösheide	8.1.2 II	x	x	
	Achse 50 113 - Planstraße	8.1.3 II	x	x	
	Achse 5 - Rampe AS Ellinghorst - Hannover	8.2.1 I	x		-
	Achse 14 - Rampe Marl - Hannover	8.2.2 I	x		-
	Achse 17 - Rampe Hannover - Essen	8.2.3 I	x		-
	Achse 23 - Rampe Hannover - AS Ellinghorst	8.2.4 I	x		-
	Achse 25 - Rampe Marl / Hannover - AS Ellinghorst	8.2.5 I	x		-
	Achse 26 - Rampe Oberhausen - Essen	8.2.6 I	x	x	
	Achsen 29+91 - Rampe Oberhausen / AS Ellinghorst - Marl	8.2.7 I	x		-
	Achsen 34+36 - Rampe Essen Oberhausen / AS Ellinghorst	8.2.8 I	x		-
	Achse 36 - nordwestliche Verteilerfahrbahn	8.2.9 I	x		-
	Achse 37 - Rampe Essen - Hannover	8.2.10 I	x		-
	Achse 38 - Rampe Essen - Oberhausen / AS Ellinghorst	8.2.11		-	-

	Achse 93 Rampe Marl - Oberhausen	8.2.12		-	-
	Achse 94 Rampe Hannover - Marl	8.2.13 II	x	x	
	Achse 29 - südl. Verteilerfahrbahn	8.4.1		-	-
	Achse 30 - Oberhausen - AS Ellinghorst	8.4.2		-	-
	Achse 31 - AS Ellinghorst - Hannover / Essen / Marl	8.4.3		-	-
	Achse 40 - Hannover / Essen / Marl - AS Ellinghorst	8.4.4		-	-
	Achse 41 - AS Ellinghorst - Oberhausen	8.4.5		-	-
9	Grunderwerbsverzeichnis				
		9 II	x	x	
10	Grunderwerbsplan				
	Blatt 1	10.1 II	x	x	
	Blatt 2	10.2 II	x	x	
	Blatt 3	10.3 I	x		-
	Blatt 4	10.4 II	x	x	
	Blatt 5	10.5 II	x	-	
	Blatt 6	10.6	✘	-	-
	Blatt 7	10.7	✘	-	-
	Blatt 8	10.8	✘	-	
	Blatt 9	10.9 I	-	✘	
	Blatt 10	10.10 I	-	✘	
	Blatt 11	10.11 I	-		
	Blatt 12	10.12 I	-		
11	Ergebnisse d. Immissionsschutzuntersuchungen (Lärmtechnik)				
11.0	Erläuterungsbericht	11.0 II	x	x	
11.1	Prognose 2025 Neubau der A 52 – Bereich 1	11.1.1.1	x	✘	-
	Prognose 2025 Neubau der A 52 – Bereich 2	11.1.1.2	x	✘	-
	Prognose 2025 Neubau der A 52 – Bereich 3	11.1.1.3	x	✘	-
	Prognose 2025 Neubau der A 52 – Bereich 4	11.1.1.4	x	✘	-
	Prognose 2025 Neubau der A 52 – Bereich 5	11.1.1.5	x	✘	-
	Prognose 2025 wesentliche Änderung – Bereich 1	11.1.2.1	x	✘	-
	Prognose 2025 wesentliche Änderung – Bereich 2	11.1.2.2	x	✘	-
	Prognose 2025 wesentliche Änderung – Bereich 3	11.1.2.3	x	✘	-
	Prognose 2025 wesentliche Änderung – Bereich 4	11.1.2.4	x	✘	-

	Prognose 2025 wesentliche Änderung – Bereich 5	11.1.2.5	x	✗	-
	Prognose 2025 Neubau Planstraße	11.1.3	x	✗	-
	Prognose 2025 wesentliche Änderung Kösheide	11.1.4	x	✗	-
	Ermittlung der Emissionspegel	11.1.1 I	-		
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Boy	11.1.2 I	-		
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Kösheide	11.1.3 II	-	x	
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Ellinghorster Straße	11.1.4 I	-		
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Ellinghorst	11.1.5 I	-		
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Bohmertstraße	11.1.6 I	-		
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Diepenbrock-/Ulmenstr.	11.1.7 II	-	x	
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Helmutstraße	11.1.8 I	-		-
	Ermittlung der Beurteilungspegel UG Welheimer Straße	11.1.9 I	-		-
	Ermittlung der Beurteilungspegel Außenwohnbereiche	11.1.10 I	-		-
11.2	Übersichtlageplan	11.2 II			
11.3	Lageplan Blatt 1	11.3.1.	X	✗	
	Lageplan DB I: UG-Boy, WelhStr, Kösheide	11.3.1.	-	x	
	Lageplan Blatt 2	11.3.2	X	✗	
	Lageplan DB I: UG Ellingh, EllinghStr, BohmertStr	11.3.2	-		-
	Lageplan Blatt 3	11.3.3	X	✗	
	Lageplan DBI: UG Diepen Ulmen, Helmutstr	11.3.3	-	X	
	Lageplan Blatt 4	11.3.4	X	✗	-
	Lageplan Blatt 5	11.3.5	X	✗	-
11 a	Varianteuntersuchung				
	Erläuterungsbericht	11 a II	-	x	
	Anlagen 0 bis 12		-		-
11 b	Lärmfernwirkung				
	Erläuterungen	11 b II	x		-
12	Artenschutzbeitrag und landschaftspflegerischer Begleitplan				
12.0	LBP-Erläuterungsbericht	12.0 II	x	x	
12.1	Artenschutzbeitrag	12.1 II	x	x	
	ASB-Karte 1	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1a	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1b	12.1.1 I	x		-

	ASB-Karte 1c	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1d	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1e	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1f	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1g	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 1h	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 2	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 2a	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 2b	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 3	12.1.1 I	x		-
	ASB-Karte 4	12.1.1 I	-		-
	ASB-Karte 5	12.1.1 II	-	-	
12.2	Bestandsplan	12.2.1 II	x	x	
	Konfliktplan	12.2.2 II	x	x	
12.3	Lageplan 1	12.3.1.1 II	x	x	
	Lageplan 2	12.3.1.2 II	x	x	
	Lageplan 3	12.3.1.3 II	x	x	
	Lageplan 4	12.3.1.4 II	x	x	
	Lageplan 5	12.3.1.5 II	x	x	
12.4	Maßnahmenübersichtsplan 1	12.4.1 II	x	x	
	Maßnahmenübersichtsplan 2	12.4.2 I	x		-
	Maßnahmenübersichtsplan 3	12.4.3 II	x	x	
	Maßnahmenübersichtsplan 4	12.4.4 I	-		-
12.5	Übersichtskarte	12.5 II	x	x	
13	Ergebnisse d. wassertechnischen Untersuchungen (Wassertechnik)				
13.0	Erläuterungsbericht	13.0 II	x	x	
13.1	Einleitungen			-	-
13.2	Einzugsgebiete	13.2 II	x	x	
13.3	Lageplan der Einleitungsstellen	13.3 II	x	x	
13.4	RRB A → RBFA A	13.4.1 II	x	-	
	RRB B → RFBA B	13.4.2 II	x	x	
	RRB C / RKB C → RBFA C	13.4.3 II	x	x	
	RRB D	13.4.4 I	x	x	-

	RRB-E → RBFA E	13.4.5 II	x	x	
	RRB F	13.4.6 I	x		-
	RRB Gewässerverlegung Wittringer Mühlenbach	13.4.7 I	-		-
13 a	Fachbeitrag WRRL	13 a II	-	x	
14	Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen (Luftschadstoffe)				
14	Schadstoffuntersuchung	14 I	x		-
14.1	Stellungnahme zu den Schadstoffuntersuchungen	14.1 II	-	-	
15	UVU				
15	Umweltverträglichkeitsuntersuchung		x		-
16	Zusatzunterlagen				
	Verkehrsuntersuchung 2011/2014		✖	-	-
	Verkehrsuntersuchung 2018		-		-
	Streckengutachten 2006		✖	-	-
	Streckengutachten 2018		-		-
	Umweltverträglichkeitsstudie 2007		✖	-	-
	Umweltverträglichkeitsstudie 2018		-		-

