

Stadt Bottrop
Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsplanung
Luise-Hensel-Straße 1

46236 Bottrop

ABSENDER

Vorname, Name:

Straße, Hausnummer:

PLZ Ort:

Telefonnummer:

Email:

Ort, Datum:

EINWENDUNGEN GEGEN DEN PLAN

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesautobahn 52 (A52) zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord (B224) und südlich dem AK Essen/Gladbeck von Bau-km 0+000,000 nördlich der Brücke über die Emscher bis Bau-km 3+625,072 nördlich der Straße Im Gewerbepark – öffentliche Auslegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit mache ich meine Einwendungen gegen den ausliegenden Planentwurf zum Ausbau der A52 deutlich, da ich durch das Straßenbauprojekt eine sehr hohe Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität in meiner Heimatstadt Gladbeck sehe. Von mir genutzte Erholungs- und Naturräume wie der Wittringer Wald, das Pelkumer und das Natroper Feld sowie die Haldenlandschaften werden erheblich beeinträchtigt. Sportstätten wie das denkmalgeschützte Gladbecker Freibad oder das denkmalgeschützte Stadion (Vestische Kampfbahn), die ich regelmäßig aufsuche, werden durch Immissionen belastet. Die betriebsbedingten Auswirkungen beeinträchtigen und gefährden durch die zu erwartenden Emissionen (Lärm, Feinstäube etc.) meine Gesundheit und meine Lebensqualität. Gewohnte fußläufige Verkehrsverbindungen werden zerschnitten bzw. ersatzlos zerstört und der für mich erlebbare Sozialraum damit reduziert.

Meine Belange werden in dem vorliegenden Planentwurf sowie den entsprechenden Anlagen und Untersuchungen (u.a. Umweltverträglichkeitsuntersuchung) nicht hinreichend berücksichtigt. Meine Einwendungen begründe ich insbesondere wie folgt:

(1) Abschnittsbildung

Durch die Unterteilung des Autobahnausbaus in Abschnitte, durch deren Abgrenzung und deren separate Planfeststellung werden Zwangspunkte bereits vorentschieden, die Einfluss auf die weitere Entwicklung und den weiteren Ausbau der Autobahn auf Gladbecker Stadtgebiet ha-

ben. Das Verfahren greift demnach Entscheidungen in noch einzuleitenden Verfahren vorweg und beschränkt insofern die gesetzlich vorgesehene Mitwirkungsmöglichkeit.

Die Abschnittsbildung ist für mich weder räumlich noch fachlich nachvollziehbar und weicht von den im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gebildeten Abschnitten ab. Im BVWP werden zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen Buer zwei Abschnitte gebildet. Die AS Essen/Gladbeck unterteilt die Strecke im BVWP in zwei Abschnitte. Diese Abschnittsbildung ist verkehrlich nachvollziehbar, da jeweils Anschlüsse an das angrenzende Bundesverkehrsnetz hergestellt werden (Ifd. Nummern 116 und 117 der BVWP-Maßnahmenliste für NRW).

Die mit dem eingeleiteten Planfeststellungsverfahren vorgenommene Grenzziehung an der Gladbecker Stadtgrenze entbehrt jedoch jeder fachlichen Logik und lässt sich schlicht mit dem Versuch begründen, der laufenden, parlamentarischen Debatte in der Stadt Gladbeck über die Qualität des Autobahnausbau auszuweichen und außerhalb der Gladbecker Stadtgrenzen bereits Fakten zu schaffen. Durch diese Vorgehensweise fühle ich mich als Gladbecker Bürger in meinen Mitgestaltungsmöglichkeiten und in meinen Anhörungsrechten unzulässig eingeschränkt. Wie in der Umweltverträglichkeitsstudie offen beschrieben wird, stellt sich durch den Bottroper Ausbau die weitere Entwicklung der nördlich angrenzenden Ausbauabschnitte als „alternativlos“ dar (u.a. S. 112 der UVU). Gegen die nicht nachvollziehbare Abschnittsbildung erhebe ich daher Einwände.

(2) Abgrenzung des Untersuchungsraums

Die Begrenzung des Untersuchungsraums, für den im Rahmen der UVU eine Raum- und Wirkungsanalyse vorgenommen wird, auf das nähere Umfeld der Straßentrasse ist völlig unzureichend. Die Abgrenzung wird weder räumlich noch inhaltlich begründet und ist damit nicht nachvollziehbar. Die Reichweite der umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens gehen meines Erachtens weit über den abgegrenzten Untersuchungsraum hinaus.

Wie die betriebsbedingten Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz betrachtet und bewertet werden, bleibt offen. Die Planung bleibt Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsbelastungen durch den Ausbau des betrachteten Abschnitts sowie der Abwicklung der Verkehre im Verkehrsnetz schuldig. Durch die Reduzierung von Verkehrswiderständen (kreuzungsfreier Ausbau) muss auch bei dem Bau des jetzt geplanten Abschnittes mit Belastungsanstiegen gerechnet werden, für die die nördlich und südlich anschließenden – noch nicht ausgebauten – Abschnitte nicht ausgelegt sind (weder hinsichtlich des Schutzes vor Lärm noch hinsichtlich der Kapazitätsreserven an signalisierten Kreuzungen etc.). Es wird durch den Ausbau also auch auf Gladbecker Stadtgebiet zu erheblichen Beeinträchtigungen kommen (Staus und Störungen bis ins nachgelagerte städtische Netz, zusätzliche Immissionsbelastungen etc.). Diese Beeinträchtigungen berühren auch meine Belange als Bürger der Stadt Gladbeck und als Nutzer der Infrastruktur im erheblichen Maße, ohne dass diese Auswirkungen im Verfahren ausreichend berücksichtigt und gewürdigt werden.

Ebenfalls unberücksichtigt bleibt in diesem Zusammenhang die Stellungnahme der Landesregierung zum Referentenentwurf des Bundesministeriums Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 auf Grundlage des Kabinettsbeschlusses vom 13. Mai 2003, die vom Landtag NRW zur Kenntnis genommen wurde. In ihrer Stellungnahme fordert die Landesregierung auf Seite 22, die Planung für die o.g. Abschnitte 116 und 117 „so zu gestalten, dass im Interesse der Anwohner/-innen die Lärmbelastung – im Rahmen der Lärmvorsorge –

möglichst gering gehalten wird. Im Bereich von Gladbeck ist dazu – soweit erforderlich – ein Tunnel vorzusehen.“ Die Planunterlagen lassen nicht erkennen, wie der Forderung nach einer Lärmminimierung im Sinne der Lärmvorsorge (auch auf Gladbecker Stadtgebiet) Rechnung getragen wird.

Gegen die Abgrenzung des Untersuchungsraums erhebe ich daher Einwände.

(3) Schaffung von Zwangspunkten

Wie bereits zuvor erwähnt, werden durch den vorliegenden Ausbau des Bottroper Abschnittes Zwangspunkte generiert, die die weitere Entwicklung der anschließenden Abschnitte bereits vorbestimmen und damit die möglichen Ausbaualternativen in anschließenden Abschnitten reduzieren. Der Anschlusspunkt des Ausbaus an der Gladbecker Stadtgrenze gibt bereits die Ausgestaltung des auf Gladbecker Stadtgebiet liegenden Autobahnkreuzes vor. So soll die östlich liegende Parallelfahrbahn durch das Natroper Feld ausgebildet werden, die den zukünftigen Anschluss für das Gewerbegebiet Brauck herstellen soll. Die Abkoppelung des im Rahmen der Internationalen Bauausstellung entstandenen Gewerbeparks wird durch den Bau dieses Anschlusses somit bereits vorgegeben, ohne Alternativen, die in der Diskussion um den Gladbecker Abschnitt vorgetragen und diskutiert wurden, zu betrachten, zu erörtern und abzuwägen. So hat der Stadtplanungs- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 26.06.2003, an der der Landesbetrieb Straßenbau NRW teilgenommen hatte, einstimmig beschlossen, dass „die Anbindung des Gewerbegebietes Brauck [...] angemessen (auf Gladbecker Stadtgebiet) gewährleistet werden“ müsse.

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird die Gestaltung des sich anschließenden Gladbecker Autobahnkreuzes als alternativlos dargestellt und daher keine weiteren Varianten betrachtet. Auch diese Vorwegnahme von Entscheidungen entbehrt jeder Rechtfertigung, da gerade über die Ausgestaltung, die Dimensionierung und die Höhe des Autobahnkreuzes eine intensive Debatte in Gladbeck geführt und hierzu mehrere Beschlüsse der parlamentarischen Gremien gefasst wurden. So gibt es selbstverständlich Alternativen beispielsweise zu den geplanten „Overflys“. Bereits in den 1990er Jahren hatte die Stadt Gladbeck verkehrsfachliche und –technische Untersuchungen zur Ausbildung des Autobahnkreuzes erarbeiten lassen, die statt der „Overflys“ Unterführungen vorsahen und damit die Höhenbildung reduzierten. Insbesondere die Höhenentwicklung des Autobahnkreuzes hat erhebliche Auswirkungen auf das Ort- und Landschaftsbild, die im vorliegenden Verfahren (mangelnde Betrachtung von Alternativen) unzureichend berücksichtigt werden. Der Wittringer Wald stellt ein Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung dar, das in seiner Funktion (auch in seiner naturräumlichen Funktion) erheblich durch die Ausbildung des Kreuzes beeinträchtigt wird. Als regelmäßiger Besucher des Erholungsgebietes fühle ich mich in meinen Belangen erheblich beeinträchtigt.

Die Höhenlage der geplanten Trasse und deren Anschlüsse ist auch entscheidend für die Möglichkeit, weitere Abschnitte in Tunnellage zu führen. Bisher gibt es noch keine Entscheidung darüber, welche Variante (Tunnel, Galerie, Trog, Heege, Null-Variante) auf Gladbecker Stadtgebiet zur Ausführung kommen soll. Insofern darf der Bottroper Abschnitt sowie die bereits untersuchte Autobahnkreuzgestaltung durch die Höhenlagen nicht die Trassierung beispielsweise als Tunnel verhindern.

Ich erhebe daher gegen die Schaffung von Zwangspunkten mit dem Abschnittsausbau Einwände.

(4) Wegebeziehung

Entlang der Bundesstraße 224 verläuft eine überregional bedeutsame Rad- und Fußwegebeziehung von Gladbeck im Norden über Bottrop bis nach Essen im Süden, die durch den geplanten Autobahnausbau weitestgehend ersatzlos entfällt. Da hierfür keine Alternativen angeboten werden, fühle ich mich als Fußgänger und Radfahrer, der diese Führung regelmäßig als direkte Verbindung nutzt, erheblich beeinträchtigt. Ich erhebe daher hiergegen Einwände.

Ich bitte Sie, meine Einwände als berechtigt anzuerkennen. Ich bitte Sie, mich zu der Anhörung einzuladen. Sollte ich nicht persönlich an der Anhörung teilnehmen, ermächtige ich vorsorglich die Vertreter der Stadt Gladbeck meine Belange vorzutragen und zu vertreten. Über Ihr Abwägungsergebnis sowie über das weitere Verfahren bitte ich mich zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen