

## **Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030**

### **Gesamtprojekt A 52 AK Essen-N - AD Essen/Gladbeck**

Projektnummer A52-G60-NW

#### **Grunddaten**

Die Verbindungsfunktionsstufe "0/1" ist nicht sachgemäß: Es ist keine kontinentale Straßenverbindung. Richtig wäre: "1/2".

Die Länge des Teilstücks auf Gladbecker Gebiet ist nicht korrekt angegeben: Statt 0,1 km ist der Abschnitt 1,3 km lang. Für das Gesamtprojekt ergibt sich also eine Länge von 4,9 km anstatt von 3,7 km.

In der Tabelle der Kostenbestandteile ist der Betrag "Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten" nicht korrekt angegeben: Es sind hier nur die Kosten von Teilprojekt 2 (96,4 Mio €) angegeben. Es fehlen die Kosten von Teilprojekt 1 (41,6 Mio €). Der korrekte Betrag der Summe beider Projekte wäre 138,0 Mio €. Dieser wird weder in diesem Projektdossier, noch in den Projektdossiers der Teilprojekte, noch in den Projektdossiers der anschließenden A52-Projekte genannt.

Die Baukosten im Teilprojekt 2 sind vermutlich auch höher als 96,4 Mio €: Im Projektdossier ist zur Anbindung an die A2 lediglich ein Autobahndreieck genannt. In den Daten der Planfeststellung (beantragt am 05.08.2014) wurde hingegen ein "Hochleistungsautobahnkreuz" mit Überflieger von Süden nach Westen vorgetragen. Sollte diese Planung umgesetzt werden, ist eine entsprechende Kostensteigerung zu berücksichtigen.

#### **Alternativenprüfung**

Alternativen zur Autobahnplanung (lokal und/oder großräumig) wurden nicht untersucht.

Die folgenden Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs auf der B224 sind bereits veranlasst. Wir fordern zu prüfen, ob eine relevante Senkung des Verkehrsaufkommens hierdurch erzielt werden kann:

- Ab 2019 fahren die Züge zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck im 15-Minuten-Takt statt derzeit nur ca. im Stundentakt. Diese Verbindung entlastet genau die B224, da die relevanten Bahnhöfe in den anliegenden Stadtteilen liegen.
- Für den Radschnellweg "Mittleres Ruhrgebiet" mit Anschluss an den RS1 (Duisburg – Hamm) wird bereits an der Machbarkeitsstudie gearbeitet.

Wir fordern zudem, folgende Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen, um das Verkehrsaufkommen auf der B224 weiter zu senken:

- Bau einer neuen Abfahrt auf der A42 in Höhe des Essener Stadthafens, die an die geplante Erschließungsstraße des neuen interkommunalen Gewerbegebiets in Bottrop und Essen anschließt. In Essen soll die Anbindung an den Berthold-Beitz-Boulevard geschaffen werden, so dass eine leistungsfähige Entlastung der B224 in Nord-Süd-Richtung entsteht. Diese Lösung ist zur Entlastung der B224 gegenüber der Autobahn zu bevorzugen, da die großen Gewerbeflächen in Bottrop und Essen direkt erschlossen werden, ohne neuen Durchgangsverkehr zu generieren. Von der Trasse sind nur wenige Anwohner direkt betroffen.
- Optimierung von Ampelschaltung, Abbiege- und Einfädelungsspuren sowie Tempo-50-Zonen. Dies kann nach dem Vorbild der B1 in Dortmund den Verkehrsfluss wirksam verbessern.
- Einrichtung einer 3-zu-1-Spurenregelung, die abhängig von der Lastrichtung in Hauptverkehrszeiten Fahrspuren zur Verfügung stellt. Dies kann punktuelle Probleme in den Verkehrsspitzen vermeiden.
- Einrichtung von Park+Ride-Plätzen an den in unmittelbarer Nähe der B224 gelegenen Bahnhöfen Bottrop-Boy, Gladbeck-West, Gladbeck-Zweckel und Gelsenkirchen-Buer-Nord.

## **Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)**

Die Berechnung beruht auf dem fehlerhaften Betrag für "Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten" von 96,4 Mio € anstatt 138,0 Mio € (vgl. Grunddaten). Werden die korrekten Kosten von 138,0 Mio € verwendet, ergibt sich ein NKV von  $< 1,0$ . Das Projekt ist damit nicht bauwürdig.

Auch die unklare Planung bzgl. des Autobahndreiecks oder Autobahnkreuzes A52/A2 (vgl. Grunddaten) mit möglicherweise höheren Kosten des Gesamtprojekts als im Projektdossier T2 veranschlagt kann den NVK weiter senken.

## **Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)**

Die Angabe "Das Ausbauprojekt liegt im Stadtraum von Bottrop" ist nicht korrekt. Tatsächlich liegt das betroffene Gebiet teilweise in Gladbeck. Entsprechend ist die Angabe "Hinsichtlich der betrachteten Umweltkriterien liegen keine Konflikte vor" und die Einstufung "gering" nicht korrekt.

140m östlich der Trasse liegt in Gladbeck das 14 ha große Naturschutzgebiet Natroper Feld. Westlich der Trasse liegt das 5 ha große Naturschutzgebiet Boyetal-Ost. Der für die Frischluftversorgung der Region sehr wichtige Regionale Grünzug C wurde in der Umweltbetroffenheit nicht berücksichtigt. Dies ist nicht sachgemäß. Das Projekt ist unter Berücksichtigung des regionalen Grünzugs C und der Naturschutzgebiete neu zu bewerten.

## **Städtebauliche Beurteilung (Modul D)**

Die Umwandlung einer ebenerdigen Straße in eine Autobahn mit wenigen Überführungen sowie der Bau eines Autobahndreiecks oder Autobahnkreuzes verändert in erheblichem Maße vorhandene Wegebeziehungen und den Zugang zu Grün- und Freiflächen sowie deren Erholungsqualität. Die Trennungswirkung zwischen den Stadtteilen sowohl in Bottrop also auch in Gladbeck wird deutlich erhöht. Eine städtebauliche Bedeutung ist daher gegeben und muss in die Untersuchung einbezogen werden.

## **Fazit und Dringlichkeitseinstufung**

Wegen der nicht gegebenen Bauwürdigkeit, der sinkenden Verkehrsbelastung, der bereits geplanten und möglichen Alternativen, der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und der fehlenden überregionalen Bedeutung **fordern wir die Streichung dieses Projekts aus dem BVWP.**