

Mängel in den drei Dossiers zum Autobahn-Neubau A52 von A42 bis A2 im Bundesverkehrswegeplan-Entwurf des Bundesverkehrsministers vom 17. 3. 2016

Die eklatanten, vom Bundesrechnungshof monierten Plan-Mängel „schlampig“, „schöngerechnet“ und „intransparent“¹ kommen hier so geballt zusammen, dass wohl von einem **Paradebeispiel** gesprochen werden kann.

(Unsere Stellungnahmen an den BMVI siehe <http://a52-war-gestern.de/ausfuehrliche-stellungnahmen-an-den-bundesverkehrsminister/>)

1. Teilprojekt 2 in Gladbeck südlich der A2 (A52-G60-NW-T2-NW)

- 1.1. Die Länge des 1,3 km langen Stückes wurde mit „0,1 km“ angegeben: *schlampig*.
- 1.2. Die Kosten dafür wurden mit „96,4 Mio. €“ angegeben.
 - 1.2.1. Wäre beides richtig, so würde 1 Autobahnkilometer 964 Millionen Euro kosten!
 - 1.2.2. Wird die richtige Länge 1,3 km zu Grunde gelegt, so kostet 1 Autobahnkilometer hier $96,4/1,3 = 74,15$ Millionen Euro, eine ebenso unwahrscheinliche Zahl. Ein weiterer Fehler spielt mit:
- 1.3. Das Projekt wird beschrieben als „Ausbau von 4-streifiger Bundesstraße zur 4-streifigen Autobahn“. So wird es in sämtlichen mitgelieferten Karten dargestellt. So ein Bau kann auf 1,3 km keine 96,4 Mio. € kosten. An einer Stelle ist allerdings im Dossier von einem „Autobahndreieck“ die Rede, an einer anderen wird angegeben, das Planfeststellungsverfahren (PFV) sei 2014 beantragt worden. Diese beiden Angaben sowie die Kosten deuten darauf hin, dass hier in Wahrheit ein Hochleistungsautobahnkreuz (AK) gebaut werden soll, denn für ein solches (A52 / A2) wurde tatsächlich 2014 das PFV eröffnet. Die Angabe „Autobahndreieck“ steht im *Widerspruch* zu AK. Hier liegt *Hochgradige Intransparenz* vor (wer die Vorgeschichte kennt, könnte auf die Idee kommen, es handle sich um Absicht). *Intransparent* ist weiterhin, ob die 96,4 Mio. € für das Kreuz oder für ein „Autobahndreieck“ veranschlagt wurden. Im ersten Fall liegen die Kosten noch höher.
- 1.4. Für das Projekt wurde weder ein Nutzen berechnet, noch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das für die Beurteilung aller Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) eine Hauptunterlage darstellt. Stattdessen wurde auf „das Hauptprojekt“ verwiesen (gemeint ist Teilprojekt 1, s.u.; die unkorrekte Bezeichnung „Hauptprojekt“ könnte eine Gewichtung der beiden Teilprojekte als Rechtfertigungsgrund für den Verweis insinuieren). Dessen NKV „3,1“ wurde übernommen, das aus anderen Daten berechnet wurde: *schöngerechnet* (korrekte Berechnung: siehe unten 2.7).
- 1.5. Bei der „Dringlichkeitseinstufung“ steht einerseits „Vordringlicher Bedarf (VB)“, bei der Begründung hingegen wird auf die Bewertung von „TP 1“ verwiesen, wo die Einstufung anders lautet, nämlich „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“: *immanenter Widerspruch*. Es ist nicht klar, was von beiden gemeint ist: *Intransparenz*.
- 1.6. Bei „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ heißt es, weil Bewertungsdaten „nur für das Hauptprojekt“ vorliegen, sei „der Umweltbeitrag Teil 1 nicht bewertungsrelevant“. Hier ist nach der Logik zu fragen: Ohne vorliegende Daten kann behauptet werden, der Aspekt sei nicht relevant? (*schlampig?*)
- 1.7. Unter „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ heißt es dann: „Das Ausbauprojekt liegt im Stadtraum von Bottrop.“ Richtig ist: Es liegt auf Gladbecker Gebiet: *schlampig*.
- 1.8. Weiter wird unter „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ angegeben: „Hinsichtlich der betrachteten Umweltkriterien liegen keine Konflikte vor.“ Das mag

¹ Tagesschau: „Ohrfeige für das Verkehrsministerium“

<https://www.tagesschau.de/inland/bundesverkehrswegeplan-101.html> (Bezug auf Bayrischen Rundfunk:)

<http://www.br.de/bundesverkehrswegeplan-bundesrechnungshof-kostenschaetzungen-100.html>

stimmen, denn es ist *nicht transparent*, welche Kriterien die hochbezahlten Experten, die das Dossier erstellten, „betrachteten“. Richtig ist aber, dass 140 m an der Trasse ein Naturschutzgebiet liegt und in 600 m ein weiteres Naturschutzgebiet. Die Behauptung, die „Umwelt-Betroffenheit“ sei „gering“, erscheint deshalb nicht nachvollziehbar, zumindest *intransparent*, wenn nicht falsch (*Schlampigkeit?*).

1.9. Das Projekt ist Teil 2 eines „Gesamtprojekts“ A52-G60-NW, das ist sachlich in Ordnung, siehe

2. Gesamtprojekt von A2 bis A42 (A52-G60-NW)

2.1. Die Gesamtlänge wird mit 3,7 km angegeben, d.h. der Fehler „0,1 km“ aus Projekt A52-G60-NW-T2-NW wird weitergetragen: *schlampig*.

2.2. Ebenfalls wird die *falsche Projektbeschreibung* „Ausbau von 4-streifiger Bundesstraße zur 4-streifigen Autobahn“ übernommen und

2.3. es *fehlen* auch in den mitgelieferten Karten die Angaben über das geplante Autobahnkreuz, vgl. oben 1.3.

2.4. Bei der Dringlichkeitseinstufung steht: „siehe Teilprojekt“. Es ist nicht klar, welches der beiden Teilprojekte, die verschieden eingestuft wurden, gemeint ist, also VB-E oder VB: *intransparent*.

2.5. Bei „Dringlichkeitsbegründung und NKV“ wird auf „Teilprojekte“ verwiesen: *intransparent*. Dass „3,1“ (und daher wohl auch die Dringlichkeit „VB-E“) gemeint ist, wird erst durch Nachschauen in beiden Projekten klar, weil das NKV nur zu TP1 berechnet wurde.

2.6. Kosten: Wie es sich für ein „Gesamtprojekt“ gehört, wurden zunächst in der Liste die Kosten beider Teilprojekte addiert – außer an der letzten, der entscheidenden Stelle „Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten“: Dort sind nur die Kosten für Teilprojekt 2 „96,4 Mio. €“ angegeben. Richtig wäre, die Kosten von Teilprojekt 1 hinzuzurechnen, was die Summe von 138 Mio. € ergibt: zumindest *schlampig*.

2.7. Bei „Bewertungsergebnisse“ wirkt sich dieses Fehlen einer korrekten Kostenangabe folgenreich aus. Denn für das Gesamtprojekt wurde kein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt, vielmehr steht bei Nutzen-Kosten-Verhältnis: „s. Teilprojekte“. Die Plural-Angabe wirkt *intransparent* und *schlampig*, weil zunächst nicht klar ist, welches der beiden Projekte gemeint ist und sich beim Nachschauen zeigt, dass nur für eins davon überhaupt ein NKV ermittelt wurde.

Dass beim Gesamtprojekt keine NKV-Zahl angegeben wurde, erhöht die *Intransparenz*.

Die korrekte Berechnung mit den Gesamtkosten von 138 Mio. € (siehe oben 2.6) ergibt, dass die Kosten in Wahrheit größer sind als der berechnete Nutzen (NKV ist < 1). Was mehr kostet als nützt, darf nicht gebaut werden, ist offiziell „nicht bauwürdig“.

Die NKV-Zahl eines Teilprojekts kann natürlich nicht einfach für das größere Gesamtprojekt übernommen werden. Dies jedoch geschah hier. Dass hier ein Fall von

Schönrechnerei vorliegt, ergibt sich daraus, dass das korrekt berechnete Ergebnis das Projekt als nicht bauwürdig erweist.

(Wer die jahrzehntelange Geschichte mit dem demokratie-missachtenden, politischen und inzwischen auch juristischen Gerangel zwischen den kommunalen und Landesverwaltungen auf der einen Seite und Bürgerinitiativen in Essen, Bottrop und Gladbeck auf der anderen Seite mit Ratsbürgerentscheid, Ratsbeschlüssen, Bürgerbegehren und Klagen kennt, ist in Versuchung anzunehmen, es könnte sich bei diesen massiven Mängeln nicht um Versehen, sondern um einen Verschleierungsversuch zur Rettung einer – wie die nüchterne Betrachtung zeigt – allein finanziell nicht zu rechtfertigenden Baumaßnahme handeln.)

2.8. Auch in diesem Dossier wird das teure Autobahnkreuz mit keinem Wort erwähnt und die Karten zeigen nichts davon, lediglich ist an einer Stelle von einem „Autobahndreieck“ die Rede – im *Widerspruch* zu den Planfeststellungsunterlagen von 2014 („Autobahnkreuz“) – *aus Schlampigkeit?*

2.9. Am Schluss gibt es einige Angaben zur „Engpassbeseitigung“ als Begründung der Baumaßnahme:

Wieder wird der Fehler über die „Gesamtlänge des Projektes“ mit „3,7 km“ falsch übernommen, tatsächlich ist die Strecke 1,2 km länger, s. oben: *Schlampigkeit* setzt sich fort. Es folgen die Angaben: „Staulänge im Bezugsfall: 0.3 km“, eine willkürliche Annahme, Staus gibt es nur zur rush hour; „Staulänge im Planfall: 0 km. Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 0.3 km reduziert. Engpass: vollständige Auflösung.“ Auch diese Annahmen sind willkürlich; die Auflösung des angeblichen „Engpasses“ erscheint fraglich, da Autobahnen rundherum sechsstreifig ausgebaut werden sollen, diese jedoch vierstreifig.

3. Teilprojekt 1 auf Bottroper Gebiet nördlich der A42 (A52-G60-NW-T1-NW)

3.1. Zutreffend sind wohl die auch für das Gesamtprojekt interessanten Angaben

- „Ausbau von 4-streifiger Bundesstraße zur 4-streifigen Autobahn“ (hier korrekt),
 - „Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten: 41,6 Mio. €“,
 - Zeitangabe bis zur Fertigstellung: nach mehr als 14 Jahren,
 - Feinstaub-Zunahme ab Fertigstellung: mehr als 200 kg pro Jahr,
 - NOx-Zunahme ab Fertigstellung: mehr als 6 t pro Jahr.
 - Und das Nutzen-Kosten-Verhältnis: „3,1“ dürfte korrekt berechnet worden sein.
- Passend ist auch, dass dieses Stück Autobahn zu bauen nur mit Anschluss an die A2 sinnvoll ist, wie es der BVWP von 2003/2004 voraussetzt, also zusammen mit Teilprojekt 2.

3.2. Die „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“ (VB-E = Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung) umfasst mehrere Angaben:

„Das Projekt ist wirtschaftlich.

Es beseitigt/mindert stark einen Engpass im Netz.

Zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor.

Daher erfolgt die Einstufung als "VB-E"-Projekt.“

Diese Einschätzungen wurden unverändert auf das Gesamtprojekt übertragen, ein *Fehler*:

- Das Gesamtprojekt ist nicht wirtschaftlich, siehe 2.7, es wurde: *schöngerechnet*.
- Die Umweltbetroffenheit des Gesamtprojekts wurde mit unzutreffenden Begründungen (s.o. 1.8) negiert: *sozusagen schöngerechnet? schlampig?*
- Zur „Engpassbeseitigung“ fällt eine Angabe aus den „Grunddaten“ auf:

„Künftige mittlere Verkehrsbelastung	im Bezugsfall 2030	46.000 Kfz/24h
	im Planfall 2030	39.000 Kfz/24h“

Die Planer rechnen also bis 2030 mit einer Verkehrsabnahme um 7.000 Kfz, das sind 15%! Wie üblich, fehlt eine Begründung: *Intransparenz*. Diese wäre hier deshalb besonders interessant, weil unter Verkehrswissenschaftlern gilt: Berufsverkehr-Staus verschwinden bei einer Verkehrsreduzierung um 10%. Der „Engpass“ tritt ja nicht ganztägig, sondern morgens und nachmittags auf. Tatsächlich sind bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Reduzierung des Pendlerverkehrs auf der B224 eingeleitet worden: S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Gladbeck und Essen ab 2019 und Bau des Radschnellweges Mittleres Ruhrgebiet. Diese und weitere wirksame Maßnahmen, wie sie im Entlastungspaket für die B224² zusammengestellt wurden, sind viel kostengünstiger und schneller zu verwirklichen als ein Autobahnbau und entlasten zugleich Gesundheit und Umwelt anstatt sie mit noch mehr Feinstaub, NOx und anderen Schadstoffen zu belasten.

Andererseits würde der Autobahnbau den lokalen und regionalen Verkehr erheblich beeinträchtigen, weil mehrere Kreuzungen wegfallen würden, die zurzeit rege benutzt werden. Autobahnen werden eben für Fernverkehr gebaut. Fernverkehr jedoch mitten durch eine Metropole zu lenken, lehnen viele allein schon aus Gesundheitsgründen ab.

Der vielfach schädliche Autobahnbau ist zur „Engpassbeseitigung“ gar nicht erforderlich.

Die Dringlichkeitseinstufung „VB-E“ ist unbegründet.

Anhänge:

- **Entlastungspaket für die B224** macht Autobahnbau überflüssig
- **Kommentierte Dossiers** zu „Gesamtprojekt“, „Teilprojekt 1“ und „Teilprojekt 2“

² <http://a52-war-gestern.de/wp-content/uploads/2016/06/2016-0605Entlastungspaket.pdf>



Entlastungspaket für die B224 macht Autobahnbau überflüssig

Das „Entlastungspaket für die B224“ zeigt auf, warum ein Autobahnbau anstelle dieser Bundesstraße überflüssig ist. Bereits veranlasste Maßnahmen des NRW-Verkehrsministers bei anderen Verkehrsträgern und schnell zu verwirklichende Mittel bewirken zusammen das Verschwinden von Staus im Berufsverkehr.

Autobahnbefürworter führen als Begründung für den Bau einer neuen A52 oft die Staus auf der B224 zu Stoßzeiten an. Übersehen wird dabei, dass diese Staus durch das „Entlastungspaket für die B224“ viel schneller und kostengünstiger verschwinden können als durch Autobahnbau.

1. Beschlossene Maßnahmen zur Entlastung der B224 besonders von Pendlerverkehr

- 1.1. Ab 2019 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Gladbeck und Essen (derzeit ungünstig 2- bis 3mal stündlich). Die relevanten Bahnhöfe liegen in den Stadtteilen an der B224: hoher Entlastungseffekt.
- 1.2. „Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet“ von Gladbeck bis Essen: Machbarkeitsstudie ist veranlasst, die zum Jahresende 2016 veröffentlicht werden soll und eine Festlegung der Linienführung beinhaltet.

2. Weitere Maßnahmen zur Entlastung der B224

- 2.1. Bau einer neuen Abfahrt auf der A42 in Höhe des Essener Stadthafens, die an die geplante Erschließungsstraße des neuen interkommunalen Gewerbegebiets in Bottrop-Süd und Essen-Nord anschließt (vom Stadtrat Essen am 24.4.2016 gefordert). Diese Anbindung an den Berthold-Beitz-Boulevard in Nord-Süd-Richtung bringt eine leistungsfähige Entlastung der B224. Die neue Straße verläuft parallel zur B224. Anders als ein A52-Bau erschließt sie direkt die großen Gewerbeflächen in Bottrop und Essen. Von der Trasse sind nur wenige Anwohner direkt betroffen.
- 2.2. Einrichtung von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Plätzen an den in unmittelbarer Nähe der B224 gelegenen Bahnhöfen Bottrop-Boy, Gladbeck-West, Gladbeck-Zweckel und Gelsenkirchen-Buer-Nord mit guter Beschilderung. Sie lenken Verkehr auf den ÖPNV.
- 2.3. Optimierung von Ampelschaltung, Abbiege- und Einfädelungsspuren sowie Tempo-50-Zonen auf der B224 in Wohngebietsbereichen. Dies kann nach dem Vorbild der B1 in Dortmund den Verkehrsfluss wirksam verbessern.
- 2.4. „Stadt der kurzen Wege“ vermindert innerstädtischen motorisierten Individualverkehr (MIV).
- 2.5. Zweigleisigkeit für den S-Bahnverkehr von Essen nach Bottrop und Gladbeck.
- 2.6. Weitere wirksame Maßnahmen sind Verlängerung der Stadtbahnlinie U11 von Gelsenkirchen-Horst nach Gladbeck, Schnellbusangebote und Mitfahrkonzepte. Auch hilft die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene.

Es handelt sich auf der B224 nicht um einen Dauerstau, sondern um Berufsverkehr wie an vielen Orten. Nach Verkehrsexperten verschwinden derartige Staus zumeist bei 10% weniger MIV. Dieses Ziel wird durch die Verwirklichung des *Entlastungspakets für die B224* mit Sicherheit erreicht.

Ein Autobahnbau anstelle der B224 ist überflüssig.

Aktionsbündnis A52 war gestern – JETZT: Wege für morgen!

5. Juni 2016

c/o Dr. Martin Arnold
 Weichselstr. 22
 45136 Essen

Telefon 0201 255282
info@a52-war-gestern.de
<http://www.A52-war-gestern.de> und <http://ogy.de/A52Nix>

„Gesamtprojekt“ A 52 AK Essen-N - AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW

Gelb markierte Eintragungen in roter Farbe sind von Martin Arnold (7. Juni 2016)

S. 2: - Fehler von TP2 („0,1 km“) in Addition zugrunde gelegt

S. 3: - Kosten 96,4 Mio. €

- Nutzen-Kosten-Verhältnis: „3,1“

- Keine eigene Nutzen-Kosten-Analyse (s. S. 5), sondern Übernahme des Wertes aus TP 1, bei dem die Kosten von TP2 nicht berücksichtigt wurden.

- NKV-Berechnung des Gesamtprojekts fehlt

- Korrekte NKV-Berechnung zeigt: Gesamtprojekt ist nicht bauwürdig

S. 4: „Autobahndreieck“ (Widerspruch)

S. 5: willkürliche Annahme über Engpassbeseitigung

aus den Teilprojekten:

T1: - Zeit bis Fertigstellung: > 14 Jahre

T1: - A52: Feinstaub-Zunahme: > 200 kg pro Jahr und NOx-Zunahme: > 6 t pro Jahr

T1: - willkürliche Annahme über „Engpassbeseitigung“

T2: - Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung beruht auf falschen Daten

T2: - falsche Angaben zu städtebaulicher Relevanz

aus dem vom BMVI am 17. 3. 2016 veröffentlichten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans:

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A52-G60-NW/A52-G60-NW.html>

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Projektinfo

-
- A52-G60-NW
 - A 52 AK Essen-N - AD Essen/Gladbeck

Inhalt

-
- [1 Gesamtprojekt A52-G60-NW](#)
 - [1.1 Übersicht](#)
 - [1.2 Grunddaten](#)
 - [1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise](#)
 - [1.4 Alternativenprüfung](#)
 - [1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall](#)
 - [1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen](#)
 - [1.7 Nutzen-Kosten-Analyse \(Modul A\)](#)
 - [1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung \(Modul B\)](#)
 - [1.9 Raumordnerische Beurteilung \(Modul C\)](#)
 - [1.10 Städtebauliche Beurteilung \(Modul D\)](#)
 - [1.11 Ergänzende Betrachtungen](#)
 - [2 Teilprojekt A52-G60-NW-T1-NW](#)
 - [3 Teilprojekt A52-G60-NW-T2-NW](#)

1 Gesamtprojekt

A 52 AK Essen-N - AD Essen/Gladbeck

1.1 Übersicht

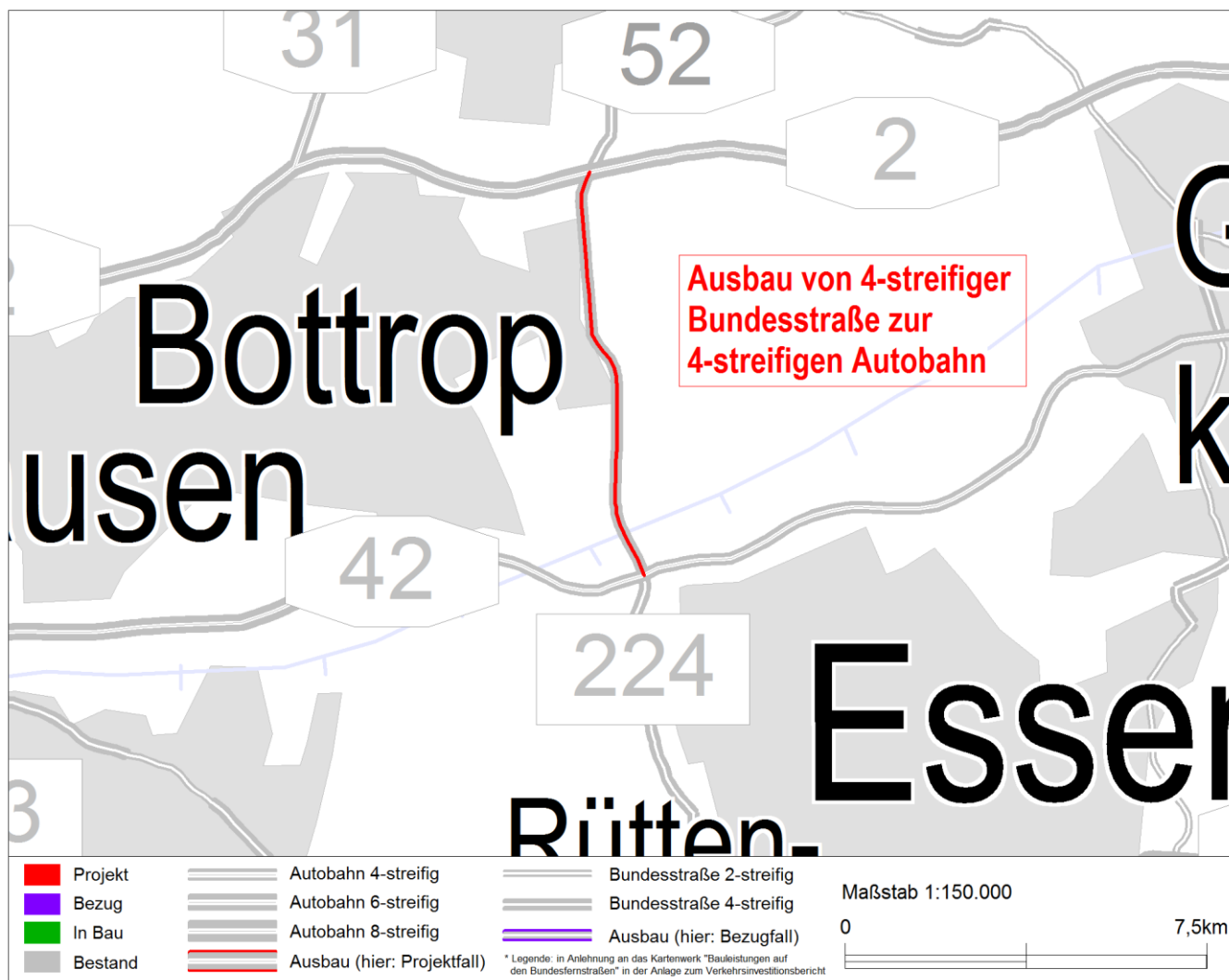


Abb. 1: Lage der Maßnahme

1.2 Grunddaten

Projektnummer	A52-G60-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	A 52
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	2
Länge	3,7 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	
Planungsstände	Planfeststellung beantragt am 16.12.2008

Fehler aus TP2 („0,1 km“) übernommen (TP1: 3,6 km)

„Gesamtprojekt“ A 52 AK Essen-N - AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW

Künftige mittlere Verkehrsbelastung
 im Bezugsfall 2030 44.000 Kfz/24h
 im Planfall 2030 39.000 Kfz/24h

Dringlichkeitseinstufung siehe Teilprojekt

nicht klar, welches Teilprojekt gemeint ist, also VB-E oder VB?

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	137,9	-	-
		davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,5
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	103,6	Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,5
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	34,3	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	103,1	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ¹⁾)	96,4	-	-

In den Posten darüber sind die Kosten aus TP1 und TP2 addiert, hier fehlen die 41,6 Mio.€ aus TP1. Die korrekte Summe wäre 96,4+41,6=138Mio €. Wird diese Summe bei der NKV-Berechnung berücksichtigt, so errechnet sich statt „3,1“ ein Wert < 1. Bei korrekter NKV-Berechnung zeigt sich: Das

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung	<u>Gesamtprojekt ist nicht bauwürdig.</u>
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	s. Teilprojekte	NKV-Berechnung des Gesamtprojekts fehlt, s. S. 5
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering	
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant	
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant	

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Dringlichkeitsbegründung und NKV siehe Teilprojekte.

Da NKV nur zu TP1 berechnet wurde, ist „3,1“ und auch dessen Dringlichkeit „VB-E“ gemeint

Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Im Bereich der Städte Gladbeck, Bottrop und Essen übernimmt die Bundesstraße B 224 die Funktion einer wichtigen regionalen, überörtlichen Nord-Süd-Verbindung. Die Verknüpfungen mit den Autobahnen A 42 am Kreuz Essen-Nord, der A 2 an der Anschlussstelle Essen-Gladbeck und der Übergang der B 224 in die A 52 im Osten

Gladbecks, zeigt, dass die Bundesstraße auch eine wichtige überregionale Verkehrsverbindung darstellt. Der derzeitige Ausbauzustand der B 224, der eine Vielzahl plangleicher Kreuzungen und Einmündungen aufweist, wird der heutigen Verkehrsbedeutung nicht mehr gerecht. Dementsprechend ist der Ausbau zu einer Autobahn (A 52) vorgesehen, wobei der Trassenverlauf der B 224 beibehalten wird. Die heutige Verknüpfung der B 224 mit der A 2 wird durch ein leistungsfähiges **Autobahndreieck** ersetzt.

Widerspruch zu Planfeststellungsunterlagen von 2014: „Autobahnkreuz“

1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL 1_1_A52_G60_NW.pdf](#) (425.0KB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Nordrhein-Westfalen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Essen, Stadt; Bottrop, Stadt; Recklinghausen, Kreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Essen III (120); Borken II (126)

1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde für den ganzen Bedarfplanabschnitt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) durchgeführt.

1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Siehe Teilprojekt.

1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Siehe Teilprojekt.

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Siehe Teilprojekt.

1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Gesamtwirtschaftliche Bewertungsdaten liegen nur für die Teilprojekte vor. Für das Hauptprojekt ist deshalb der Umweltbeitrag Teil 1 nicht bewertungsrelevant.

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt" gering

Das Ausbauprojekt mit einem Teilabschnitt als Neubaustrecke (T1) liegt im städtischen Raum von Bottrop. Umweltbetroffenheiten hinsichtlich der betrachteten Kriterien ergeben sich bei Teilprojekt 1 in Bezug auf ein LSG sowie ein randlich innerhalb der Wirkzone des Vorhabens liegendes NSG.

Eine Kartendarstellung für ein Hauptprojekt, welches Teilprojekte enthält, ist nicht vorgesehen. Es wird auf die Kartendarstellungen der Teilprojekte verwiesen.

1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Nicht bewertungsrelevant.

1.11 Ergänzende Betrachtungen

Engpassbeseitigung auf dem Straßenzug des Projektes

Gesamtlänge des Projektes	3,7 km	tatsächlich 1,2 km länger, s. S. 2
Staulänge im Bezugsfall	0,3 km	willkürliche Annahme, Staus nur in rush hour
Staulänge im Planfall	0 km	

Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 0,3 km reduziert. willkürliche Annahme

Engpass vollständige Auflösung fraglich, da rundherum sechsstreifig ausgebaut werden soll, aber dieses Stück vierstreifig

Gelb markierte Eintragungen in roter Farbe sind von Martin Arnold (7. Juni 2016)

**S. 3: - Kosten 41,6 Mio. €
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: „3,1“
- Dringlichkeitseinstufung „VB-E“**

S. 13: Zeit bis Fertigstellung: > 14 Jahre

**S. 14: Nach Autobahnbau:
Feinstaub-Zunahme: > 200 kg/pro Jahr und NOx-Zunahme: > 6 t/ pro Jahr**

S. 18: willkürliche Annahme über „Engpassbeseitigung“

aus dem vom BMVI am 17. 3. 2016 veröffentlichten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans:

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A52-G60-NW-T1-NW/A52-G60-NW-T1-NW.html>

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Projektinfo

- A52-G60-NW-T1-NW
- A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck

Inhalt

- [1 Hauptprojekt A52-G60-NW](#)
- [2 Teilprojekt: A52-G60-NW-T1-NW](#)
- [2.1 Übersicht](#)
- [2.2 Grunddaten](#)
- [2.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise](#)
- [2.4 Alternativenprüfung](#)
- [2.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall](#)
- [2.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen](#)
- [2.7 Nutzen-Kosten-Analyse \(Modul A\)](#)
- [2.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung \(Modul B\)](#)
- [2.9 Raumordnerische Beurteilung \(Modul C\)](#)
- [2.10 Städtebauliche Beurteilung \(Modul D\)](#)
- [2.11 Ergänzende Betrachtungen](#)

2 Teilprojekt 1

A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck

2.1 Übersicht

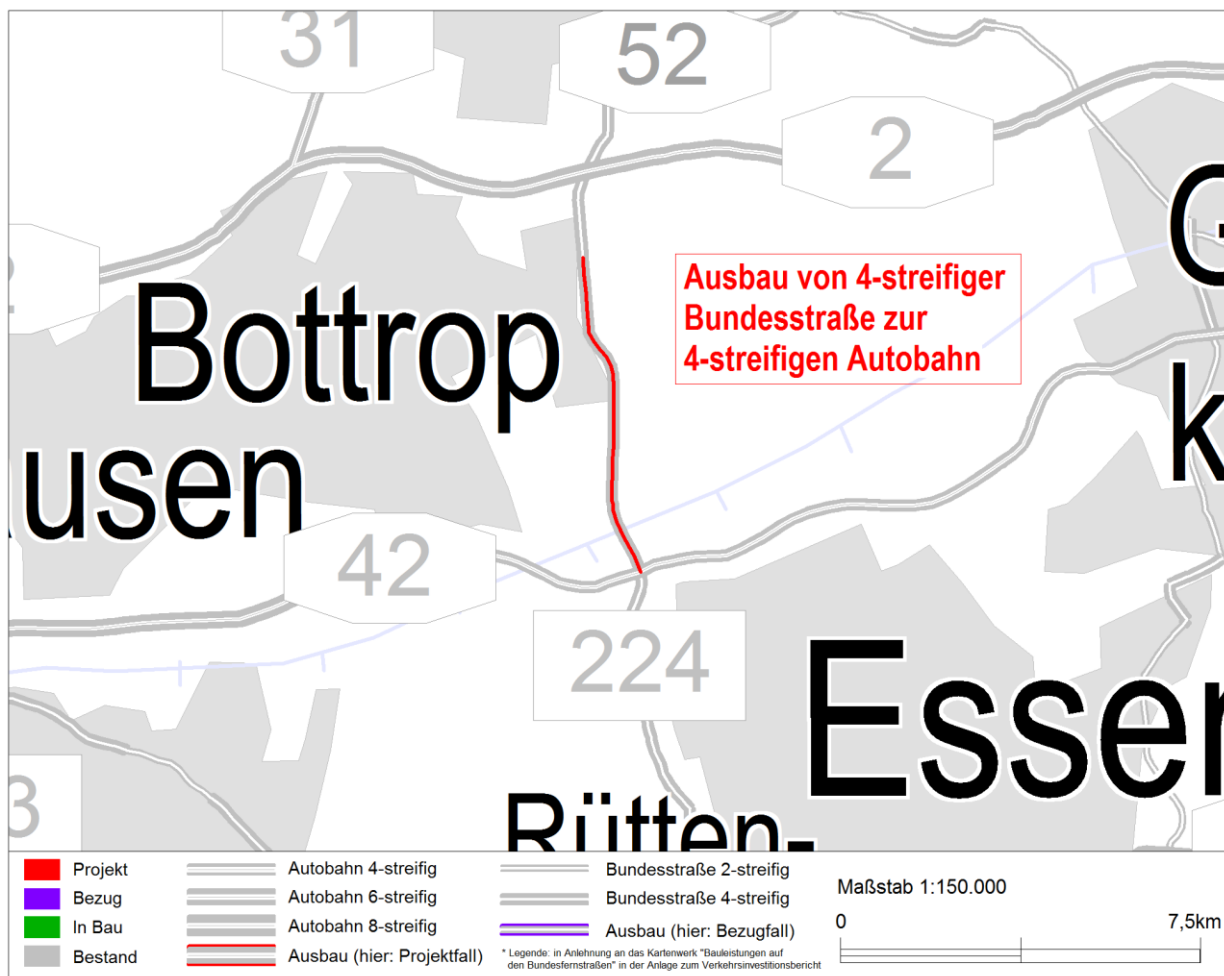


Abb. 1: Lage der Maßnahme

2.2 Grunddaten

Projektnummer	A52-G60-NW-T1-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	A 52
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	3,6 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	
Planungsstände	Planfeststellung beantragt am 16.12.2008

Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	46.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	39.000 Kfz/24h

7.000 Kfz weniger! Vermutlich durch Wegfall von Anwohnerverkehr: Durch Beseitigung von Kreuzungen mit der B224 steht die Straße nur noch eingeschränkt für lokalen Verkehr zur Verfügung. Was bedeutet das für die Behauptung „Engpassbeseitigung“?

Dringlichkeitseinstufung Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	65,6	-	-
		davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,3
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	43,5	Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,3
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	22,1	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	43,2	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ¹⁾)	41,6	-	-

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A) 3,1	
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist wirtschaftlich. Es beseitigt/mindert stark einen Engpass im Netz. Zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor. Daher erfolgt die Einstufung als „VB-E“-Projekt.
(Geringe U-Betroffenheit gilt wegen Teilprojekt 2 nicht für das Gesamtprojekt!)

Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Im Bereich der Städte Gladbeck, Bottrop und Essen übernimmt die Bundesstraße B 224 die Funktion einer wichtigen regionalen, überörtlichen Nord-Süd-Verbindung. Die Verknüpfungen mit den Autobahnen A 42 am Kreuz Essen-Nord, der A 2 an der Anschlussstelle Essen-Gladbeck und der Übergang der B 224 in die A 52 im Osten

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

Gladbecks, zeigt, dass die Bundesstraße auch eine wichtige überregionale Verkehrsverbindung darstellt. Der derzeitige Ausbauzustand der B 224, der eine Vielzahl plangleicher Kreuzungen und Einmündungen aufweist, wird der heutigen Verkehrsbedeutung nicht mehr gerecht. Dementsprechend ist der Ausbau zu einer Autobahn (A 52) vorgesehen, wobei der Trassenverlauf der B 224 beibehalten wird.

2.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL 3 1 A52 G60 NW T1 NW ÜPL.pdf](#) (768.0KB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Nordrhein-Westfalen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Essen, Stadt; Bottrop, Stadt
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Essen III (120); Borken II (126)

2.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde für den ganzen Bedarfplanabschnitt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) durchgeführt.

2.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).

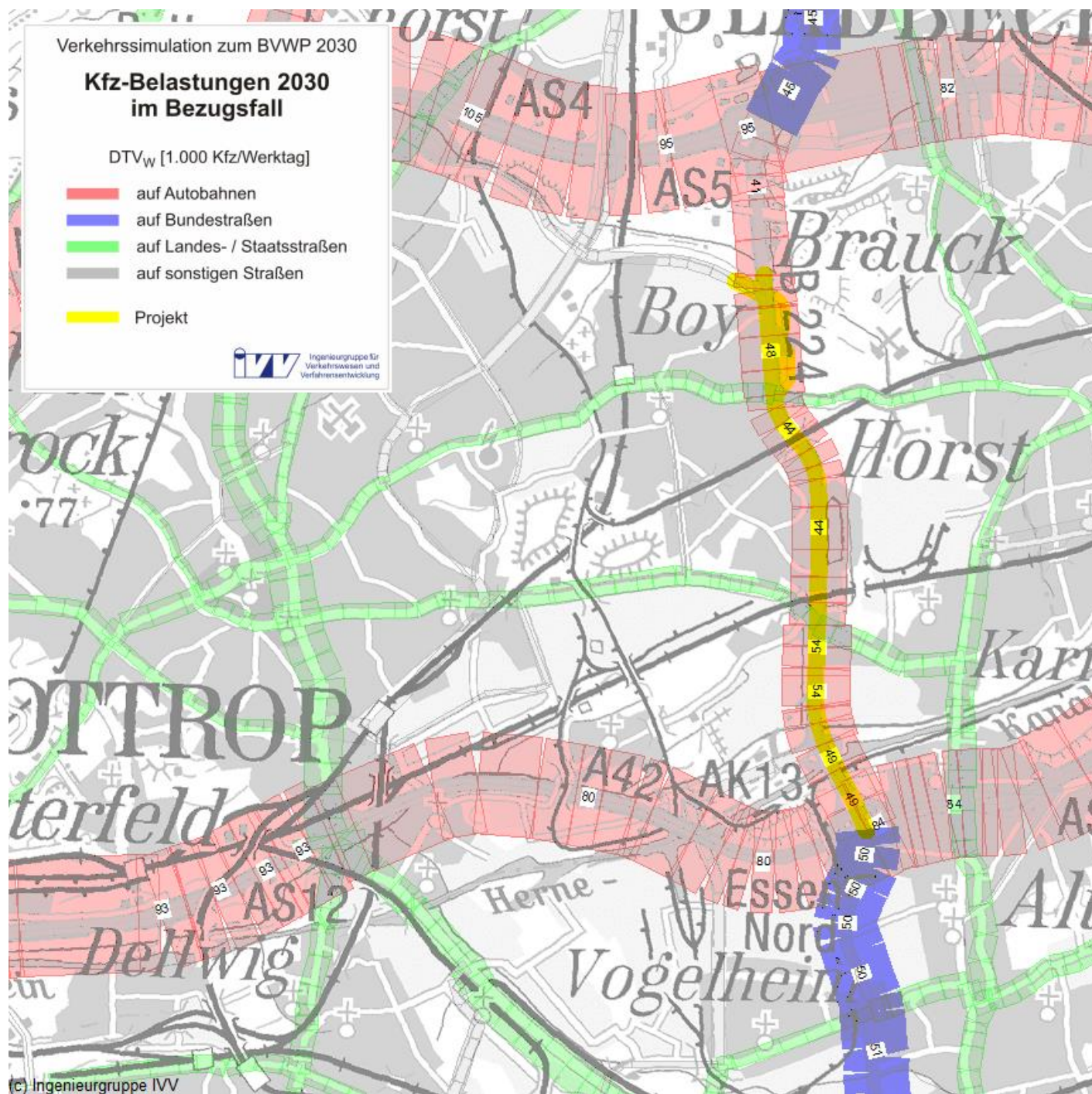


Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW



Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

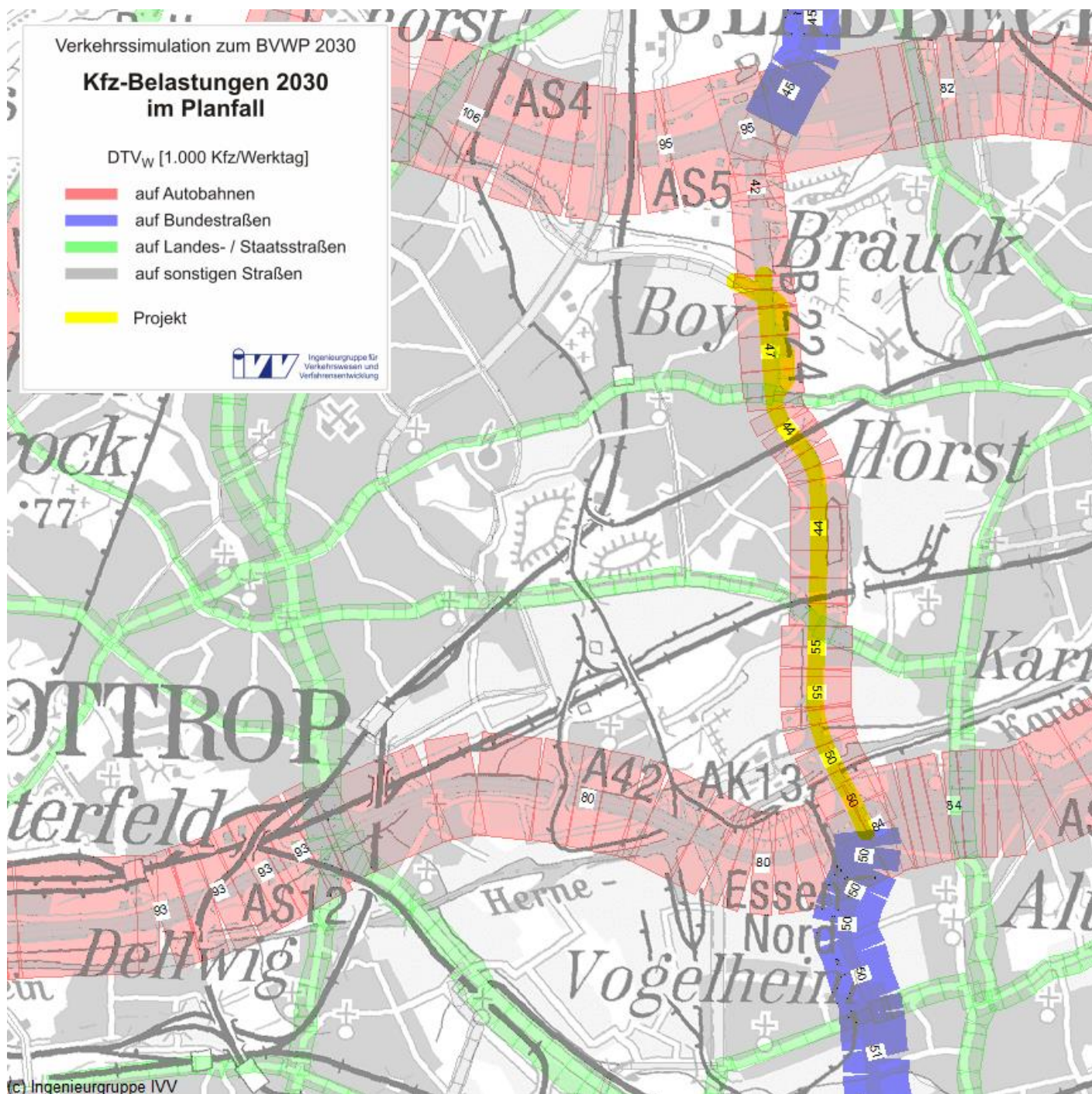


Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

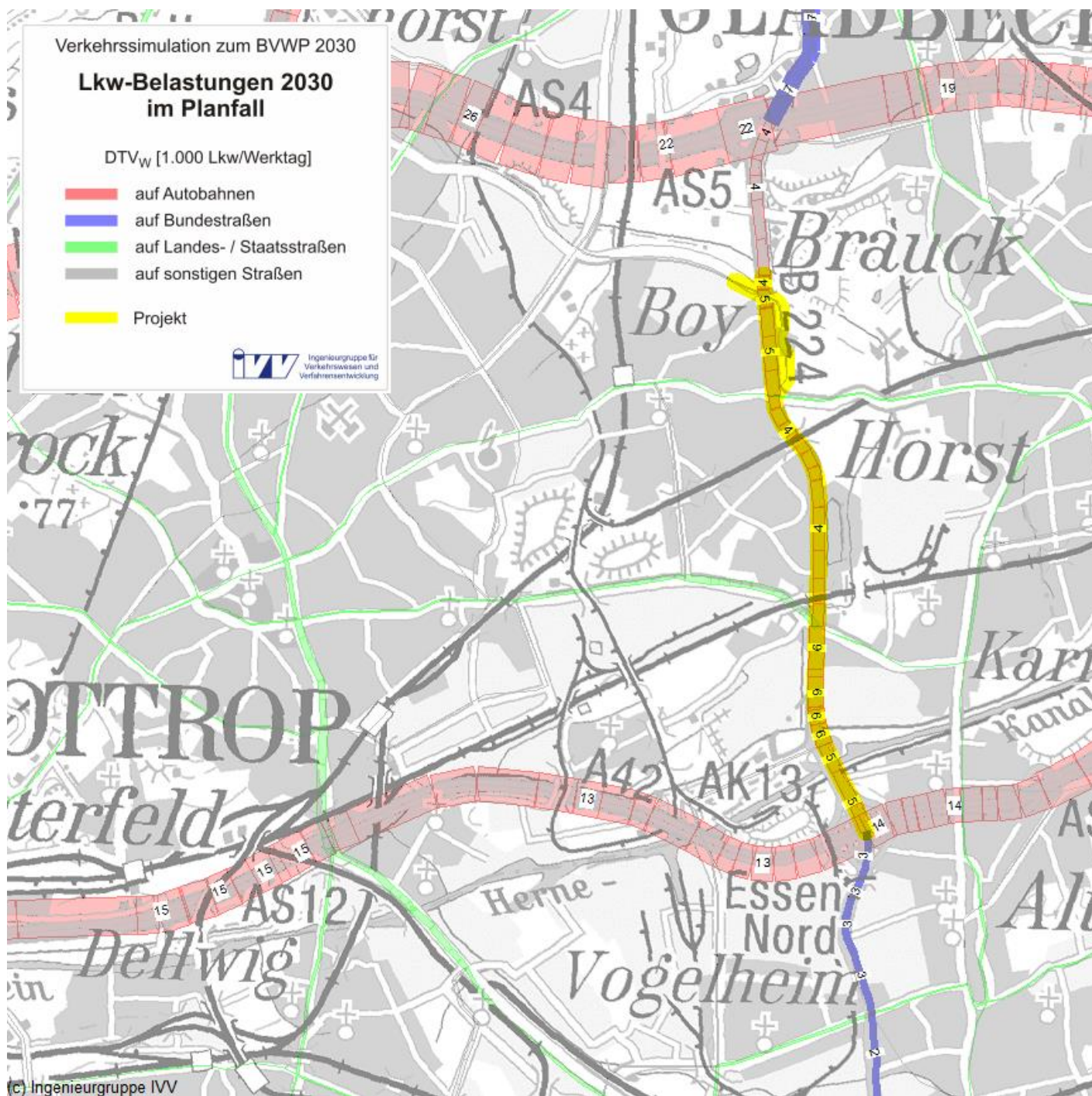


Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

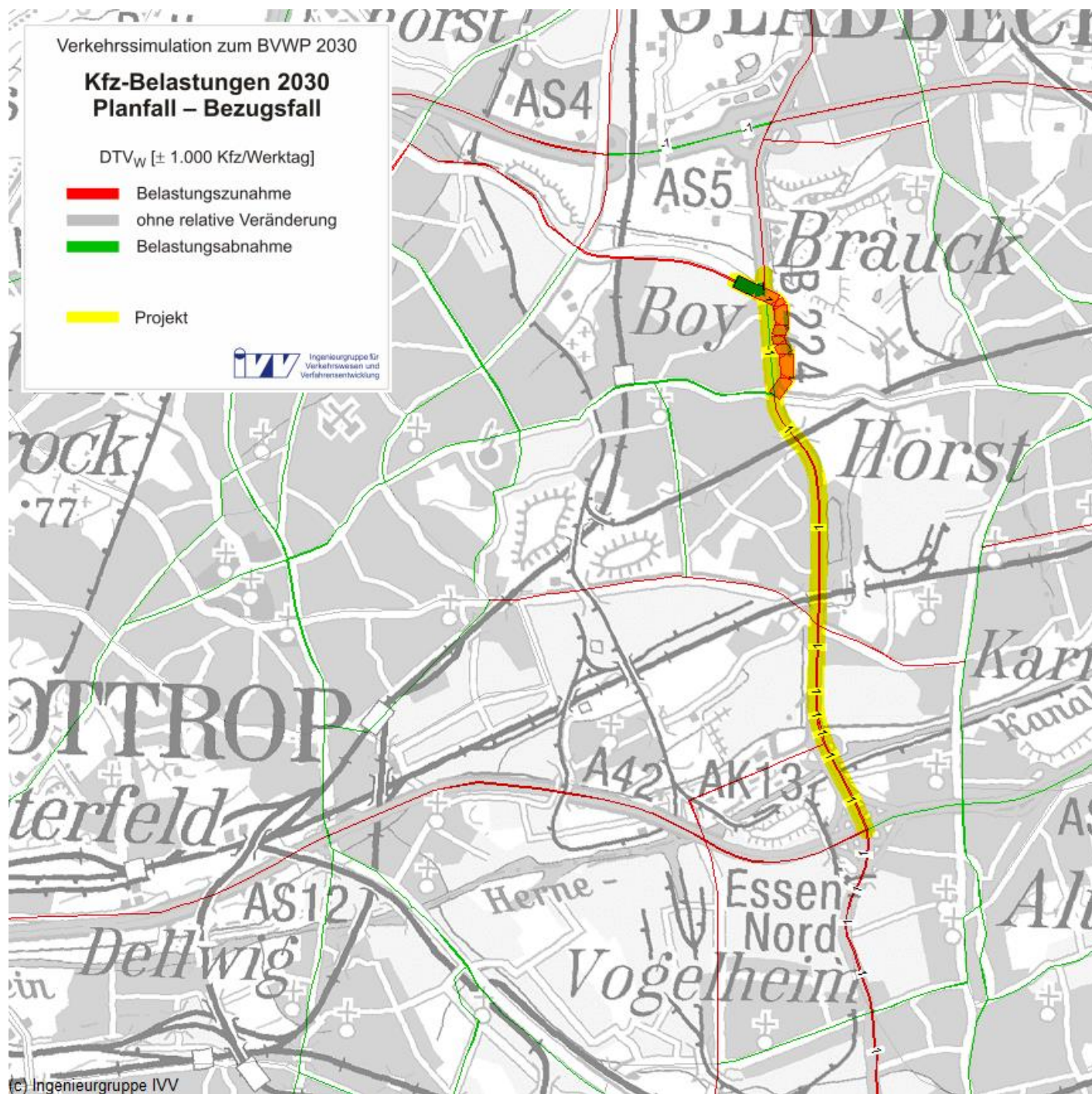


Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

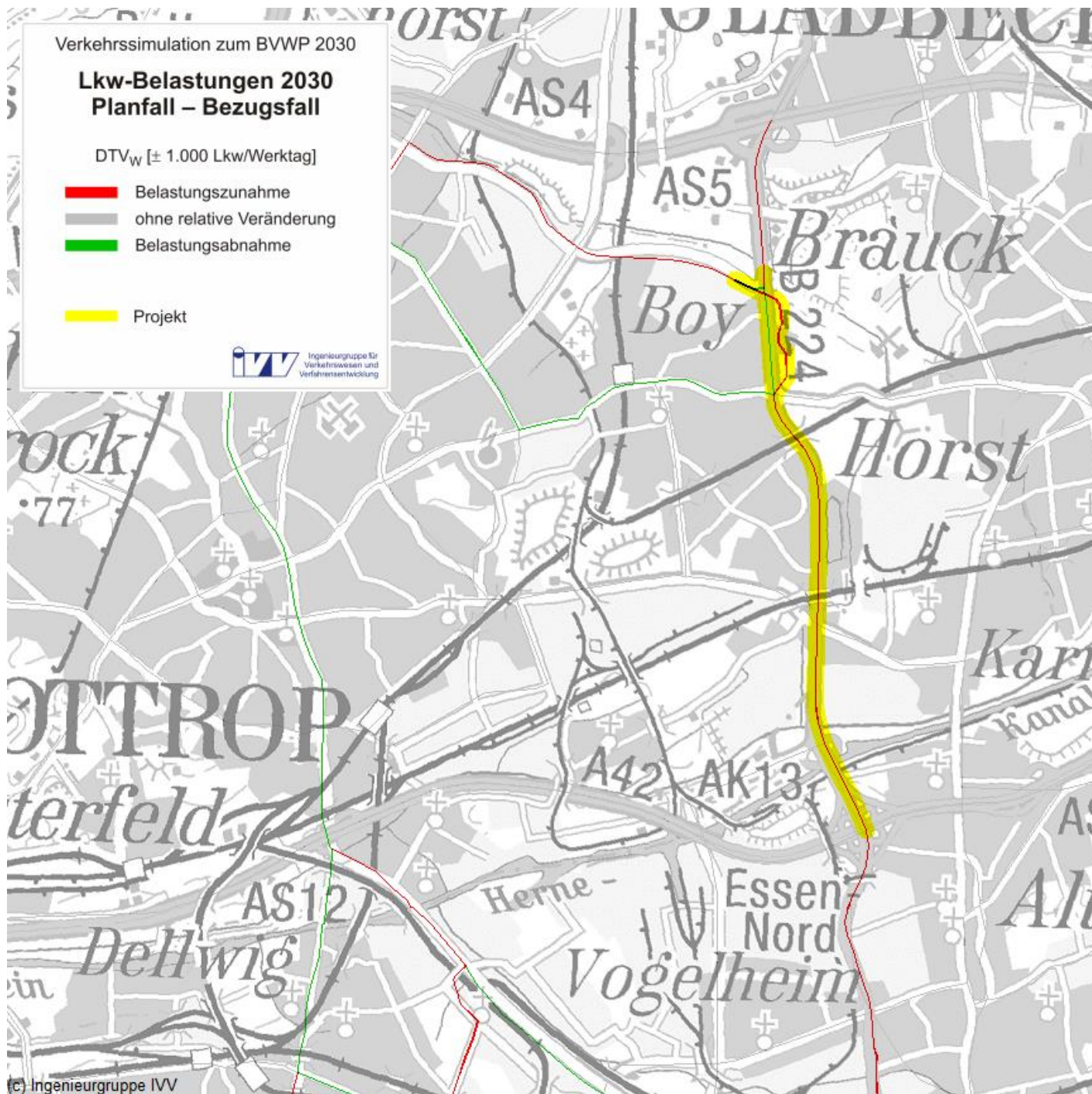


Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

2.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen		
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt			
mittlere Kfz-Belastungen			
im Bezugsfall	46.000		Kfz/Tag
im Planfall	39.000		Kfz/Tag
mittlerer Lkw-Anteil			
im Bezugsfall	9		%
im Planfall	9		%
Verkehrswirkungen im Planfall			
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV)	3,52		Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00		Mio. Pkw-km/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00		Mio. Pkw-km/a
	-0,53		Mio. Pkw-h/a
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV			(88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00		Mio. Pkw-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00		Mio. Pkw-h/a
	-0,74		Mio. Personen-h/a
Veränderung der Reisezeit im PV			(91 % Fahrzweck Privat, 9 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00		Mio. Personen-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00		Mio. Personen-h/a
	-0,74		Mio. Personen-h/a
Veränderung der Betriebsleistung Güterverkehr (GV)	0,09		Mio. Lkw-km/a
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV	-0,03		Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km	-0,03		Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km	-0,01		Mio. Lkw-h/a
Veränderung der Kraftstoffverbräuche (PV+GV)			
Benzin	0,95		Mio. l/a
Diesel	0,66		Mio. l/a
Gas	0,34		Mio. l/a
Elektro	0,07		Mio. kWh/a
Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV)			
Stickoxid-Emissionen (NOx)	7,14	-0,32	6,83 t/a
		Pkw	Lkw
		Kfz	

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	79,57	-0,81	78,76	t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	4.701,47	180,20	4.881,67	t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	0,72	-0,03	0,69	t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	0,20	0,00	0,21	t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,03	0,00	0,03	t/a
Veränderung der Zuverlässigkeit				
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	11,14			Tsd. h/a
Veränderung der Trennwirkungen	-6,62			Tsd. Personen-h/a

2.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	0,609	12,589
Fahrzeughalterkosten		0,252	5,206
Betriebsführungskosten (Personal)		2,331	48,231
Betriebsführungskosten (Betrieb)		-1,974	-40,848
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,048	-1,003
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	0,784	16,221
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	3,995	82,653
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,000	0,000
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	0,069	1,430
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	0,000	0,000
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,144	-2,976
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	-0,030	-0,627
Innerorts	NGi	0,000	0,000
Ausserorts	NGa	-0,030	-0,627
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	-0,844	-17,464
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	NA1	-0,105	-2,175
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	-0,005	-0,101
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	NA3	-0,708	-14,644
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	-0,001	-0,024
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	-0,025	-0,512
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	NA6	0,000	-0,009
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	0,042	0,876
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	0,186	3,849
Gesamtnutzen		4,619	95,548

Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	3,83	-
Aus- und Neubaukosten	37,73	-
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	41,56	30,933

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens 95,5 Mio. €

Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten 30,9 Mio. €

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) 3,1

Grundlagen der Barwertermittlung

Zeit bis Fertigstellung: 172 Monate > 14 Jahre

Dauer der noch ausstehenden Planungen

**116
Monate**

Dauer der Bauphase

56 Monate

Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)

46 Jahre

2.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert] -21,067

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt" gering

Das Ausbauprojekt verläuft im städtischen Raum von Bottrop. Am nördlichen Bauende ist eine Teilstrecke als Neubau, z.T. auf landwirtschaftlichen Nutzflächen, vorgesehen. Nordöstlich liegt ein NSG innerhalb der Wirkzone des Vorhabens. Die Trasse verläuft entlang eines LSG.

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Beschreibung Bewertung

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

Nr.	Kriterium	Differenz Planfall- Bezugsfall		Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	-	-	-	-
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	0	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	-0,3	Tsd. qm	-0,030	-0,627
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	5.873,860	t/a	-0,852	-17,620
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO_x)	6,826	t/a	-0,105	-2,175
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	78,763	t/a	-0,005	-0,101
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	0,689	t/a	-0,001	-0,024
	Feinstaub-Emissionen	0,206	t/a	-0,025	-0,512
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,032	t/a	0,000	-0,009
	Nutzensumme Umwelt				-21,067

Umweltbeitrag Teil 2

(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung je Kriterium
		absolut	Betroffenheit pro Strecken km	
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	0,2 ha	0,04 ha/km	mittel
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten			gering
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	0	Anzahl Gebiete - -	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0	Anzahl Gebiete - -	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	0,0 ha	0,00 ha/km	gering
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)			gering
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	0,0 km	0,00 km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von	0,0 km	0,00 km/km	-

„Teilprojekt 1“ A 52 AK Essen-N - s AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T1-NW

unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)				
1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	Anzahl	-	-
2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	0	Anzahl	-	-
2.5 Flächeninanspruchnahme	4,6	ha	-	-
2.6 Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,0	km	0,00	km/km gering
2.7 Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km gering
2.8 Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0	ha	-	- gering
Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von				
2.9 Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	0,4	ha	0,09	ha/km mittel

Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte

1 Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten	-
2 Querungshilfen eingeplant	-
3 Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	-
4 Sonstiges:	-

Die zusätzlichen Sachverhalte führen
zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer
eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt -
zu keiner Veränderung des Ergebnisses -
zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger
kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt -

Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 8 und 9 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

Abb. 8: Geschützte Gebiete

Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

2.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

2.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Nicht bewertungsrelevant.

2.11 Ergänzende Betrachtungen

Engpassbeseitigung auf dem Straßenzug des Projektes

Gesamtlänge des Projektes	3,6 km	
Staulänge im Bezugsfall	0.3 km	willkürliche Annahme, Staus nur in rush hour
Staulänge im Planfall	0 km	

Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 0.3 km reduziert. **willkürliche Annahme**

Engpass vollständige Auflösung **fraglich, da rundherum sechsstreifig ausgebaut werden soll, hier nur vierstreifig**

Gelb markierte Eintragungen in roter Farbe sind von Martin Arnold (7. Juni 2016)

**S. 2: - Zeichnung und Deklaration falsch: in allen Karten fehlt Autobahnkreuz A2 / A52
- Einziger eindeutiger Hinweis, dass Bau des Autobahnkreuzes gemeint ist**

**S. 3: - Kosten 96,4 Mio. €
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: „3,1“
- Keine eigene Nutzen-Kosten-Analyse (s. S. 5), sondern Übernahme des Wertes aus TP 1, bei dem die hohen *Kosten von TP2 nicht berücksichtigt* wurden.
Korrekturrechnung siehe „Gesamtprojekt“.
- Widerspruch bei Dringlichkeitseinstufung**

S. 4: „Autobahndreieck“ (Widerspruch)

S. 5: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung: TP2 liegt nicht „im Stadtraum von Bottrop“; Naturschutzgebiete in der Nähe!

S. 8: wegen *städtebaulicher Relevanz* gerade des (hier verschwiegenen) Autobahnkreuzes lehnte die Mehrheit im Ratsbürgerentscheid 2012 die Autobahn ab.

aus dem vom BMVI am 17. 3. 2016 veröffentlichten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans:

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A52-G60-NW-T2-NW/A52-G60-NW-T2-NW.html>

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Projektinfo

- A52-G60-NW-T2-NW
- A 52 s AD Essen/Gladbeck - AD Essen/Gladbeck

Inhalt

- [1 Hauptprojekt A52-G60-NW](#)
- [3 Teilprojekt: A52-G60-NW-T2-NW](#)
- [3.1 Übersicht](#)
- [3.2 Grunddaten](#)
- [3.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise](#)
- [3.4 Alternativenprüfung](#)
- [3.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall](#)
- [3.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen](#)
- [3.7 Nutzen-Kosten-Analyse \(Modul A\)](#)
- [3.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung \(Modul B\)](#)
- [3.9 Raumordnerische Beurteilung \(Modul C\)](#)
- [3.10 Städtebauliche Beurteilung \(Modul D\)](#)
- [3.11 Ergänzende Betrachtungen](#)

3 Teilprojekt 2

A 52 s AD Essen/Gladbeck - AD Essen/Gladbeck

3.1 Übersicht

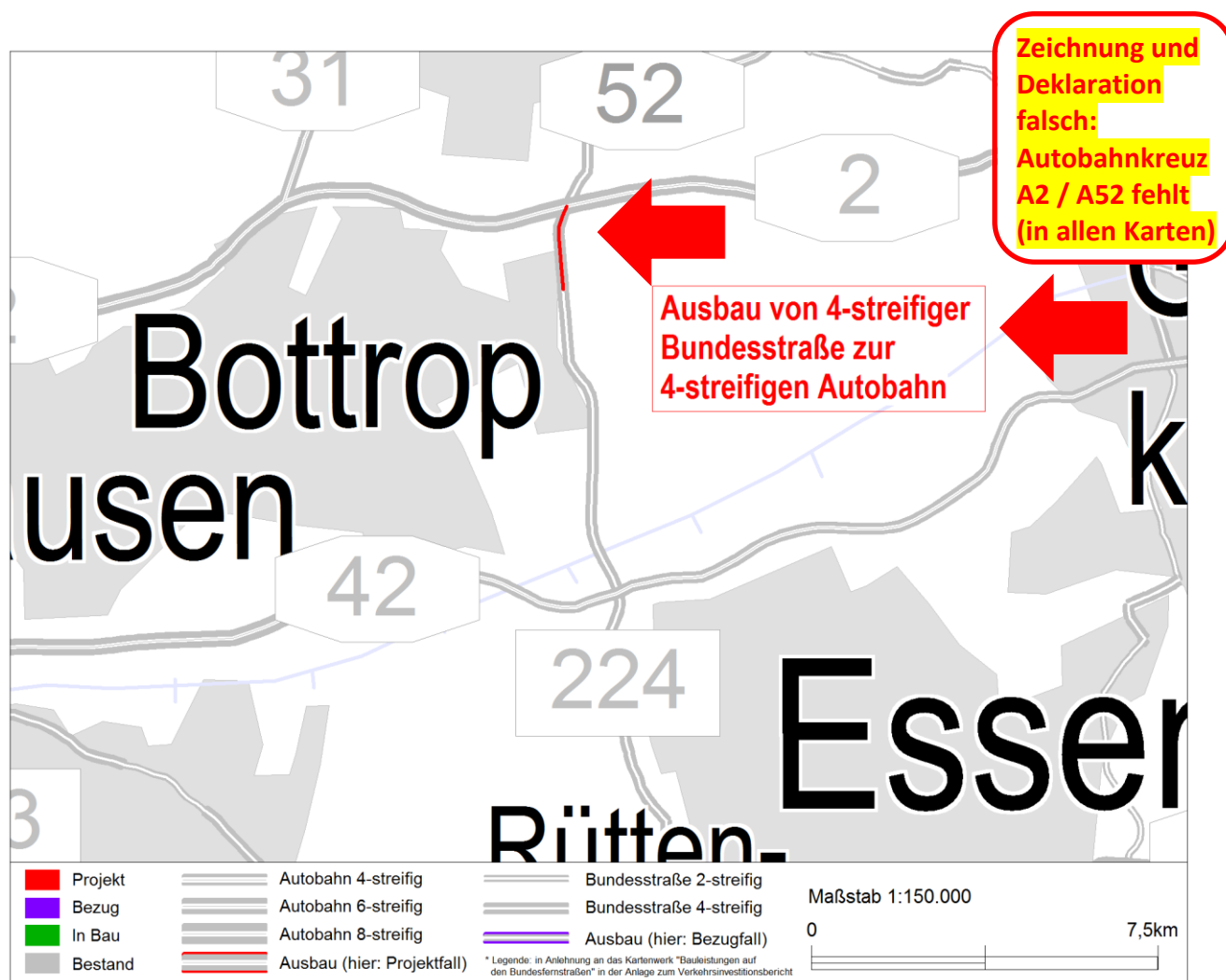


Abb. 1: Lage der Maßnahme

3.2 Grunddaten

Projektnummer	A52-G60-NW-T2-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	A 52
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	0,1 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	4-streifiger Neubau
Planungsstände	Planfeststellung beantragt am 05.08.2014
Künftige mittlere Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030	- Kfz/24h
im Planfall 2030	- Kfz/24h


tatsächliche Länge: 1,3 km

Einzigster eindeutiger Hinweis auf Autobahnkreuz: dafür wurde 2014 die Planfeststellung beantragt

“Teilprojekt 2” A 52 s AD Essen/Gladbeck - AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T2-NW**Dringlichkeitseinstufung Vordringlicher Bedarf (VB)**

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	72,3	-	-
		davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,2
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	60,1	Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe	0,2
		Dritter	
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	12,2	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	59,9	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ¹⁾)	96,4	-	(Nicht eindeutiger) Hinweis auf Autobahnkreuz: hohe Kosten für kurzes Stück

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung	
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,1	 Keine eigene Nutzen-Kosten-Analyse (s. S. 5), sondern Übernahme des Wertes „3,1“ aus TP 1, bei dem die hohen Kosten von TP 2 nicht berücksichtigt wurden.
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering	
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant	
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant	

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

0.0

Dieses Teilprojekt ist nur in Zusammenhang mit dem TP 1 bewertbar. Es wird auf dessen Bewertung verwiesen. **Widerspruch: TP1 wurde in „VB-E“ eingestuft, TP2 in „VB“ (s. oben S. 3)**

Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Im Bereich der Städte Gladbeck, Bottrop und Essen übernimmt die Bundesstraße B 224 die Funktion einer wichtigen regionalen, überörtlichen Nord-Süd-Verbindung. Die Verknüpfungen mit den Autobahnen A 42 am Kreuz Essen-Nord, der A 2 an der Anschlussstelle Essen-Gladbeck und der Übergang der B 224 in die A 52 im Osten

“Teilprojekt 2” A 52 s AD Essen/Gladbeck - AD Essen/Gladbeck A52-G60-NW-T2-NW

Gladbecks, zeigt, dass die Bundesstraße auch eine wichtige überregionale Verkehrsverbindung darstellt. Der derzeitige Ausbauzustand der B 224, der eine Vielzahl plangleicher Kreuzungen und Einmündungen aufweist, wird der heutigen Verkehrsbedeutung nicht mehr gerecht. Dementsprechend ist der Ausbau zu einer Autobahn (A 52) vorgesehen, wobei der Trassenverlauf der B 224 beibehalten wird. Die heutige Verknüpfung der B 224 mit der A 2 wird durch ein leistungsfähiges **Autobahndreieck** ersetzt.

Widerspruch zu Planfeststellungsunterlagen von 2014 (s. S. 2):

3.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL 2_1_A52_G60_NW_T2_NW_ÜPL.pdf](#) (756.8KB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Nordrhein-Westfalen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Recklinghausen, Kreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Borken II (126)

3.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde für den ganzen Bedarfplanabschnitt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) durchgeführt.

3.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Siehe Hauptprojekt.

3.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Siehe Hauptprojekt.

3.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Siehe Hauptprojekt.

Keine eigene Nutzen-Kosten-Analyse

3.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Gesamtwirtschaftliche Bewertungsdaten liegen nur für das Hauptprojekt vor. Für dieses Teilprojekt ist deshalb der Umweltbeitrag Teil 1 nicht bewertungsrelevant.

weil keine Daten vorliegen, „nicht relevant“ – Logik?

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt" gering

Das Ausbauprojekt liegt im Stadtraum von Bottrop. Hinsichtlich der betrachteten Umweltkriterien liegen keine Konflikte vor.

nein, es liegt auf Gladbecker Gebiet. 140 m nahe der Trasse: Naturschutzgebiet Natroper Feld

Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 2 und 3 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

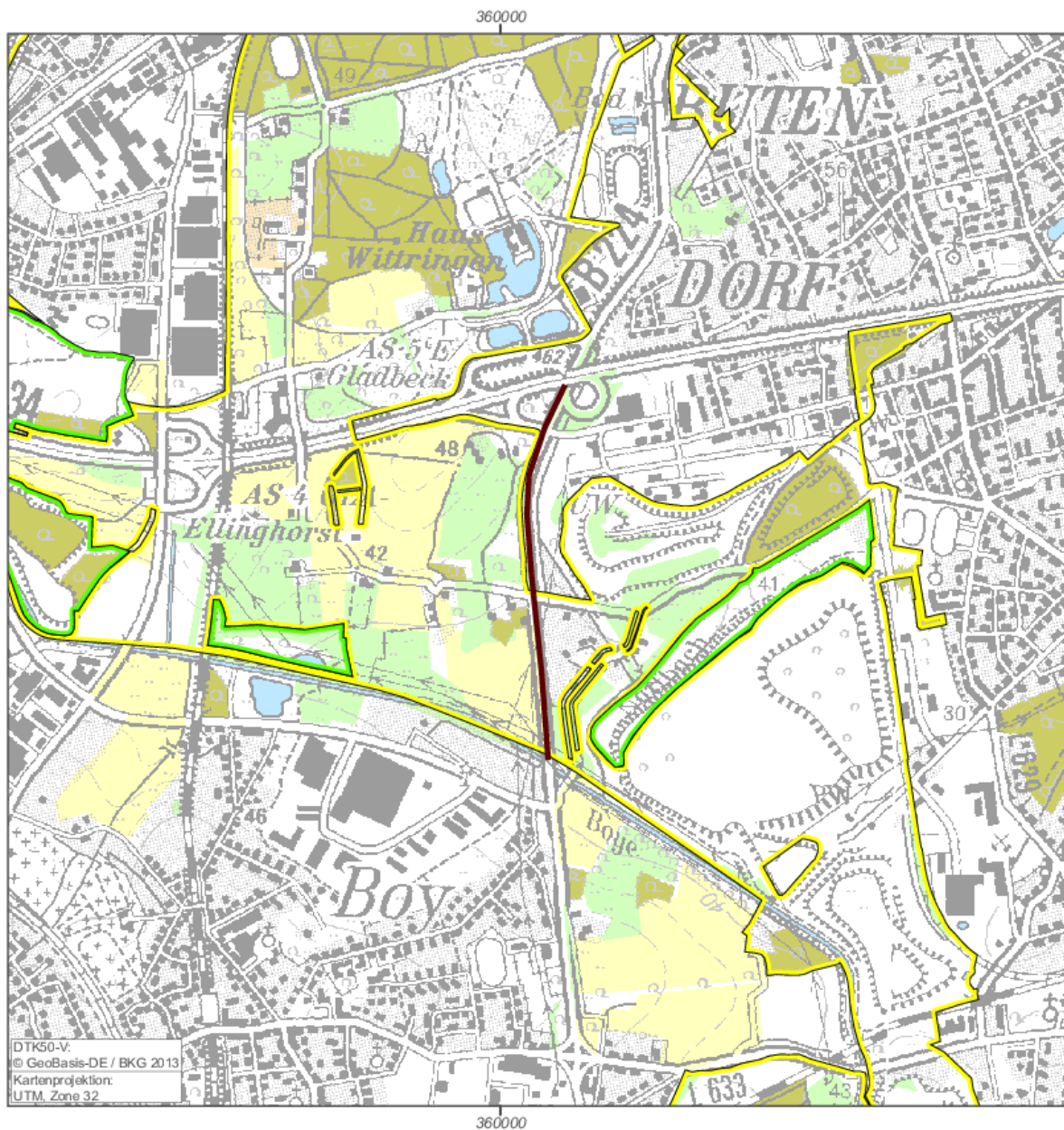


Abb. 2: Geschützte Gebiete



Abb. 3: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

3.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

3.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Nicht bewertungsrelevant.

wegen *städtebaulicher Relevanz* gerade des (in diesem Dossier nicht erwähnten) Autobahnkreuzes lehnte die Mehrheit im Ratsbürgerentscheid 2012 die Autobahn ab

3.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.