

Freie Kommentierung der

## Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU

zum Neubau der A 52 zwischen Autobahnkreuz  
Essen/Nord und Autobahnkreuz Essen/Gladbeck

Bearbeitung: Davids, Terfrüchte + Partner, Landschaftsarchitekten, Im Löwental 76, 45239 Essen

UVU Bottrop



### KOMMENTATOR

Landschaftsarchitekt AK NW

Dipl.-Ing. Stephan Müller

Goetheplatz 1

45964 Gladbeck

Tel.: 0 176 / 780 526 72

Fax: 0 20 43 / 31 45 52

**Inhaltsverzeichnis**

**VORWORT**

**Seite 1**

<b>TEXTSTELLE</b>	<b>UVU KAPITELÜBERSCHRIFT</b>	<b>KOMMENTAR SEITE</b>
Seite 5 Abs. 2	<b>1. Anlass</b>	<b>3</b>
Seite 8 Abs. 1	<b>Wirkungsprognose und Variantenvergleich</b>	<b>3</b>
Seite 8 Abs. 2	<b>Wirkungsprognose und Variantenvergleich</b>	<b>3</b>
Seite 8 Abs. 4	<b>4. Abgrenzung des Untersuchungsraumes</b>	<b>4</b>
Seite 14 Abs.4	<b>FLÄCHENNUTZUNGSPÄNE</b>	<b>4</b>
Seite 15 Abs.3 u. Abs. 5	<b>LANDSCHAFTSPÄNE</b>	<b>5</b>
Seite 16 Abs. 1 – 3	<b>INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG (IBA)</b>	<b>5</b>
Seite 18 Abb. 2	<b>Ökologische Faktoren in den Städten</b>	<b>5</b>
Seite 18 Abs.3 + 4	<b>2.2 Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit</b>	<b>5</b>
Seite 19 Abs. 3	<b>Wohnen und Wohnumfeld</b>	<b>5</b>
Seite 20 Abs. 2	<b>Wohnen und Wohnumfeld</b>	<b>6</b>
Seite 20 Abs. 3	<b>FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>6</b>
Seite 20 Abs. 4 - 5	<b>FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>6</b>
Seite 21 Abs. 2	<b>FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>6</b>
Seite 22	<b>Erholungsnutzung</b>	<b>6</b>
Seite 23 Abs. 2	<b>FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>6</b>
Seite 23 Abs. 4	<b>FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>7</b>
Seite 24 Abs. 3	<b>Vorbelastungen</b>	<b>7</b>
Seite 25 Abs. 2	<b>Vorbelastungen</b>	<b>7</b>
Seite 26 Abs. 1	<b>Vorbelastungen</b>	<b>8</b>
Seite 26 Abs. 2	<b>Vorbelastungen</b>	<b>8</b>
Seite 26 Abs. 6	<b>2.3 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt</b>	<b>8</b>
	<b>DIE STADT ALS LEBENSRAUM FÜR FLORA UND FAUNA</b>	
Seite 27 Abs. 4	<b>FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>8</b>
Seite 31 Abs. 2	<b>Verkehrsflächen - Straßen</b>	<b>8</b>
Seite 32 Abs. 2	<b>Streng und besonders geschützte Arten</b>	<b>9</b>
Seite 33 Abs. 1	<b>Streng und besonders geschützte Arten</b>	<b>9</b>
Seite 37 Abs. 3	<b>Altlastenverdachtsflächen</b>	<b>9</b>
Seite 38Abs. 1	<b>Schadstoffbelastungen entlang stark befahrener Straßen</b>	<b>9</b>
Seite 42Abs. 3	<b>Klima / Luft, FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>10</b>
Seite 43Abs. 2 – 6 u.	<b>Klima / Luft, FUNKTIONSBEWERTUNG</b>	<b>10</b>
Seite 44		
Seite 47 Tab.13	<b>Funktionsbewertung - Orts- und Landschaftsbild</b>	<b>10 - 11</b>
Seite 51Abs. 1	<b>III. Darstellung des Raumwiderstandes</b>	<b>11</b>
Seite 51Abs. 2	<b>Konfliktschwerpunkte</b>	<b>11</b>
Seite 52 Abs. 5	<b>IV. Wirkungsprognose / Variantenvergleich</b>	<b>11</b>
	<b>Baubedingte Beeinträchtigungen</b>	
Seite 53 Abs. 1	<b>Baubedingte Beeinträchtigungen</b>	<b>11</b>
Seite 54 Abs. 2	<b>Anlagenbedingte Wirkungen auf Klima / Luft</b>	<b>12</b>
Abs. 2 - 5	<b>Anlagenbedingte Wirkungen auf Kultur- und Sachgüter</b>	
Seite 55 - 56	<b>Betriebsbedingte Wirkungen auf Lebensräume, Flora und Fauna</b>	<b>12</b>
	<b>- Betriebsbedingte Wirkungen auf Kultur- und Sachgüter</b>	
Seite 58 Abs. 3	<b>Matrix zur Bestimmung des Risikos</b>	<b>12</b>
Seite 60 Abs. 7	<b>2 Entwicklung des Raumes ohne die geplante Maßnahme</b>	<b>12</b>
	<b>(Prognose-Null-Fall)</b>	
Seite 60 – 61	<b>Entwicklung der Immissionen</b>	<b>12</b>
Seite 62 Abs. 3	<b>Entwicklung der Immissionen</b>	<b>13</b>
Seite 62 Abs. 4	<b>Entwicklung der Immissionen</b>	<b>13</b>
Seite 62 Abs. 5	<b>Entwicklung der Immissionen</b>	<b>13</b>
Seite 62 Abs. 6	<b>Entwicklung der Immissionen</b>	<b>13</b>
Seite 64 Abs. 3	<b>3.1 Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>13</b>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52**  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck

**Inhaltsverzeichnis**

TEXTSTELLE	UVU KAPITELÜBERSCHRIFT	KOMMENTAR SEITE
Seite 66 Abs. 3	3.1 Beschreibung des Vorhabens	14
Seite 75 Abs. 1	3.2.4 Auswirkungen auf Klima und Luft	14
Seite 75 Abs. 2	3.2.4 Auswirkungen auf Klima und Luft	15
Seite 93 Abs. 4	Umweltbereich Mensch, Resümee	15
Seite 98 Abs. 1	Umweltbereich Lebensräume, Flora + Fauna	15
Seite 100 Abs. 3	Umweltbereich Mensch	15 -16
Seite 101 Abs. 3	Wohnumfeld und die Erholungsnutzung, Resümee	16
Seite 103 – 110	Anbindung Straßen Im Gewerbepark und Kösheide V1 – V4	17
Seite 111 Abs.3	ABSCHNITT 6, - Autobahnkreuz Gladbeck	18
Seite 112 Abs. 1	ABSCHNITT 6, - Autobahnkreuz Gladbeck	18
Seite 113 Abs. 3	ABSCHNITT 6, - Autobahnkreuz Gladbeck	18
Seite 113 Tab. 24	Versiegelung / Flächeninanspruchnahme im Abschnitt 6	19
Seite 114 Abs. 1	Auswirkungen auf das Grundwasser	19
Seite 114 Abs. 3	Umbau des Wittringer Mühlenbaches	19
Seite 115 Abs. 2	Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes	19
Seite 115 Abs. 5	Umweltbereich Mensch	19
Seite 115 Abs. 8	Umweltbereich Mensch	20
Seite 116	Resümee	20
Seite 118	V. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse	20
Seite 119 Abs. 1	Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit	21
Seite 120 Abs. 2	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	21
Seite 120 Abs. 6	Auswirkungen auf Boden und Wasser	21
Seite 121 Abs. 3	Auswirkungen auf Boden und Wasser	21
Seite 122 Abs. 3	Auswirkungen auf Klima und Luft	22
Seite 122 Abs. 6	Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild	22
Seite 123 Abs. 2	Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild	22
	<b>ABSCHLUSSBEMERKUNG</b>	<b>Seite 23</b>
	<b>QUELLENANGABE</b>	<b>Seite 25</b>

## Vorwort

Im November 2007 wurde ich von der Bottroper Bürgerinitiative "Stoppt A 52" zu einem Treffen eingeladen. Privat befasse ich mich schon seit längerer Zeit mit dem geplanten Ausbau der A 52 zwischen Essen und Gelsenkirchen, so dass mir das Thema bekannt war. Wie viele Bürger der Region, hatte ich zunächst keine Bedenken darüber, dass eine bestehende Bundesstraße zur Autobahn umgewidmet werden sollte. Je mehr ich mich jedoch mit dem umfangreichen Thema befasste, desto mehr Fragen blieben für mich bis heute unbeantwortet. Über die Bürgerinitiative hatte ich zum ersten Mal Zugang zu der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) für den Teilabschnitt Bottrop, deren Ergebnisse mir an jenem Abend auszugsweise präsentiert wurden. Nachdem ich damals direkt von der Bürgerinitiative damit beauftragt wurde, eine bürgerverständliche Übersetzung zu verfassen, erfolgte eine intensive Arbeitsphase, deren Ergebnis heute hier vorliegt.

Während ich die knapp gehaltene Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Teilabschnitt Gladbeck bereits studiert hatte, stellte sich mit der UVU Bottrop ein sehr umfangreiches und komplex verfasstes Planwerk dar. Trotz meiner über 15 jährigen Erfahrung mit zahlreichen Umweltbewertungsverfahren und exzellenten Kenntnissen über die beschriebenen Örtlichkeiten, offenbarte sich die Aufgabe als eine große Herausforderung. Ungewöhnlich war es für mich allemal, die wissenschaftliche Arbeit eines renommierten Landschaftsplanungsbüros, gewissenhaft und vor allem objektiv zu beleuchten.

Mir war die Bedeutung des enormen Einflussbereiches des Großprojektes "Lückenschluss A 52" von Beginn an bewusst. Unbefangen stellte ich in der UVU Bottrop prägnante Darstellungen noch deutlicher heraus bzw. konfrontierte ich Aussagen der UVU mit anderen Textpassagen, die sich zum Teil erheblich widersprachen. Viele sensible Umweltbereiche finden in der UVU leider nur unzureichende Berücksichtigung, da offensichtlich die erforderlichen Untersuchungen nicht nachgewiesen werden konnten. Beispielsweise fehlt im Kraneburger Feld eine umfassende Biotopwertkartierung. Ebenso zu vermissen sind ortsbezogene Verkehrsanalysen und, im Zeitalter von Umweltzonen und neuen EU Richtlinien, eine explizite Luftschadstoffmessung innerhalb der dicht besiedelten und empfindlichen Wohngebiete. Stattdessen werden Messstationen zitiert, deren Ergebnisse eine reale Messbeobachtung vor Ort nicht ersetzen können. Außerdem ist es nicht weitsichtig gedacht, wenn Schadstoffbelastungen entlang der derzeitigen B 224, nur die Situation, eines fertig gestellten Teilabschnittes Bottrop, berücksichtigen. Nach dem Bundesfernstraßengesetz beschreibt der geplante "Lückenschluss der A 52" eine hochfrequentierte Transittrasse zwischen dem Rheinland und dem Münsterland mit einer Kapazitätsauslastung von bis zu 140.000 Kfz / 24h. Vor diesem Hintergrund würden viele grenzwertigen Zahlen der UVU zu deutlich höheren Ergebnissen führen.

In der Gegenüberstellung der Verkehrsprognosen bei Lückenschluss, mit den Planungsaussagen der UVU, zeigt sich auch ganz deutlich, dass die Kapazitäten einer Ausgebauten A 52 für den Transitverkehr völlig unzureichend sind. Die Aussage der UVU, dass regionale Verkehrsströme mit dem Ausbau zur A 52 besser, als mit der B 224, abgewickelt werden könnten, sei in diesem Zusammenhang dahin gestellt. Um eine verlässliche Aussage in der UVU zu treffen, bedarf es weit mehr, als unterstellte Annahmen und hochgerechnete Bewertungsmodelle über die Emissionsbelastungen auf die Umgebung. Des Weiteren ist der unzureichende und nicht nachvollziehbare Untersuchungsraum (UR) soweit zu vergrößern, dass relevante Bereiche NICHT AUSGEKLAMMERT werden und naturräumliche Zusammenhänge ausreichend ihre Berücksichtigung finden. Vor dem Aspekt, dass die A 52 als hochfrequentierte Transitautobahn geplant ist, wird es unverzichtbar, die prognostizierten Zahlen dieses Szenarios schon bei der UVU zu berücksichtigen.

Bezüglich seiner Lesbarkeit wurde der vorliegende UVU – Kommentar so strukturiert, dass in der linken Spalte die Textstellen mit Seitenangaben und Absätzen erwähnt sind. In Spalte 2 finden Sie in Kurzform den zitierten Originaltext, der zum besseren Verständnis, dem Kommentar der Spalte 3 gegenüber gestellt wurde. Es empfiehlt sich auf jeden Fall, die UVU zur Hand zu nehmen, um die zitierten Passagen als vollständiges Kapitel besser zu verstehen. In der vorliegenden Kommentierung wurden die UVU - Originaltexte aus Platzgründen auf das Wesentliche gekürzt.

Dieser Kommentar kann selbst nicht dem Anspruch einer vollständigen Umweltanalyse gerecht werden, da eine erhebliche Menge, an verlässlichen und dennoch bedeutenden Bewertungsparametern, fehlen. Die Größendimension des gesamten Projektes "Lückenschluss A 52" und die große zeitliche Abfolge beinhalten, eine schwer erfassbare Dynamik. Besonders diese Bedingungen erfordern straffe Parameter, die sich auf faktische Zahlen stützen. Die kommenden Gesetzgebungen in Richtung Luftreinhaltepläne und anderer Vorgaben, im Hinblick auf eine lebenswertere Umwelt (Biodiversität, Flächenmanagement etc.), erfordern einen nachhaltigen Weitblick.

Wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden können, wird es schwer sein, den Sinn und Zweck zukünftiger Umweltgutachten dauerhaft in der Öffentlichkeit zu vertreten. Dies ist einer der vielen Gründe, weshalb ich mich als Gladbecker Landschaftsarchitekt aufgerufen fühlte, den vorliegenden Kommentar zu erarbeiten.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 5 Absatz 2	“Zusammen mit dem ebenfalls im vordringlichen Bedarf enthaltenen südl. anschl. Abschnitt auf Essener Stadtgebiet zwischen dem ABKR Essen – Nord und einem künftigen ABKR Essen – Ost ergibt sich eine neue durchgehende Nord-Süd-Verbindung im zentralen Ruhrgebiet, die regionale und überregionale Verkehrsfunktionen übernehmen und das örtliche Straßennetz entlasten soll.“	Hypothetische Annahme bezüglich der prognostizierten örtlichen Straßennetzentlastung, die in keiner Weise begründet wird (Quellenangabe fehlt). Eher findet hier eine Verlagerung des Nord – Süd Verkehrs der A3 und A2 zu Lasten der örtlichen Straßennetze in Essen, Bottrop, Gladbeck und Gelsenkirchen statt.
Seite 5 Absatz 2	“..., ein leistungsfähiger Knotenpunkt mit der A2 hergestellt und die plangleichen Verknüpfungen mit dem örtlichen Straßennetz beseitigt werden sollen....“	In Anbetracht des „Verteilungswirrwarrs“ des geplanten ABKR Gladbeck, ohne jeglichen Erfahrungsvergleich, bleibt die Leistungsfähigkeit eine hypothetische Annahme deren Beweiskraft fehlt.
Seite 8 Absatz 1	“Die vorgenannten Untersuchungsinhalte (entsprechend MUVS 2001) sind vorrangig auf die Linienführung bei Neubauvorhaben zugeschnitten. Bei vorliegendem Projekt ist der Neubau der A 52 <u>ohne weitere Alternativen in der bestehenden Linie der B 224 vorgesehen</u> . Im Mittelpunkt der Bearbeitung steht der systematische Vergleich technischer Lösungen, unterschiedlicher Formen der Knotenpunkte und der Folgemaßnahmen im örtlichen Straßennetz, die vor dem Hintergrund des Prognose-Null-Falls zu bewerten sind. <u>Die Untersuchungsinhalte sind dementsprechend auf das Vorhaben abgepasst.</u> “	Es wird hier sehr offen darüber berichtet, dass keine alternativen Trassen erwogen wurden. Besonders in Höhe Bottrop – Boy stellt die Trassenführung auf bestehender B 224 einen sehr großen Konfliktfall dar. Auf Seite 7 unter Raumanalyse wurde ausdrücklich erwähnt, dass es u.a. die Aufgabe einer UVU ist Varianten zu entwickeln. <u>Warum wird dies hier nicht umgesetzt ?</u>  <u>Höchst interessant und überaus fragwürdig sind die vielen Hinweise, dass die UVU auf das Bauvorhaben angepasst wurde. Fachlich richtig wäre es umgekehrt, nämlich, das Bauvorhaben orientiert sich am neutralen Ergebnis“ der UVU. Der eigentliche gutachterliche Anspruch einer UVU wird hier ohne fachliche Rechtfertigung beschnitten. Die Neutralität der gesamten UVU wird mit dieser niedergeschriebenen Aussage aufgehoben, da die Vorgaben des Auftraggebers nicht so elementar wie hier in die Beurteilung eingreifen dürfen. Es fehlt im Übrigen das Protokoll zum stattgefundenen “Scopingtermin“</u>
Seite 8 Absatz 2	„...; die sich an den örtlichen Gegebenheiten orientiert <u>und keine standardisierten Wertmaßstäbe ansetzt, die dem spezifischen Raum nicht gerecht werden könnten.</u> “	Die Abgrenzung des UR orientiert sich entgegen der Aussage an gar keine örtlichen Gegebenheiten. Der UR ist überwiegend parallel zur geplanten Trasse markiert. Als statisches und sehr abstraktes Konstrukt fehlt in der gesamten UVU die Rechtfertigung warum der UR diese Abgrenzung erhalten hat. Raumbezüge wurden durchweg ignoriert. Die zitierte Aussage beinhaltet eine gewisse Willkür, die sich scheinbar ihre eigenen Regeln schreibt. Wenn hier die anerkannte Wertmaßstäbe nicht berücksichtigt werden, wie soll dann eine Beurteilung der UVU möglich sein ? Was ist mit „spezifischem Raum“ gemeint ? Wenn der Raum etwas Besonderes aufzuweisen hat, wie in der UVU zahlreich erwähnt, wie kann dann das Ergebnis der UVU die ungünstigsten Varianten befürworten ? Räumliche Zusammenhänge müssen in die Betrachtung einbezogen werden, da der Einflussbereich großflächig anzusetzen ist. Sehr widersprüchliche Formulierungen in der UVU.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 8 Absatz 4	<p>„...Grundlage für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes (UR) sind die zu erwartenden umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens und ihre Reichweite. Als Abgrenzungskriterien in den Vordergrund treten innerhalb der UVU vor allem die Schutzgüter Mensch und Landschafts- und Ortsbild, während die sonst üblichen Kriterien naturräumlicher Art von untergeordneter Bedeutung sind. Dies führt dazu, dass der UR auf das nähere Umfeld der Straße beschränkt werden kann. Der UR 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....“</p>	<p>Wer bestimmt eigentlich, dass “die üblichen Kriterien naturräumlicher Art“ eine untergeordnete Bedeutung haben ?  <u>Fakt ist</u>, dass sich im unmittelbaren Bereich des UR einige naturraumrelevante Gebiete befinden und befinden werden, die durch den Neubau der A52 nachhaltige Konsequenzen zu erwarten haben.          Beispiw.          - das Gladbecker Naturschutzgebiet “Natroper Feld“          - Die Boyaue als künftig renaturierter Retentionsraum, der erfahrungsgemäß ein weites Spektrum von Amphibien und Insekten beheimaten wird          - Der umweltrelevante Ausbau des “Grünzugs C“ im Emscherlandschaftsplan fehlt ebenso bei der Berücksichtigung des UR</p> <p>Allgemein bekannt ist, dass sich Umweltbereiche selten räumlich abgrenzen lassen. Hier verwundert es umso mehr, dass ein Landschaftsplanungsbüro die räumlichen Zusammenhänge von wichtigen Naturräumen im Umfeld der A 52 aus dem UR herausnimmt</p> <p>Bereits seit 1999 besteht die EU-Luftqualitätsrichtlinie deren Konsequenzen aktuell die Ausweisungen der Umweltzonen sind.          Richtig ist, dass Autobahnen von dieser Regelung (Sperrung) ausgenommen sind, falsch ist dagegen die Annahme, dass die UVU die Auswirkungen nicht zu berücksichtigen hat. Die Hintergrundbelastungen einer Autobahn haben durchaus einen weitreichenden und bewiesenen Einfluss auf die Umgebung. Gleiches gilt übrigens für die Lärmimmissionen.          Die vorgelegte UVU geht mit dem ausgewiesenen UR in keinsten Weise auf die festgeschriebenen EU Gesetze ein.</p> <p>Die unberücksichtigten Einflussfaktoren Luft- und Lärm, bei der Dimensionierung des UR, entziehen sich jeglichem fachlichen Verständnis, zumal die Grundlage auf bestehenden EU Gesetzen basiert.  <u><b>Allein diese Umstände machen die UVU in ihrer Gesamtaussage unbrauchbar und jederzeit vor dem Europäischen Gerichtshof juristisch anfechtbar.</b></u></p>
Seite 14 Absatz 4	<p>„Der Welheimer Wald ist LSG. Die südl. anschl. Flotationsbecken sind mit den Aussagen „Flächen für Wald“ und als Suchraum für Flächen zum Ausgleich im Sinn des §1a Abs. 3 BauGB belegt. Letzteres gilt auch für den südl. anschl. Bereich um den Lippenshof und die Boye. Nördl. des Welheimer Waldes, im Kraneburger Feld stellt der FNP Gewerbeflächen dar. Innerhalb des Untersuchungsraumes ist dies die einzige vorgesehene bauliche Entwicklung in den bestehenden Freiraum.“</p>	<p>In Anbetracht der derzeitigen Diskussion, um die Ausweisung eines Gewerbegebietes im Kraneburger Feld ist es nicht nachvollziehbar, wie das Kraneburger Feld gegenüber den Flotationsbecken den Vorzug für eine Bebauung erhält. Besonders im extrem anthropogen überformten und höchst wahrscheinlich mit Altlasten kontaminierten Raum der Flotationsbecken würde eine Versiegelung durch Gewerbeflächen das weitere abdriften von Schadstoffen in das Grundwasser verhindern.          Beim Vergleich der “Heegelandchaft“ mit dem “Kraneburger Feld“ werden widersprüchliche Aussagen getroffen. Hier werden vergleichbare Landschaftsräume innerhalb der UVU und der UVS (Gladbeck) unterschiedlich bewertet. Einerseits wird die “Heege“ ganz hoch in der UVS eingestuft, andererseits steht das landschaftlich vergleichbare ungestörtere “Kraneburger Feld“ zur Disposition.</p>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 15 Abs. 3  Abs. 5----	Bezug Landschaftspläne	Die Landschaftspläne sind 16 Jahre alt (1992). Wie weit wurden die Vorgaben bis heute berücksichtigt? Welche Aussagen werden zum "Kranenburger Feld", dem "Grünzug C" bzw. den großzügig geplanten Brückenüberwürfen und den Autobahnabfahrten in Höhe Bottrop – Boy getroffen ? Sind die LP noch zeitgemäß? Die UVU deutet darauf hin, das dieser Bereich für die "Erhaltung" vorgesehen ist.
Seite 16 Abs. 1-3	<p><b>„Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park Grünzug C (Rahmenplanung) Im Rahmen der IBA Emscherpark sind für den Grünzug C Konzepte entwickelt sowie eine Reihe konkreter Projekte geplant worden, die heute bereits zu einem großen Teil umgesetzt sind:</b></p> <p><b><u>Einzelprojekte im Rahmen der IBA</u></b>  <u>- Wegeverbindungen im Engpassbereich des Regionalen Grünzugs C</u>  - Naturnahe Gestaltung der Boye und ihrer Zuflüsse  - Konkretisierungsplanung Boyetal – <u>Retentionsräume Kranenburger Feld</u>  - Modernisierung der Gartenstadtsiedlung Welheim (Bottrop)  - Gewerbepark Brauck (Gladbeck)  - Bau der Kläranlage Bottrop (Emschergenossenschaft)  - Wunderwald Welheim  Masterplan ELP 2010  <u>Der Masterplan hat den Auftrag die Konturen des ELPs zu bestimmen und eine tragfähige Plattform für die künftige regionale Parkentwicklung zu formulieren.</u>  Zurzeit beschäftigen sich die kommunalen Gremien in den Ausschüssen, Räten und Bezirksregierungen mit den umfangreichen Vorschlägen des Masterplanes. Die Projekt Ruhr GmbH nimmt die Anregungen und Vorschläge der 17 Städten und Gemeinden auf und wird diese in die Endredaktion einfließen lassen.  <u>Die Gebietskulisse bewegt sich im Untersuchungsraum in den oben beschriebenen Bereichen des Grünzugs C“</u></p>	<p>Die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscherpark ist ein weltweit angesehenes Projekt, welches mit öffentlichen Geldern finanziert wurde und wird. Aus der <u>trefflichen Beschreibung</u> wäre der Ausbau einer Autobahn mit all seinen negativen Trennelementen, wie Lärmschutzwand, einer Vielzahl von Brückenüberwürfen, lange parallel zur BAB geführten Autobahnzubringern, Ab- und Auffahrtsohren, Versorgungswegen f. d. BAB, genau das was der Konzeptionierung der IBA Emscher widerstrebt. Ganz zu schweigen von dem "Mega-Autobahnkreuz Gladbeck", welches mit seinem unvergleichlichen Flächenverbrauch eine Unterbrechung des vernetzten Emscher Landschaftsparks bedeuten würde. Besonders in Richtung Norden wird das Erweiterungsprojekt "Grüner Ring Gladbeck" nicht mehr am IBA Grünzug angebunden sein. Im Süden ist der "Grüne Ring" durch die Flächen verbrauchenden Autobahnzubringer und die großräumigen Auf- und Abfahrten gänzlich in Frage gestellt.</p> <p>Der in der UVU aufgezeigte Trassenverlauf geht nicht im Geringsten auf das Vernetzungskonzept des, mit öffentlichen Geldern finanzierten, IBA Emscher Parks ein. Dieses Paradoxon sollte dem Bund der Steuerzahler unverzüglich gemeldet werden, da diese Planung die gesamten Kosten für die IBA Konzepte des UR in Frage stellt.</p>
Seite 18 Abb. 2	Abb. 2	Die Abbildung "Ökologische Faktoren" ist nicht lesbar. Wäre aber zur Verständlichkeit notwendig.
Seite 18 Abs.3+ 4	<b>„2.2 Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“</b>	Hier wird ausdrücklich auf weitreichende Berücksichtigung der gesundheitlichen Aspekte hingewiesen.
Seite 19 Abs. 3	Wohnen und Wohnumfeld	Widersprüchliche Aussage gegenüber Seite 8 Abs. 4 wo die Abgrenzung des UR festgelegt wird. Hier wird der UR nun logischer Weise erweitert. Es hat den Anschein, als wäre die Abgrenzung ab Seite 19 mit den Formulierungen des zitierten Abschnitts damit aufgehoben ?

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 20 Abs.2	„Neben den privaten Freiräumen innerhalb der Siedlungsbereiche haben die zahlreichen Kleingärten und Grabelandflächen besondere Bedeutung für die Erholung im direkten Wohnumfeld.“	Absolut treffend beschrieben
Seite 20 Abs. 3	„...Daneben spielen “gesundheitliche“ Faktoren eine große Rolle. Unterstellt wird dabei, dass mit einem Straßenbauprojekt einer Veränderung der <u>Em</u> mission einhergeht.“	Abgesehen davon, dass <b>Emissionen</b> nicht mit “ <b>mm</b> “ geschrieben werden, ergibt sich hier die Frage: Warum wird hier “ <b>unterstellt</b> “ zitiert, wo doch anerkannte und fachlich fundierte Studien belegen, dass besonders die Wohnumgebung von Straßentrassen hohe Sterblichkeitsraten und Gesundheitsbeeinträchtigungen aufweisen??? Hier wäre der Verweis auf die LANUV (damals noch LÖLF) hilfreich. Der “IUTA Report“ von Prof. Dr. P. Bruckmann, Dr. U. Pfeffer, Dr. D. Gladke, und Herr T. Zang beschreibt eindeutig die Straße als gesundheitsgefährdende Quelle. In Zeiten von Umweltzonen, Feinstaub- und Stickoxiddiskussionen ist es unerklärlich wie “verharmlosend“ hier Emissionen dargestellt werden. Bezüglich Lärm gibt es ebenfalls spezielle Screeningverfahren, die bereits an bestehenden Autobahntrassen deutlich zeigen, wie weitreichend die Lärmausbreitung, trotz Lärmschutzwand ist.
Seite 20 Abs. 4 - 5	...“die Vermeidung von Lärm ist bei der Planung im Sinne der für den Immissionsschutz geltenden Vorsorgegrundsatzes (z.B. § 50 BImSchG) zu berücksichtigen“	Der § 50 des BImSchG beschreibt eindeutig, dass die vorliegende Planung die Vorgaben nicht erfüllen kann. Das bei einer prognostizierten Verkehrsdichte von ca. 75.000 Kfz / 24 h, trotz Lärmschutzwand, die Einhaltung der Lärmparameter nicht erreicht werden, zeigen beispw. die Lärmkarten von Bottrop und Gladbeck (Quelle: LANUV). Warum sollten ausgerechnet bei der A 52 die Grenzwerte nicht überschritten werden ? Hier wird eindeutig Schönfärberei betrieben.
Seite 21 Tab.  Abs. 2	Tabelle  Funktionsbewertung----->	Der Paragraphenbezug der Immissionsgrenzwerte nach BImSchG fehlt hier. So gesehen, sind die Werte nicht nachvollziehbar bzw. vergleichbar.  Alle aufgeführten, mit einer sehr hohen Kategorie, bewerteten Empfindlichkeiten befinden sich im Bereich des UR bzw. in unmittelbarer Nähe. Schulen, Wohngebiete, Kleingartenanlagen, öffentliche Grünflächen für Naherholung und Sportanlagen würden von einem Ausbau der A 52 extrem beeinträchtigt werden, sind aber nicht im UR.
Seite 22	Erholungsnutzung	<u>Auf der gesamten Seite werden die bedeutenden Vorzüge sehr gut herausgestellt und die Nachteile des Zerschneidungseffektes der jetzigen B 224 aufgezeigt. Mit einem Autobahnkreuz “Gladbeck“ nach bisheriger Planung, würden die jetzt bestehenden Probleme weiterhin verschärft.</u>
Seite 23 Abs. 2	„... Beitragen soll hierzu eine Landschaftsbrücke zwischen dem Gewerbepark Brauck und dem Pelkumer Feld, die die Rahmenplanung vom Grünzug C beinhaltet....“	Bemerkenswerte Planung, die allerdings durch den Bau eines Mega – Autobahnkreuzes (Gladbeck) bei derzeitiger Planung für Null und Nichtig erklärt würde. Hier stellt sich die Frage, ob Straßen NRW diese Planung bekannt war.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 23 Abs. 4	„...Als <u>regionales Erholungsgebiet</u> ist der Wittringer Wald mit einer Vielzahl von Angeboten sowie der wechselnden Kulisse zwischen Park und Wald von sehr hoher Bedeutung“	Der Wittringer Wald ist ein ÜBERREGIONALES Erholungsgebiet. Kfz Kennzeichen aus der weiteren Umgebung beweisen jeden Tag auf den Parkplätzen „Wittringens“ welche hohe Bedeutung diese Erholungsstätte hat. Hier wird der Wittringer Wald von seinem Erholungsnutzen mit „sehr hoch“ bewertet. Das geplante Mega – Autobahnkreuz würde die Wertigkeit des Wittringer Waldes vollständig eliminieren, da allein die Lärmübertragung den gesamten Erholungsbereich, aufgrund der mehrgeschossigen Bauweise, überdecken würde. In diesem Zusammenhang verwundert es sehr, dass beim „Welheimer Wald“ die „ruhige“ Erholung eine hohe Bedeutung erfährt, aber die Ruhe für den Wittringer Wald, der einem hohen Erholungsdruck ausgesetzt ist, offensichtlich nicht so wichtig scheint.
Seite 24 Abs. 3	„...vor allem sind Lärm- und Schadstoffimmissionen des vorhandenen Straßennetzes relevant. Vor allem im Nahbereich der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der hoch belasteten A2 und A42 sowie der B 224 sowie der Landstraßen werden angrenzende Nutzungen erheblich beeinträchtigt.“	Klare Aussage zur erheblichen Schadstoffbelastung einer Autobahn. In der Konsequenz, wird durch den Ausbau der A 52 und der prognostizierten Erhöhung der Verkehrslast diese Immissionswerte zur deutlichen Verschlechterung der Lebensräume beitragen. Hinzu kommt die Prognose, dass der LKW Verkehr sich in den nächsten Jahren vervierfachen wird. Eine Lärmschutzwand ist lediglich in Höhe der Wohnbebauung vorgesehen, ist aber KEIN GARANT FÜR EINE SCHADSTOFFMINDERUNG
Seite 25 Abs. 2  Abs. 4	„Rückschlüsse auf die derzeitige Belastung können auf Grundlage einer Auswertung der dem Plangebiet nächstgelegenen Messstation sowie vom Messstationen an vergleichbar hoch belasteten Straßen gezogen werden.....“  „...das gegenwärtig die Immissionsgrenzwerte für die Schadstoffe Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Blei im UR eingehalten werden.“	Die Logik ist zwar naheliegend, erscheint aber aufgrund von lokal klimatischen Bedingungen rein spekulativ. In Anbetracht der Größe des Bauvorhabens, ist die erfolgte Interpolation als Referenz völlig ungeeignet. Um hier eine verwertbare Aussage für eine UVU abzuleiten, bedarf es gezielter Schadstoffmessungen IM UNTERSUCHUNGSRaum. Dies gilt ganz besonders im Zeitalter der EU Grenzwertvorgaben. <u>Allerdings wird mit der Tabelle ungewollt bekundet, dass bei der Messstation „Essen Hombrucher Straße“, trotz vorhandener Lärmschutzwand die Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub überschritten werden. In der Konsequenz bedeutete dies für Bottroper Stadtstraßen die Sperrung, obwohl die Stadtstraßen Bottrops nicht unbedingt die Verursacher sein müssen. Besonders eine Sperrung der Horster Straße hätte weitreichende Konsequenzen für das gleichnamige Gewerbegebiet (Ostermann).</u>  <u>Hier werden die Schadstoffe, die eher selten die Grenzwerte erreichen vorrangig genannt und ausdrücklich positiv dargestellt. Lediglich findet hier ein Verweis auf das BImSchG statt und nicht auf die heute geltenden EU Grenzwerte, wie sie zuvor in Tab. 5 aufgeführt sind.</u>
Seite 26 Abs. 1	„...wird deutlich, dass im ----- → Untersuchungsgebiet bereits heute für diese Schadstoffkomponente (Stickstoffoxid NO <sup>2</sup> und Feinstaub PM10) ein hohes Belastungsniveau besteht.“ s. Fortsetzung Seite 6	Besser wäre die Formulierung: „Bereits heute werden die Grenzwerte deutlich überschritten“. Diese Aussage enthält auch die Option, dass jeder betroffene Bürger gegen die Kommune klagen kann und Abhilfe einfordern darf. Für die Kommune wird das zum unlösbaren Problem, da die Erhöhung der Hintergrundlast durch den Neubau A 52 durch KEINE STÄDTISCHEN




**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52**  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 26 Abs. 1		<u>MASSNAHMEN beeinflusst werden kann. Die Stadtstraßensperrung würde sich zum Dauerzustand entwickeln und die urbane Infrastruktur immens beeinträchtigen und Gewerbegebiete abkoppeln.</u>
Seite 26 Abs. 2	„Neben den hohen Lärm- und Abgasimmissionen im Nahbereich der Hauptverkehrsstraßen stellt für die freiraumbezogene Erholung auch die Barrierewirkung der Straßentrassen ein erhebliche Vorbelastung dar“	Diese Belastungen würden durch den geplanten Ausbau mit seiner potenzierten Verkehrsdichte um ein Vielfaches verstärkt. Wie bereits oben für Seite 25 Abs. 2 beschrieben, bietet die Lärmschutzwand nur einen sehr begrenzten Schutz vor den negativen Einwirkungen.
Seite 26 Abs. 6	„2.3 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“	Das Biotoptypenkataster begrenzt sich ausschließlich auf den UR und blendet unbegründet die wesentlichen Bereiche aus. Hier wird offensichtlich, dass die biologischen und naturräumlichen Zusammenhänge den Interessen der Baumaßnahme unterstellt werden. Dies wurde ja bereits auf Seite 8 im Abs. 4 entgegen der Sinnhaftigkeit einer UVU zum Ausdruck gebracht. >> <b>subjektive Beurteilung</b> << Was aus heutiger Sicht fehlt, ist die biologische Beurteilung zur Einschätzung von der Gefährdung der Biodiversität nicht nur im UR sondern dem entsprechend im vernetzenden Zusammenhang. Hier gibt es definitive internationale Vorgaben zum Schutz der Biodiversität, zu denen sich die Bundesregierung im Sommer auf der COP 9 in Bonn bekannt hatte. Es wurden dabei eindeutige Zukunftsziele formuliert, die mit dem Ausbau A 52 vollständig ignoriert werden. Die Biotoptypenkartierung ist mangelhaft und lässt keine vollständige Aussage zu.
Seite 27 Abs.4	„Biotopverbundfunktion ...Dies können Korridore sein, die zwei Flächen direkt miteinander verbinden oder aber Trittsteine, die ein zeitlich und räumlich begrenztes Zwischenglied zwischen Hauptbiotopen darstellen (z.B. Rastplatz zwischen Sommer- u. Winterquartier)“	Hier werden entgegen der Begründung zur Abgrenzung des Korridors des UR (vergl. Seite 8, Abs. 4) ganz wesentliche Aspekte bezüglich räumlicher Zusammenhänge aufgezeigt. Allein die elementare Bedeutung der „Biotopverbundfunktion“ wäre ein wesentliches Argument die Begrenzung des UR zu hinterfragen und neu anzupassen. Bei einem direkten Vergleich mit der Formulierung, „ <u>während die sonst üblichen Kriterien naturräumlicher Art von untergeordneter Bedeutung sind.</u> “ (vergl. Seite 8, Abs. 4) stellt sich die Frage, warum diese berechtigten Kriterien hier jetzt doch eine Bedeutung haben??? <<< Es ist offensichtlich, dass die Abgrenzung des UR ganz bewusst empfindliche Bereiche ausspart.
Seite 31 Abs. 2	„Verkehrsfläche – Straßen Neben Flächeninanspruchnahme geht von Verkehrsflächen eine Zerschneidung der Landschaft und somit die Isolierung von Lebensräumen aus. Neben diesen Barriere- u. Trennwirkungen werden weitere negative Auswirkungen vor allem durch Schall- sowie Schadstoff- u. Staubimmissionen verursacht.“	Eindeutige Aussage gegen den geplanten Ausbau der A 52, da die Zerschneidungseffekte deutlich zunehmen würden. Lärmschutzwände, sowie unüberwindliche Knotenpunkte der Ab- und Zufahrten unterbinden nicht nur die naturräumlichen Wechselbeziehungen, sie verhindern darüber hinaus auch den zwischenmenschlichen Austausch im regionalen Zusammenhang einer Kommune. Dies lässt sich durchaus mit dem Trenneffekt der „Berliner Mauer“ vergleichen, wo lediglich die Grenzübergänge die Wechselbeziehungen ermöglichten. Derzeit ist, wenn auch eingeschränkt, immer noch die Überquerung der Barriere B 224 möglich (für Tiere beispw. nachts).

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 32 Abs. 2	„...Eigene Erhebungen sind im Rahmen der UVU nicht durchgeführt worden...“	Die Kartierung ist überaltert. Hieraus pauschal gefasste Rückschlüsse sind Mutmaßungen, die eine Auskunft zur tatsächlichen Beeinträchtigung nicht mehr widerspiegeln können. Die faunistische Artenliste ist eher ein Indikator für weitere Spezien, die in mannigfaltigen Wechselbeziehungen stehen. Dennoch bleibt die Annahme rein hypothetisch. Der Beleg für die “Anfrage“ bei Naturschutzeinrichtungen fehlt, dies signalisiert eine gewisse Unverbindlichkeit. Die Anfrage bei der Biologischen Station Kreis Recklinghausen, die für den Vertragsnaturschutz im Bereich Gladbeck zuständig ist, hat nach eigener Recherche gar nicht erst stattgefunden. Ebenso wurde es offensichtlich versäumt, bei dem überregionalen Landesbüro der Naturschutzverbände Auskünfte einzuholen. <u>Hier wird die Bearbeitung eines wesentlichen UVU - Kriteriums mangelhaft berücksichtigt.</u>
Seite 33 Abs.1	„Das <u>Vorkommen weiterer streng und besonders geschützter Arten ist bislang nicht belegt. Trotz der starken Vorbelastung im Raum – Zäsur durch die stark frequentierte Bundesstraße B 224 und die A 42 u. A 2 sind Vorkommen weiterer Arten jedoch nicht auszuschließen.</u> “	<u>Eine eindeutige Aussage hinsichtlich der unvollständigen und überalterten faunistischen Untersuchung. Die Option, dass streng geschützte Arten im UR vermutet werden, rechtfertigt in jedem Fall eine aktuelle umfassende faunistische Untersuchung, die das belegen kann. Wie gesagt: Hier wird ein ganz wesentliches Bewertungskriterium einer UVU unterschlagen. Die UVU weist damit einen gravierenden Mangel auf, der unbedingt nachträglich behoben werden muss. Andernfalls können hier falsche Rückschlüsse über die Beeinträchtigung gezogen werden, dies muss definitiv ausgeschlossen werden.</u>
Seite 37 Abs.3	„Altlastenverdachtsflächen Die Altlastenverdachts- und Deponieflächen sind in Karte 3 dargestellt....“	Wie bereits bei der Anmerkung zu Seite 14 Abs. 4 (Seite 2) vermuten lässt, sind die Flotationsbecken in Karte 3.1 als Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen. Ausgerechnet dieser Bereich wurde beim Flächennutzungsplan mit Wald- bzw. Ausgleichsflächen bedacht. Hiermit wird unfreiwillig der Stellenwert von Naturraumpotentialen in Bottrop dokumentiert. Die Bepflanzung von belasteten Flächen ist hoch problematisch, da durch die Einwurzelung in das kontaminierte Substrat, mit der Transpiration, Schadstoffe an die Oberfläche gelangen. Dem gegenüber ermöglicht die Durchdringung der Wurzel den Eintrag von Niederschlagswasser und verstärkt ein abdriften der Schadstoffe ins Grundwasser.
Seite 38 Abs. 1	„Schadstoffbelastungen entlang stark befahrener Straßen“	Sehr gute Erläuterung hinsichtlich der Schadstoffeinträge in die unmittelbare Umgebung, dazu gehören auch Wohnbereiche wie Bottrop – Boy u. Bottrop – Welheim. Die hochgelobte Lärmschutzwand kann diese Beeinträchtigung nur sehr begrenzt verhindern. Die beschriebene Minderung um 30 %, durch Bepflanzung, hat jedoch den Nachteil, dass die Gehölze, aufgrund der extremen Schadstoffbelastungen im Holz, bei eventuellen Schnitt- u. Rodungsarbeiten als gesonderter Abfall zu entsorgen sind.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 42 Abs.3	„...sowie die Hauptverkehrsstraßen (A 42, A 2, B 224) von Bedeutung. Diese mit hohen Verkehrsmengen belasteten Straßen führen vor allem in den angrenzenden Bereichen zu erhöhten Luftbelastungen. Als Luftschadstoffe sind insbesondere Feinstäube (PM 10), Schwefeldioxid (SO <sup>2</sup> ), Stickoxide (NO <sub>x</sub> ), Ozon (O <sup>3</sup> ), Kohlenmonoxid (CO) sowie zahlreiche organische Verbindungen (z.B. Benzol) zu nennen.“	<p>Eindeutige Aussage zu Schadstoffbelastungen entlang der stark frequentierten Fahrbahntrasse der B 224, die als ausgebaute A 52 nach vorläufigen Prognosen mindestens eine Verdreifachung der Fahrzeuglast, mit allen beschriebenen negativen Auswirkungen, erwarten lässt. Verstärkt werden die Schadstoffbelastungen dabei, nach heutigen Schätzungen, durch eine Vervielfachung des Schwerlastverkehrs. Der überwiegende Feinstaubanteil (bis 80 %) WIRD OHNEHIN, DURCH DEN FAHRZEUGABRIEB erzeugt.</p> <p>“ ...die PM<sub>2,5</sub>-Exposition in städtischen Gebieten bis 2020 gegenüber den 2010 gemessenen Werten um 20 % zu senken.“ (<a href="http://ec.europa.eu/environment/news">ec.europa.eu/environment/news</a>)</p> <p>Im Text wird darauf hingewiesen, dass von den zuvor aufgeführten Schadstoffen “nur“ der Feinstaub den Grenzwert überschreitet. Allerdings bezieht sich dies auf den jetzigen “IST Zustand“ der B 224. Mit der deutlichen Zunahme des Kfz – Verkehrs auf einer ausgebauten A 52, werden, in der Konsequenz, die Schadstoffgrenzwerte der Stadtstraßen und der angrenzenden Stadtgebiete weit überschritten werden. Verschärft wird die Situation ab 2010, wenn die Berücksichtigung der Stickoxide ebenfalls rechtlich anwendbar wird.</p>
Seite 43 Abs. 2 – 6 bis Seite 44	„Kompletter Textteil“	<p>Hier wird ausgiebig, im innerstädtischen Kontext, über die kleinklimatische Bedeutung des Kraneburger Feldes, berichtet. Es ist verwunderlich, dass die Stadt Bottrop diese These unberücksichtigt lässt und an einer Bebauung mit entsprechender Versiegelung festhält. Der Verlust dieser klimarelevanten Freiflächen, durch eine Bebauung, wird besonders im dichtbesiedelten Teil von Bottrop enorme volkswirtschaftliche Schäden nach sich ziehen. Anerkannte wissenschaftliche Expertisen werden in der UVU zitiert und richtig ausgelegt. Ebenfalls würde die vorgesehene Ausbauform der A 52 die klimatische Funktion des Kraneburger Feldes mit den gleichen Nachteilen extrem beeinflussen.</p> <p>Wenn bereits jetzt den Freiflächen Kraneburger Feld und Wittringer Wald wichtige lufthygienische Ausgleichsfunktionen zugeschrieben werden, ist mit der prognostizierten Zunahme des Kfz Verkehrs die Gefahr verbunden, dass diese Filterkreisläufe kollabieren werden.</p>
Seite 47 Tab. 13	<p>„Nutzungstypen:      Bedeutung Halde Brauck            hoch Ellinghorster Halde    hoch Pelkumer Feld          mittel“</p> <p>s. Fortsetzung Seite 9 </p>	<p>Nachdem das Pelkumer Feld in den bereits vorgenannten Punkten mehrfach in seiner Bedeutung positiv heraus gestellt wurde, ist es verwunderlich, dass beim Vergleich mit denen, als “hoch“ eingestuft Haldenkörpern, das Pelkumer Feld, bei der Funktionsbewertung, NUR mit “mittel“ bedacht wurde. Im direkten Vergleich zur “UVS Gladbeck“ (gleiches Büro !), wird ein ähnlich beschaffenes Landschaftsbild erheblich besser bewertet. Die hoch kategorisierte “Heege“ zeigt ein deutlich strukturärmeres Landschaftsbild auf, als das Kraneburger Feld. Mehrfach wird die “HeegeLandschaft“ von Störelementen, wie Straßenzügen durchschnitten.</p>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 47 Tab. 13	„Nutzungstypen: <i>Bedeutung</i> <i>Halde Brauck hoch</i> <i>Halde Ellinghorst hoch</i> <i>Pelkumer Feld mittel</i> “	Das Kranburger Feld verfügt dagegen über ein weitaus abgeschlossenes Landschaftsbild, mit deutlich weniger Störeinflüssen. Dennoch fällt das Ergebnis „anders“ aus. >>fachlich nicht nachvollziehbar<<
Seite 47 Abs. 2	„...Daneben ist das Stadion in Gladbeck, insbesondere der Eingangsbereich, von besonderer Gestaltqualität...“	Das historische Bauwerk STADION GLADBECK würde durch das MEGA – Autobahnkreuz einerseits nicht mehr über das öffentliche Straßennetz angebunden sein, andererseits wäre der benannte Eingangsbereich, durch die hervorgerufene Sackgassensituation, nur noch begrenzt einsehbar.
Seite 51 Abs.1	??? Tab. 13 ???  „...hier dominiert in den Bereichen des Kranburger und Pelkumer Feld ein überwiegend hoher Raumwiderstand.“ →  „..... auch die bestehende Trasse der B 224 stellt eine „relativ“ konfliktarmen Bereich dar. Konflikte ergeben sich hier schon heute im wesentlichen aus bestehenden Störungen funktionaler Beziehungen wie Wegeverbindungen und Querungen der Trasse.“	Bereits auf Seite 47 wurde Tab. 13 erwähnt??? Welche ist nun Tab 13 ? Die Tabelle zeigt Konfliktpunkte mit immenser Tragweite für das Stadtgebiet Bottrop und Gladbeck auf.  Wenn diese Erkenntnis vorliegt, verwundert die Tatsache, dass der UR diese beiden Freiräume nicht vollständig berücksichtigt. Der Raumwiderstand wird in der Endbetrachtung nur im UR bedacht, das verfälscht die Dimension der UVU.  ...mit dem Ausbau würden die funktionalen Beziehungen nahezu ganz aufgehoben, da eine Querung prinzipiell ausgeschlossen wäre. Der trennende Effekt würde durch den Bau von Lärmschutzwänden zusätzlich verstärkt werden.
Seite 51 Abs.2	„Mit Blick auf den Gesamtraumwiderstand...“  „...in angemessener Weise berücksichtigen.“	Im Prinzip wird hiermit zum Ausdruck gebracht, dass der geplante Ausbau der A 52, in dieser Variante, aus umweltverträglicher Sicht, nicht möglich ist.
Seite 52 Abs. 5	„Punktueller baubedingte Flächeninanspruchnahmen werden sich auf einzelne Lager- und Bauflächen beschränken, die in Bereichen möglichst geringer Bedeutung/ Empfindlichkeit liegen sollten.“	Sehr gewagte Hypothese, die im laufenden Verkehrsbetrieb schon von der Baustellenlogistik eine unkalkulierbare Herausforderung darstellt.  Theorie und Praxis liegen oftmals weit auseinander. Hier wäre das Problem, dass nicht viel Platz für eine Baustelle bleiben wird. Wo sollen Baustraßen eingerichtet werden ? Im fließenden Verkehr ? Ohne zusätzliche Flächenbeanspruchung dürfte es unwahrscheinlich werden. Sehr blauäugige und theoretische Betrachtung
Seite 53 Abs.1	„...Diese lassen sich ohnehin im Rahmen einer UVU nur schwer abschätzen, da die Lage von Lager- u. Bauplätzen noch unbekannt ist.“	Die auf Seite 52 bzw. 53 beschriebenen Baustellenplätze sind rein spekulativ und <u>nicht belegbar</u> .  Schwammige Formulierung und blauäugige Einschätzung des Baustelleneingriffs

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 54 Abs. 2  Abs.2 - 5	... „mesolimatische“ Veränderung wie die Abriegelung von Kalt- und Frischluftbahnen durch Dammbauwerke spielen dagegen bei Ausbauvorhaben meist keine Rolle“	mesoklimatisch ist verständlicher. Die Pauschal-diagnose sorgt wieder einmal für Verwunderung. Es wird mit dieser verallgemeinerten Darstellung gar nichts über die Wirkungsweise des Ausbaus mitgeteilt. Die im Bereich Bottrop – Boy und Boymannsheide, vorgesehenen 6 m hohen Lärmschutzwände werden zwangsläufig negativ als Barrieren auf die Klimafunktionen des Kraneburger Feldes Einfluss nehmen. Treffende Beschreibung für die Problematik, allerdings erfolgt eine bezugslose Auflistung, die an jeder beliebigen Stelle der gesamten Trasse eingefügt werden könnte. Hier fehlt der direkte Bezug, „wo passiert was?“ Wie sind die voraussichtlichen Konsequenzen? Angesichts der enormen Auswirkungen, sind die Beschreibungen auf das nötigste gekürzt. Gewollt oder ungewollt ???
Seite 55 + Seite 56	Kompletter Textteil	Kurze und sehr reduzierte Beschreibung über die „grundsätzlichen“ Auswirkungen einer Fahrbahntrasse. Auch hier eine verallgemeinerte Darstellung, die überall beliebig einsetzbar wäre.  Es fehlt bei den betriebsbedingten Wirkungen, die Erwähnung, der aktuell geltenden Feinstaubgrenzwerte.
Seite 58 Abb.3	„...Wenn die Überlagerung nach der o.g. Matrix zu nicht stimmigen Ergebnissen im Bezug auf das zu erwartende Risiko führt, wird von diesem Schema abgewichen und das Risiko nach gutachterlicher Einschätzung beschrieben...“	Welchen Wert hat dann die besagte Matrix, wenn die Option enthalten ist, dass sie nicht alles darstellen kann?  Kann das bedeuten, dass eine gutachtliche Einschätzung, eine bessere Bewertung zulässt? Eigentlich sollte eine UVU als Gutachten keine weiteren Optionen bei der Beurteilung eröffnen.
Seite 60 Abs. 7	„...wird die Bedeutung der Freiräume für Freizeit und Erholung gesichert und gestärkt werden.“	Im Umkehrschluss werden bei einer ausgebauten A 52 diese wichtigen Elemente in Frage gestellt sein. Hier wird die Bedeutung einmal mehr zum Ausdruck gebracht.
Seite 60 + Seite 61  Abs. 4	„Entwicklung der Immissionen“  „Es kann davon ausgegangen werden, → dass die tatsächlichen Lärmimmissionswerte insgesamt noch höher liegen werden.....“	Die Beschreibung versucht offensichtlich den „Prognose Null Fall“ schlimmer darzustellen, als den Fall, in dem die A 52 gebaut würde, die dann zu einer bedeutenden Nord-Süd Transitroute umfunktioniert würde. 10 – 14 % (ohne Ausbau) Steigerung sind bedauerlich und natürlich eine Verschlechterung. Gegenüber dem „Prognose Null Fall“ würden die Schadstoffwerte beim geplanten Ausbau A 52 jedoch um ein Vielfaches überschritten. <u>Mit einer Lärmschutzwand ist das nicht zu verhindern.</u> Es ist hier überwiegend von Lärmzunahme die Rede. Allein die Annahme, dass die tatsächlichen Lärmimmissionswerte im „Prognose Null Fall“ insgesamt noch höher liegen werden, entzieht sich jeglicher Grundlage. Spekulative Angaben, die ohne wissenschaftliche Erhebungen bzw. Ortsmessungen hypothetische geäußerte Vermutungen bleiben werden.


**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 62 Abs. 3	„Hinsichtlich der Luftschadstoffe ist festzustellen, dass im Nahbereich der stark befahrenen B 224 verkehrsbedingte Beiträge die Belastungssituation auch künftig mit prägen werden. Darüber, mit welcher Belastungssituation im Jahr 2020 überhaupt zu rechnen ist, sind heute jedoch tendenzielle Aussagen möglich.“	Es wird hier der Eindruck erweckt, dass ausschließlich der “Prognose Null Fall“ das Problem darstellt, obwohl der Ausbau der A 52 weitaus höhere Schadstofffrachten verursachen würde. Einseitige Darstellung.
Abs. 4	„...wird im unmittelbaren Trassenvergleich der Grenzwert für Stickstoffoxid (NO <sup>2</sup> Jahresmittelwert von 40 µg/m <sup>3</sup> ) erreicht, aber nicht deutlich überschritten.“	Interessante Aussage vor dem Hintergrund der Europäischen Vorgaben. Jeder Bürger hat das Recht, ab 2010 die Kommune zu verklagen, wenn in seiner Straße die Schadstoffwerte überschritten werden. Ohne Bedeutung wäre dabei, ob die Belastungen im Stadtgebiet selbst verursacht werden, oder von einer Bundesstraße. Hier droht <u>nicht nur</u> der Stadt Bottrop eine Klagewelle mit Schadenersatzansprüchen (Kaufwertminderung von Grundstücken etc.). Anhand der bereits existierenden Grenzsituation wird, durch den Ausbau der A 52, der Erfolg einer Klage realistisch.
Abs.5	„Es kommt aber wie schon heute auch im Prognose Null Fall zu Überschreitungen der zulässigen Häufigkeit von 35 für den PM 10 24 h-Mittelwert von 50 µg/m <sup>3</sup> .“	<p style="text-align: center;">↑</p> <p>⇨ Kommentar wie bei Abs. 4</p> <p>außerdem: ab 2010 gilt für die kleinere Partikelgröße PM<sub>2,5</sub> der Zielwert 25 µg/m<sup>3</sup>, der ab 2015 verbindlicher Grenzwert wird. Ab 2020 erfolgt, nach einer vorläufigen Revision in 2013, eine weitere Reduktion auf 20 µg/m<sup>3</sup>. Etwa 80 % der KFZ Feinstaubpartikel entstehen durch Abrieb, d.h. selbst wenn die KFZ der Zukunft keine Verbrennungsemissionen mehr verursachen würden, läge der verkehrsbedingte Feinstaubanteil durch Abrieb nach wie vor bei ca. 80 %.(vergl. IUTA Report).</p>
Seite 62 Abs. 6	„Die Grundbelastung im Untersuchungsraum ist heute bereits hoch.“	Sehr wichtige Aussage: Die Grundbelastung würde über den Untersuchungsraum hinaus, durch den Ausbau der A 52 und dem damit verbundenen prognostizierten Verkehrsfluss, erheblich gesteigert werden (vergl. IUTA Report).
Seite 64 Abs.3	„Wesentlicher Bestandteil einzelner Varianten sind folgende ergänzende Maßnahmen (von Süden nach Norden): - Verbindungsstraßen zwischen Im Gewerbepark mit Anbindung Kösheide und Straßburger Straße“	Erheblicher zusätzlicher Flächenverbrauch, der mit einem übermäßig hohen Aufwand, <u>die vernachlässigten Gewerbegebiete</u> , um jeden Preis, anbinden soll. Inwieweit diese Erschließung, mit den sehr langen Zubringerstrecken, für die Gewerbebetreiber noch von Nutzen sein werden, sei dahin gestellt. Es wird der Eindruck erweckt, als müssten die Gewerbegebiete, trotz überproportionalen langen Zufahrtstrecken, rein faktisch angeschlossen sein.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 66 Abs. 3	„Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser soll wie bisher in erster Linie in die Gewässer (Wittringer Mühlenbach, Boye, Emscher) eingeleitet werden“	<p><u>Unter Berücksichtigung</u> der Aussage von Seite 55 Abs. 2 u. 3 bzw. 72 Abs.2 kann dass <u>nur ein Irrtum sein</u>. Mit erheblichen öffentlichen Mitteln erfolgt die Renaturierung des Emscher Systems, bei der aufwendige Trennwassersysteme gebaut werden, in denen das sogenannte Grauwasser vom “sauberen“ Niederschlagswasser getrennt wird. Nun soll, mit dem Ausbau der A 52 und der Niederschlagsentsorgung, in den künftig renaturierten Bachsystemen, hoch kontaminiertes Wasser, in dieses geplante Öko - System eingeleitet werden.</p> <p>Dies ist ökonomisch kontraproduktiv und ökologisch mehr als fragwürdig. Alle positiven Zielsetzungen der Emschergenossenschaft werden für diesen Abschnitt grundsätzlich in Frage gestellt.</p>
Seite 75 Abs. 1	<p>„Sicher davon ausgegangen kann, dass sich mit einem Neubau der A 52 im Vergleich zum Prognose Null Fall die Verkehrsbelastung erhöhen wird. <u>Ob mit dieser Belastungszunahme auch zwangsläufig ein Anstieg der durch den Verkehr verursachten Schadstoffimmissionen verbunden ist, oder ob die mit dem Neubau einer kreuzungsfreien A 52 verbundenen, positiven Effekte durch Verstärkung des Verkehrsflusses die Belastungszunahme kompensieren, wird im weiteren Planungsverfahren noch eingehender zu betrachten sein.</u>“</p>	<p><b>Die Formulierung einer wissenschaftlichen Studie ?</b></p> <p>Die Prognosen sollten eigentlich JEDEM einleuchten.</p> <p>&lt;--- Unzählige Referenzmöglichkeiten gibt es beim Autobahnnetz des Ruhrgebietes, bei dem aufgrund einer vergleichbaren Verkehrsbelastung, jederzeit exemplarisch Werte abgeleitet werden können. Warum kann der Schadstoffgehalt an der abgelegenen Messstation - Essen - Vogelheim als Referenzwert (Seite 25 Abs.2) heran gezogen werden? Während vergleichbare Referenzwerte anderer Autobahnabschnitte im Ruhrgebiet hier nicht einmal erwogen werden?</p> <p>Es existieren zahlreiche wissenschaftliche und anerkannte Untersuchungen über die Funktionsweise von Schadstoffen, entlang von Bundesfernstraßen (vergl. IUTA Report). Warum sollte erst bis zum fortgeschrittenen Planungsverfahren damit gewartet werden ?.</p> <p><b><u>Das Rechtsmittel gegen gesundheitsgefährdende Beeinträchtigungen ändern sich unbestritten ab 2010 für die Mitgliedsstaaten der EU von der Judikativen zur Exekutiven Gewalt, zugunsten eines jeden EU Bürgers. Dieser Hinweis, welcher die derzeitige Planung der A 52, gänzlich in Frage stellen wird, fehlt definitiv in dieser UVU, wie auch in der UVS für den Abschnitt Gladbeck.</u></b></p> <p>Die Dimension einer Autobahn rechtfertigt in jedem Fall eine gezielte Messung der Gefahrenquellen im Sinne von Bürgerinteressen. Nach heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen wäre es ohnehin vorausschauend, das Grundrecht auf Unversehrtheit (Art. 104 Abs. 1 GG) neu zu definieren. Die Stadt Bottrop wäre gut beraten, im Interesse seiner Bürger, ein ortsbezogenes Messergebnis einzufordern, um daraus eine aussagekräftige Beurteilung abzuleiten.</p> <p><b><u>Hier offenbart sich ein wesentliches Kriterium gegen das derzeitige Ausbauvorhaben.</u></b></p>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 75 Abs. 2	„... Sollte es nach dem Neubau der A 52 tatsächlich weiterhin zu Überschreitungen von Grenzwerten kommen, sind im Rahmen der Luftreinhaltepläne auch behördliche Anordnungen zu verkehrslenkenden Maßnahmen denkbar.“	Ganz wichtiger Aspekt für die Stadt Bottrop. Es <u>bedeutet im Umkehrschluss, dass die Stadt Maßnahmen ergreifen muss, um die Schadstoffbelastungen im Umfeld der A 52 dauerhaft zu reduzieren. Dazu gehört in der Konsequenz die Vollsperrung von Stadtstraßen. Die A 52 als Bundesfernstraße bleibt bei den Regelvorgaben für Luftreinhaltepläne unberücksichtigt, d.h. Bottrop wird dauerhaft mit der Schadstoffbelastung der A 52 mehr denn je leben müssen. Im schlimmsten Fall und der wird hier mehrfach deutlich aufgeführt, folgen in Bottrop künftig dauerhafte Sperrungen von Stadtstraßen mit höchster Priorität. Langwierige wirtschaftliche und rechtliche Konsequenzen wären zu erwarten.</u> <b><u>Bottrop müsste hier sofort aktiv werden, da die Anbindungen der Gewerbegebiete im Bereich “Horster Straße“ und “Prosper Straße“ in Zukunft durch eine Vollsperrung nicht gewährleistet sind.</u></b>
Seite 93 Abs. 4	<u>Abschnitt 3 (Bottrop – Welheim)</u> „... können flankierende Maßnahmen dazu beitragen, Eingriffe zu minimieren. Eine Realisierbarkeit dieser Empfehlung ist in der weiteren Entwurfsbearbeitung zu prüfen“	Der Vorzug der Variante 2 ist, berechtigter Weise, zugunsten des Menschen, allerdings werden hier die Konflikte im Bereich “Welheimer Wald“ bei V2 deutlich aufgezeigt und bedürfen laut UVU einer “weiteren Entwurfsbearbeitung“. Mehrfach wurde in der UVU auf die besondere Bedeutung des Naturraumes “Welheimer Wald“ hingewiesen. Hier lediglich zwischen Mensch und Natur abzuwägen, entspräche nicht den Vorgaben des Naturschutzes, dem auf Bundesebene mit einer Vielzahl von Absichtserklärungen, eine hohe Bedeutung eingeräumt wird (beisw. Biodiversität cop 9 in Bonn in 2008). Es müssen Alternativen für diesen Bereich entwickelt werden, die diesen Konflikt lösen können oder anderweitig kompensieren.
Seite 98 Abs.1	„... findet ein großflächiger Eingriff in einen Lebensraumkomplex mit erhöhter Empfindlichkeit statt, der als Konfliktschwerpunkt betrachtet wird.“	<u>Hier wird die Wertigkeit des Kraneburger Feldes eindeutig bescheinigt. Die Ausweisung eines Gewerbegebietes, von Seiten der Stadt Bottrop, lässt in diesem Zusammenhang nur erstaunen.</u>
Seite 100 Abs.3	„Auch wenn mit dem Bau der Lärmschutzanlagen deutliche Verbesserungen eintreten, werden auch künftig weiterhin Immissionsgrenzwerte überschritten. Bei allen Varianten sind hiervon in der Nacht große Teile der Siedlungen Boymannsheide und Boy betroffen. Durch die Varianten 3 und 4 werden auch tagsüber Grenzen überschritten. Von allen Varianten geht insofern weiterhin eine sehr hohe (als Konfliktschwerpunkt bewertete) Beeinträchtigung für die Menschen in den angrenzenden Wohnbereichen aus.“  s. Fortsetzung Seite 14 	<u>Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen. Eine klare Aussage gegen alle 4 Varianten, innerhalb des Abschnitts 4 (Anschluss Horster Straße).</u>  <b><u>Hier liegt die Verantwortung bei der Stadt Bottrop, die aktiv für den gesundheitlichen Schutz und den Wohnwert der betroffenen Bürger eintreten müsste. Es werden flexible Arbeitsplätze gegen etablierte heimatverbundene Bürger und dem vertrauten Heimatbildnis eingetauscht</u></b> Es kann nicht sein, dass von Seiten der Stadt Bottrop, nach so einem vernichtenden Urteil in der UVU, trotzdem der Bürger wiederholt beschwichtigt wird, dass mit dem Ausbau der A 52 alles besser wird. Diese Pauschalaussage wird, bei der Gegenüberstellung mit der UVU, als Fehlinterpretation erkennbar. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, Welchen Nutzen versprechen sich die Verantwortlichen der Stadt Bottrop vom „Kraneburger Feld“ wirklich ? Die Erschließung eines kommunalen Gewerbegebietes, welches derzeit lediglich als hypothetisches Gedankenmodell existiert, soll aus Staatsmitteln finanziert werden. Die Rechtmäßigkeit muss in jedem Fall unabhängig geprüft werden.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 100 Abs.3		Die anhaltenden volkswirtschaftlichen Folgekosten, die nicht mehr reversibel sein werden, stehen übermächtig den temporär erhofften betriebswirtschaftlichen Einnahmen unausgewogen gegenüber. Bisher beschreibt die UVU jede Menge Nachteile für die Stadt Bottrop durch den Ausbau der A 52.
Seite 101 Abs.3	„...Mit Realisierung des geplanten Gewerbegebietes im Kraneburger Feld ergibt sich dort eine neue Situation, in der sich die mit der Variante 1 verbundenen Eingriffe bei einzelnen Schutzgütern <u>weiter relativieren</u> .“	<p><u>Die Stadt Bottrop ist, durch die Ausweisung des Kraneburger Feldes als Gewerbegebiet, verantwortlich für die Empfehlung der Variante 1. V1 ist mit Abstand die Variante, mit dem größten Flächenverbrauch des Abschnitts 4. Die Ausweisung eines Gewerbegebietes darf, bei der Beurteilung der UVU, gar keine Berücksichtigung finden. Es könnte ja sein, dass Bottrop dieses Gewerbegebiet, trotz Ausweisung, nicht einrichten wird. Die aufwendig strukturierte und Flächen verbrauchende Variante 1 kann nicht zur Rechtfertigung eines Gewerbegebietes verwendet werden, dessen Infrastruktur bzw. Ausstattung noch gar nicht festgelegt ist.</u></p> <p>Es bleibt verwunderlich, warum Variante 1, mit einem Flächenverbrauch um den Faktor 3, gegenüber Variante 4 empfohlen wird. Warum sollte die Belastungsverteilung bei einer eingesenkte A 52 größer sein, als eine lediglich mit Lärmschutzwänden ausgestattete Trasse, die fast niveaugleich mit den Wohnbereichen ist ? Fragwürdig bleibt die Belastung, wo doch mit einer dreimal größeren Straßenfläche, auch eine höhere Fahrzeugdichte, auf die Umgebung einwirken wird. Der geplante Brückenüberwurf "Horster Straße", einschließlich seiner höher liegenden Straßenzuführungen bei Variante 1 wirkt, aufgrund des horizontalen Niveaus, oberhalb der Wohnhäuser erst recht negativ und weitreichend auf die Umgebung ein. Erwähnenswert ist dabei, dass die, in Trogbauweise vorgesehene Variante 4, die kostenintensivste Ausführung ist.</p> <p>Werden hier die betriebswirtschaftlichen Interessen gegenüber den langfristigen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft bevorzugt beurteilt ???</p> <p>Die Befürwortung der Variante 1 stellt alle bisher für bedeutend erklärten Parameter der UVU in Frage. Hier besteht ein umfassender Klärungsbedarf, zumal die Ausweisung des Gewerbegebietes eine eigene UVU erforderlich werden lässt. <b><u>Mit den geplanten Erschließungsstraßen eines noch nicht bestehenden Gewerbegebietes greift die „Landesbehörde Straßen NRW“ in Refugien ein, die nicht die eigentliche volkswirtschaftliche Aufgabe eines Autobahnbaus berühren. In wie weit hier Hoheitsrechte dazu verwendet werden, planungsrechtliche Vorgaben auf kommunaler Ebene auszuschalten, bedarf einer gezielten rechtlichen Überprüfung und plantechischen Differenzierung. Warum sollte die Volkswirtschaft für die wirtschaftlichen Eigeninteressen der Stadt Bottrop aufkommen?</u></b></p> <p><u>Unmissverständlich signalisiert die UVU Beurteilung für den Abschnitt 4, dass keine der vorliegenden Varianten, eine wirklich umweltverträgliche Lösung anbieten kann. Abschließend wird diese Bewertung zwar in einem Satz wieder „relativiert“, dennoch bleibt die Aussagekraft der negativen Folgen bestehen.</u></p>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 103 bis Seite 110	„Anbindung Straße im Gewerbepark und Kösheide Variantenbewertung“ 1 – 4	Bemerkenswert ist hierbei, wie die Beziehung zur Befürwortung der, an sich eingriffsintensiven Variante 1, aus Abschnitt 4, hergestellt wird. Eine andere Variante als Variante 3 wäre auch gar nicht kompatibel mit der zuvor befürworteten Variante 1 aus Abschnitt 4. Ausgerechnet die eingriffsintensivste Variante 3 des Abschnitts 5 wird hier wiederum befürwortet. Fragwürdig ist auf jeden Fall, die hypothetische Annahme, dass die Verkehrslast i.d. Heimannstraße, durch den Bau der nicht befürworteten V 1 (Abschnitt 5), um 150 % ansteigen würde. Warum werden hier keine Fahrzeugzahlen genannt ? Wäre die Zahl dann weniger beeindruckend? Oder gibt es keine realen Verkehrszählungsdaten zur Heimannstraße ?
(Seite 109 Abs. 3)	<u>.....Dennoch werden wie in anderen Abschnitten auch nach Bau der Lärmschutzeinrichtungen Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten. Von den Varianten geht insofern weiterhin eine sehr hohe (als Konfliktpunkt bewertete) Beeinträchtigung für die Menschen in den angrenzenden Wohnbereichen aus.“</u>	<p><u>Für Abschnitt 5 gilt daher das Gleiche, wie bereits in Abschnitt 4 formuliert: ...</u>  <u>Unmissverständlich signalisiert die UVU Beurteilung für den Abschnitt 4, dass <b>keine der vorliegenden Varianten, eine wirklich umweltverträgliche Lösung anbieten kann.</b></u>  <u>Abschließend wird diese Bewertung zwar in einem Satz wieder „relativiert“, dennoch bleibt die Aussagekraft der negativen Folgen bestehen. ....</u></p> <p><u>Desweiteren gilt hier ebenfalls wie für Abschnitt 4:...</u>  <u>Die Stadt Bottrop ist, durch die Ausweisung des Kraneburger Feldes als Gewerbegebiet, verantwortlich für die Empfehlung der Variante 1. V1 ist mit Abstand die Variante, mit dem größten Flächenverbrauch des Abschnitts 4. Die Ausweisung eines Gewerbegebietes darf, bei der Beurteilung der UVU, gar keine Berücksichtigung finden. Es könnte ja sein, dass Bottrop dieses Gewerbegebiet, trotz Ausweisung, nicht einrichten wird. Die aufwendig strukturierte und Flächen verbrauchende Variante 1 kann nicht zur Rechtfertigung eines Gewerbegebietes verwendet werden, dessen Infrastruktur bzw. Ausstattung noch gar nicht festgelegt ist. ....</u></p> <p><u>Zusammen betrachtet, ergeben die, aus Abschnitt 4 befürwortete V1 und die, für Abschnitt 5, beschriebene V3 eine <b>Eingriffsbilanz von 108.830 m².</b> Im Vergleich dazu beträgt der Flächenverlust, aus einer Kombination von V4 des Abschnitts 4, mit V1 des Abschnitts 5, <b>60.550 m².</b></u>  <u>Die Differenz von <b>48.280 m²</b> (ca. 8 Fußballfelder) ist ein massiver Flächenmehrverbrauch auf Bottroper Gebiet, der noch mit weitreichenden Negativeinflüssen verbunden sein wird. Die Verhältnismäßigkeit zwischen der Baulandfläche eines geplanten Gewerbegebietes und der infrastrukturellen Erschließung, sind mit einem verlustreichen Flächenverbrauch verbunden.</u>  <u>Der Verlust von Freiflächen im Stadtgebiet wird, die Baulandpreise in Zukunft massiv ansteigen lassen.</u></p> <p><u><b>In den Stadtteilen Boy, Boymannsheide und Welheim wird es dagegen an einer A 52 zum extremen Werteverfall der Immobilien und Grundstücke kommen. Mit weiser Voraussicht versucht bereits heute eine Wohnungsbaugesellschaft ihre Immobilien in der Nähe der B 224 gewinnbringend zu veräußern. Zahlreiche Beispiele belegen den volkswirtschaftlichen Werteverfall im innerstädtischen Umfeld bei dem Bau von Autobahnen. Stark belastete Straßentrassen weisen hohe Anwohner - Fluktuationen auf und schädigen nachweislich die Volkswirtschaft.</b></u></p>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 111 Abs. 3	„Um das Funktionieren der unter den gegebenen schwierigen Rahmenbedingungen entwickelten unkonventionellen Lösung nachzuweisen, wurden in einer Verkehrsuntersuchung Leistungsfähigkeiten betrachtet sowie die Begreifbarkeit und die dichte Folge von hintereinander liegenden Knotenpunkten untersucht.....“	Nach welchen Kriterien wurde dies untersucht ? Es wird ausdrücklich erwähnt, dass die vorliegende Lösung UNKONVENTIONELL ist. Wie kann, ohne jegliche Erfahrung eines noch NIE angewandten Autobahnkreuzes, eine verlässliche Aussage entstehen. Dass die Abwicklungen eines hoch komplizierten Autobahnkreuzes funktionieren, ist lediglich theoretisch begründet. Es fehlen verlässliche Datenbezüge. Langjährige Erfahrungen mit der klassischen Kleeblattform zeigen, dass die Verkehrsverteilung erfolgreich abgewickelt werden kann. Dagegen ist dieses „Mega – Autobahnkreuz“, bereits aufgrund der reichhaltigen Konfliktsituation, absolut in Frage zu stellen. Scheinbar wurde hier ein ABKR entwickelt, um die Berechtigung für den Ausbau der A 52 zu vollenden. Der Lösungsvorschlag ist allerdings weniger als eine Notlösung. Ohne ABKR wäre der Ausbau der A 52 undenkbar, d.h. es muss um jeden Preis ein ABKR errichtet werden. Dies wäre aber aufgrund der benannten reichhaltigen Konfliktsituation die einzige vertretbare Konsequenz. Die UVU Bottrop bzw. die UVS Gladbeck machen eindeutige Angaben zum Belastungskonflikt des ABKR A 52 / A 2. Alternativen, werden keine angeboten, obwohl dies absolut geboten wäre.
Seite 112 Abs. 1	„Entstanden ist ein im Vergleich zur Kleeblattlösung flächensparendes Autobahnkreuz auf mehreren Ebenen.“	Diese Behauptung spiegelt nicht die Tatsachen wieder. Der Bedarf des gesamten Zuflussverkehrs, der für die Anbindung von Gewerbegebieten etc. benötigt wird, muss bei dem Flächenverbrauch des ABKR Berücksichtigung finden. Warum wird auf Seite 113 in Tab. 24 der Flächenverbrauch des ABKR ohne Summe benannt, wie es bei den Abschnitten zuvor üblich war ? Die Summe des Flächenverbrauchs eines ABKR A 2 beträgt, ohne Erschließungsstraßen zu Gewerbegebieten, <b>166.950 m<sup>2</sup></b> . (entspricht 20 Fußballfeldern )
Seite 113 Abs. 3	„...Das mit einem erheblichen Flächenbedarf verbundene Autobahnkreuz führt zu umfangreichen Beeinträchtigungen von Böden...  ...Nicht anthropogene veränderte Böden sind in den Bereichen des Wittringer Waldparks und des Pelkumer Felds betroffen  ...Die Verteilerfahrbahnen entlang der A 2 zwischen dem Kreuz und der Anschlussstelle Gladbeck-Ellinghorst schneiden Böden mit hoher Lebensraumfunktion an.“	Sehr irritierend, was ist es denn nun genau ? Ein “flächensparendes“ ABKR (s. S.112 Abs.1) oder ein ABKR “mit erheblichen Flächenverbrauch“ In welche Richtung geht die UVU ?  Diese Böden im kulturüberformten Ruhrgebiet anzutreffen, hat Seltenheitswert und ist daher mit hoher Bedeutung einzustufen. In der UVU bzw. UVS (Gladbeck) wird dies mehrfach erwähnt.  Welche Bewandtnis hat das für die UVU ? Es fehlen alternative Lösungen, die diesen Eingriff verhindern.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Kommentar
Seite 113 Tab. 24	„Neuversiegelung: <b>67.800 m<sup>2</sup></b> Überschüttung / Abgrabung von Böden: <b>99.150 m<sup>2</sup>“</b>	Die Summe der Flächeninanspruchnahme wird hier, entgegen der vorbenannten Abschnitte, <u>nicht aufgeführt</u> . Vielleicht soll hier keine Zahl über Hunderttausend stehen ?? Summe <b>166.950 m<sup>2</sup> (20 Fußballfelder)</b> (ca. <b>wie Spaghettiknoten Duisburg – Kaiserberg</b> )
Seite 114 Abs.1	„Inwieweit potenzielle Auswirkungen auch nahe gelegene Oberflächenwässer (Wittringer Mühlenbach, Brillenteiche) betreffen, kann auf Grundlage der vorliegenden Informationen zurzeit nicht geklärt werden. Ob der, aufgrund dieser Unsicherheiten zunächst einmal definierte Konfliktschwerpunkte tatsächlich eintritt, kann erst nach Vorliegen eines hydrologischen Gutachtens abschließend beurteilt werden.“	<b><u>Demnach bestünde die Option, dass im Fall einer Beeinträchtigung der Oberflächengewässer, die Variante des ABKR neu überdacht werden müsste.</u></b>  Nach Information der UVU muss davon ausgegangen werden, dass die Oberflächengewässer eine erhebliche Schadstofffracht, durch das ABKR und die A 52, zu erwarten haben.  In der Planung soll das ABKR so konzipiert werden, dass Konfliktpunkte, wie beispw. die Brillenteiche ihre Berücksichtigung finden. Allerdings werden die als schützenswert erachteten Empfindlichkeiten (z.B. Brillenteiche) derart durch Schadstoffeinträge, der neuen A 52, belastet, dass deren Berücksichtigung, beim Bau des ABKR, ihre Sinnhaftigkeit verliert .
Seite 114 Abs.3	„Um die Planung des ABKR mit den Planungen zum naturnahen Umbau des Wittringer Mühlenbachs <u>zu koordinieren</u> , ist eine enge Zusammenarbeit mit der Emschergenossenschaft erforderlich. Ob eine Verlegung des Wittringer Mühlenbachs (z.B. Annäherung an die im FNP der Stadt Gladbeck dargestellte Trasse westlich der A 52) möglich ist, ist von dieser im weiteren Planungsprozess zu klären.“	Was gibt es da noch zu koordinieren, es läuft aller Voraussicht nach, auf die, im vorgenannten Abs.2, „seitlichen Spundwände“ hinaus“. Die erwogene Alternativverlegung eines naturnahen Ausbaus, westlich der A 52, ist im Hinblick auf die zu erwartende Schadstofffracht der A 52, nur noch als Possen zu verstehen.
Seite 115 Abs. 2	„Schwerwiegende Konfliktschwerpunkte zu betrachtende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen vor allem im Pelkumer Feld. <u>Dort wird ein Teil der Kulturlandschaft inklusive der, diesen Bereich prägenden, Hoflage → Schulte – Pelkum in Anspruch genommen.</u> “	Beim Vergleich mit der UVS Gladbeck, ist ein Eingriff in die historische Kulturlandschaft Pelkumer Feld offensichtlich vertretbar. Der Landschaftseingriff bei der sogenannten „Heegevariante“ (die vom Landschaftsbild durchaus vergleichbar ist) stellt die UVS dagegen als einen elementaren Konfliktschwerpunkt dar, der zum Tabu erklärt wird.  Verzerrte Beschreibung für die Vernichtung von Gladbecker Geschichtsreliquien. Übersetzt: Der Hof Schulte – Pelkum wird, wie auf Seite 111 in Abb. 19 mit einem kleinen „gelben Fleck“ bedacht, für den Bau des ABKR abgerissen.
Seite 115 Abs.5	„Trotz dieser Entlastungen werden Immissionsgrenzwerte in der Nacht und für den Westrand des Wohngebietes direkt an der A 52 auch am Tage überschritten. Insofern besteht weiterhin eine sehr hohe (als Konfliktpunkt bewertete) Beeinträchtigung für die Menschen in den angrenzenden Wohnbereichen.“	Demzufolge müsste sich die Schadstofflast, mit der Verdreifachung der Verkehrslast, ebenfalls um den Faktor 3 erhöhen. Ähnlich, wie in den zuvor beschriebenen Bereichen BOT - Boy, -Boymannsheide, und –Welheim, hätten Anwohner das Recht, die Stadt auf Abhilfe zu verklagen, da in Ihrer Straße die Grenzwert überschritten werden. (vergl. Seite 100 Abs. 3)

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	UVU - Originaltext	Anmerkung
Seite 115 Abs.8	<p>„Die Gehölzflächen des Parks werden an der Südflanke abgeschnitten. Die Funktion des Wittringer Waldparks als regionales Erholungsgebiet wird dadurch nicht beeinträchtigt. <u>Zudem sinkt die Lärmbelastung westlich der Brillenteiche im Verhältnis zum Prognose – Null- Fall um bis zu 3 dB(A). Dieser Entlastungseffekt ist durch den Damm der parallel zu A 2 geführten Verteilerbahn bedingt, der zur Lärmabschirmung beiträgt....</u></p> <p>„...Da dennoch eine Lärmbelastung von mehr als 54 dB(A) tagsüber gegeben ist besteht auch hier weiterhin ein Konfliktschwerpunkt.“</p>	<p>Was nützt die Lärmentlastung, die im Übrigen keine reale Erleichterung sein wird (s. letzten Satz am Absatzende), dem westlichen Bereich (Richtung A 2)??? Weitaus schlimmer wird sich die Verlärmung nördlich der Brillenteiche auf das gesamte Freizeit- und Erholungsgebiet Wittringer Wald auswirken. Unverständlich Weise wurde dieser Bereich bei der Ausweisung des UR ausgespart, obwohl definitiv die Lärmüberwallung und die Schadstoffeinträge den gesamten Wittringer Wald erreichen werden. Diese beabsichtigte Manipulation (was soll es sonst sein ?) des Einwirkungsbereiches, (wie auch in den übrigen Bereichen der UVU) verfälschen die Aussage der UVU derart, dass dem Gutachten eine BEFANGENHEIT unterstellt werden muss. <b><u>Aus dem umweltwissenschaftlichen Fachverständnis heraus, ist die Begrenzung des UR nicht nachvollziehbar und macht die vorliegende “UVU“ mehr als fragwürdig.</u></b> Entlang des UR lassen sich sehr viele Beispiele finden, die offensichtlich ganz bewusst aus der Bewertung heraus genommen wurden. Der gesamte Sport- und Freizeitbereich in Gladbeck wurde z.B. nicht im UR eingebunden, obwohl direkt daneben die Fahrzeugtrasse vorbei geht. Schulen in unmittelbarer Nähe blieben bei der UVU ebenso unberücksichtigt. Eingriffsintensive Varianten werden in der UVU, trotz negativer Beurteilung, letztendlich favorisiert. Betriebswirtschaftliche Spekulationen haben scheinbar mehr Bedeutung als langfristig angelegte Volkswirtschaftsinteressen. Dagegen wurden die volkswirtschaftlichen langwierigen Folgekosten weitestgehend außer acht gelassen. Dieses sind Bewertungsansätze, die nicht Bestandteil einer UVU sein sollten.</p> <p>Auch hier wieder die Frage, was ist es denn nun: Ein Entlastungseffekt, wie im vorstehenden Satz erwähnt, oder eine Lärmbelastung, die einen Konfliktschwerpunkt darstellt ???</p>
Seite 116	„Resümee“	<p>Ein erheblicher Eingriff, den es zu vermeiden bzw. erheblich zu minimieren gilt. Das “hydrologische Gutachten“ muss der weiteren Betrachtungsweise vorgeschaltet werden. <b><u>Sollte das Ergebnis des Gutachtens Beeinträchtigungen durch das ABKR aufzeigen, wäre das geplante ABKR, aufgrund der zahlreichen Konfliktpunkte, nicht mehr tragbar.</u></b></p>
Seite 118	„Zusammenfassende Bewertung“	<p>Ausführlich wird hier über eine prognostizierte Lärmentlastung berichtet, obwohl die Verkehrstaktung (Geräuschwiederholung) deutlich steigen wird.</p> <p>Im letzten Abschnitt wird dann jedoch diese positive Darstellung für den Ausbau A 52, berechtigter Weise, wieder aufgehoben.</p>

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	Originaltext	Anmerkung
Seite 119 Abs.1	„Im Bereich des für die Erholung besonders bedeutsamen Komplexes Wittringer Waldpark wird sich die Situation im Vergleich zum Prognose-Null-Fall dagegen verbessern“	Reine Spekulation, die sich jeder seriösen Aussagekraft entzieht. Wie bereits oben erwähnt, werden wesentliche Bereiche der Freizeit- und Erholungsstätte Wittringen ausgespart. Schon jetzt wird deutlich, dass die ausgeklammerten Bereiche in jedem Fall beeinträchtigt sind. <u>In der gesamten UVU fehlt beispielsweise der Hinweis auf die Landesleistungsstützpunkte für Leichtathletik, Triathlon und Schwimmen</u> , die im Stadion bzw. im Freibad Gladbeck beheimatet sind und direkt am geplanten ABKR bzw. der A 52 liegen. Es wäre für die Sportler, die dort täglich trainieren, eine Zumutung, der deutlich zunehmenden Schadstofffrachten dauerhaft ausgesetzt zu sein.
Seite 120 Abs.2	<u>„Bereits heute kann sicher davon → ausgegangen werden, dass sich empfindliche Arten aufgrund der oben genannten Störungen nicht in unmittelbarer Nähe zur Straße aufhalten. Ein Anstieg der Lärm- und Störreize wird dieses Verhalten unter Umständen weiter verstärken, indem sich die als Lebensraum eher „unattraktiven“ Zonen vergrößern bzw. heute noch geeignete Areale verkleinern.“</u>	Ein absoluter Widerspruch zur Aussage von Seite 33, Abs. 1, <b><u>zumal kein aktuelles faunistisches Gutachten vorliegt.</u></b>
Abs.6	„Aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich der Schadstoffanreicherung im Trassenbereich werden keine grundsätzlichen neuen betriebsbedingten Anreicherungen entstehen.“	Irrtümlicher Weise, wird vielfach angenommen, dass sich empfindliche Tierarten nicht in der Nähe von Schnellstraßen aufhalten. Dies ist eine Fehlinterpretation von Laien. Biologen bestätigen durchaus eine bedingte Anpassungsfähigkeit diverser Tierarten, die auch als „Ubiquisten“ bezeichnet werden.
Seite 121 Abs. 3	„Der Anschnitt des Grundwasserkörpers, zu dem es im Bereich des ABKR kommt, kann temporär während der Bauzeit punktuell Auswirkungen nach sich ziehen. <u>Mit einer langfristigen Beeinträchtigung des Grundwassers durch diese Eingriffe ist nicht zu rechnen.</u> “	Bemerkenswert dabei ist, dass in der UVU, auf Seite 109 Abs. 3, genau das Gegenteil berichtet wird und dass wissenschaftliche Erkenntnisse, über eine Schadstoffanreicherung im Trassenbereich, in Fachkreisen hinlänglich bekannt sind. Ist aber durch die Versiegelung bzw. Aufschüttung zu erwarten, da dem Boden das Niederschlagswasser vorenthalten wird.

**Freie Kommentierung der  
Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU zum Neubau der A 52  
Abschnitt: Autobahnkreuz Essen – Nord bis Autobahnkreuz Essen - Gladbeck**

Textstelle	Originaltext	Anmerkung
Seite 122 Abs. 3  Abs. 6	<p>„...Ob mit dieser Belastungszunahme auch zwangsläufig ein Anstieg der durch den Verkehr verursachten Schadstoffimmissionen verbunden ist...“</p> <p>„<u>Eine Veränderung muss aber nicht immer zwangsläufig eine Beeinträchtigung nach sich ziehen. Ein Neubau bietet auch die Chance zur Aufwertung sowie Neudefinierung von Landschafts-Leitbildern vor allem für Teilbereiche, die heute nur diffuse Strukturen aufweisen</u>“</p>	<p>Die Umwidmung zu einer Transitautobahn zwischen dem Rhein- und dem Münsterland und der damit verbundenen Steigerung der Verkehrsbelastung um den Faktor 3, führt zwangsläufig zur Steigerung der Schadstoffimmission. Etwas anderes zu behaupten wirkt nach außen schlichtweg <b>unseriös</b>.</p> <p><b><u>Wenn Feststellungen dieser Art getätigt werden, stellt sich die Frage, warum brauchen wir dann noch eine UVU ? Es ließe sich doch letztendlich alles mit diesem einen Satz erklären.</u></b></p> <p><b><u>In Anbetracht eines Autobahnausbaus in dieser Größenordnung, kann diese Formulierung als Befürwortung des Eingriffs missverstanden werden.</u></b></p>
Seite 123 Abs. 2	Dennoch sind hinsichtlich verschiedener Schutzgüter des UVPG bei einem Neubau der A 52 in der Trasse der B 224 erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten, die für den Bereich Natur und Landschaft Kompensationsmaßnahmen erfordern und im Sinne der Eingriffsregelung des BNatSchG und des Landschaftsrechts NW in die weite Abwägung eingestellt werden müssen.	Es wird hier suggeriert, dass der Eingriff der A 52 kompensierbar wäre. Exemplarisch steht der Abriss des historisch bedeutsamen „Pelkumer Hof“ dafür, dass dies nicht gelingen wird.

### **Abschlussbemerkung**

Die vorliegende UVU wird ihrer eigentlichen Aufgabe einer sachbezogenen Studie nur bedingt gerecht, da entscheidende Faktoren fehlen.

In Kürze werden veränderte Gesetzesgrundlagen die Bedingungen für den Bundesfernstraßenbau revolutionieren. Ansatzweise werden in der UVU zwar Bezüge zu den kommenden Gesetzen hergestellt, doch fehlen eindeutig die Hinweise auf die Konsequenzen, die, aufgrund einer geänderten Rechtslage, entstehen. In einem erheblichen Maße, werden die, bedeutend umweltrelevanten Beeinträchtigungen, dargestellt, jedoch zum Abschluss, der aufgezeigten Kapitel, mit dürftigen Argumenten "relativiert". Exemplarisch dafür steht der verharmlosende Umgang mit den Schadstoffimmissionen, obwohl zahlreiche anerkannte Untersuchungen die Gefahren für die Bevölkerung eindeutig belegen. Im Bereich "Kraneburger Feld" ist beispielweise eine vollwertige Biotoptypenkartierung zur aussagekräftigen Beurteilung von Eingriffen notwendig. Hier fehlt eine wichtige Einflussgröße, ausgerechnet in einem der sensibleren Naturbereiche im Umfeld des Untersuchungsraums.

In einem der dichtes besiedelten Ballungszentren der BRD leben derzeit:

- in Gladbeck ca. 2.116 Einwohner /km<sup>2</sup>
- in Bottrop, im betroffenen Kernbereich (ohne Kirchhellen), ca. 2.327 Einwohner/ km<sup>2</sup>
- in Gelsenkirchen ca. 2.525 Einwohner/ km<sup>2</sup>
- in Essen ca. 2.761 Einwohner/ km<sup>2</sup>

Nicht nur die eigentliche Fahrbahntrasse A 52 verursacht eine gesteigerte Schadstofffracht einer zukünftigen überregionalen Transitstrecke, sondern ebenso alle infrastrukturellen Zuführungsstraßen, die mit erheblich gesteigerten Verkehrszahlen, durch den Ausbau A 52 zwangsläufig belastet werden.

Gebräuchlich ist der Hinweis "zum Wohl der Allgemeinheit" bei der Rechtfertigung von Eingriffen in den Naturhaushalt. Im Fall des geplanten Lückenschlusses A 52, wird die Entlastung der örtlichen Straßennetze als Argument geboten. Tatsächlich wird jedoch mit einem Lückenschluss A 52 eine Transitstrecke zwischen dem Rheinland und dem Münsterland eingerichtet. Damit wird eine Autobahn der 2. Ordnung in die Wertigkeit einer Autobahn der 1. Ordnung erhoben. Konkret zeigt sich dies auf der Autobahnkarte des Ruhrgebietes. Mit der fertiggestellten A 52 würde die Strecke der A 2 und A 3 zwischen Breitscheider Kreuz (A3 / A52) und einem zukünftigen "Gladbecker Kreuz" (A 2 / A52) durch die "Spange A 52" eine erhebliche Abkürzung für die Nord – Süd bzw. Süd – Ost Verbindung im westlichen Ruhrgebiet darstellen. Berücksichtigt man, nach heutigem medizinischen Kenntnisstand, alle Einflussfaktoren, die durch den Bau der A 52, mitten durch dicht besiedelte Stadtzonen, berührt werden, so sind ca. 1 Millionen Menschen vom Lückenschluss A 52 betroffen. Die daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Langzeitschäden werden unkalkulierbare Risiken nach sich ziehen. Wenn in diesem Zusammenhang noch einmal der viel zitierte Satz "zum Wohl der Allgemeinheit" bemüht wird, so bekommt die Gegenüberstellung von den Profiteuren einer Abkürzungsrouten A 52, mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, eine neue Brisanz, die dringend neu überdacht werden muss.

Sicherlich kommt es immer wieder vor, dass Umweltstudien fragwürdige Aussagen treffen. In der vorliegenden UVU Bottrop und ebenso in der UVS Gladbeck zeigen sich jedoch schon sehr früh, ganz deutlich Interessen auf, die, nach fachlicher Analyse, nicht eindeutig genug, dem Anspruch einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung gerecht werden. Exemplarisch dafür, steht beispielweise, die unterschiedliche Bewertung vom "Kraneburger Feld" in Bottrop und der sogenannten "Heege" in Gelsenkirchen. Einerseits wird die strukturarme,

straßendurchzogene Heeglandschaft, als unentbehrliche Landschaft interpretiert, andererseits wird das strukturgeprägte ungestörte "Kraneburger Feld" im Ergebnis als abkömmlich "relativiert". Die Ergebnisse der Umweltbewertungen decken sich zu 100 % mit den politischen Aussagen in Bottrop und Gelsenkirchen.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen beschreiben nachvollziehbar die Konfliktpunkte, wenn auch lückenhaft, doch ist das Fatale und zu Hinterfragende, die abschließende Beschreibung. Entgegen aller voran genannten Erheblichkeiten, werden Steilvorlagen für einen übertriebenen, flächenverbrauchenden Straßenbau für die Autobahnerschließung geliefert. Spätestens hier muss die Frage gestellt werden, ob das die Aufgabe einer Umweltprüfung ist. Zahlreiche vergleichbare Prüfungsverfahren belegen, dass die Umweltbeeinträchtigungen "aufgezeigt" und nicht "relativiert" werden.

Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung sollte nie als "Rechtfertigung für Eingriffe in die Natur" dienen, sondern unverfälscht aufzeigen, dass die Option besteht, dass Maßnahmen NICHT UMWELTVERTRÄGLICH sind.

Ich komme zum Ergebnis, dass diese UVU für Bottrop, wie auch die UVS für Gladbeck, einer zweiten Untersuchung, unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter, definitiv nicht standhalten würde. Die UVU Bottrop und die UVS Gladbeck vermitteln in ihrer Essenz den Eindruck, als wären die Umweltbelange, denen, der politischen und betriebswirtschaftlichen Interessen, unterstellt worden. Die Volkswirtschaftliche Schadenssumme, in die auch die Kosten der unwiederbringlichen Zerstörung von Lebensräumen und die Belastung des Gesundheitssystems einfließen müssten, bleibt völlig unberücksichtigt.

In Anbetracht der Erheblichkeiten, ist es nachvollziehbar, dass in zahlreichen Bürgernetzwerken, zum Thema A 52, von Gefälligkeitsgutachten bereits die Rede ist. Fachliche Indizien können diese Bürgermeinung nicht unbedingt entkräften.

Für eine wissenschaftliche Studie, die als ein wesentliches Bewertungsinstrumentarium genutzt wird, lassen ungezählte Rechtschreib-, Grammatik- und Tippfehler darauf schließen, dass die Untersuchung nicht mit der notwendigen Sorgfalt erarbeitet wurde.

Der Sinn und Zweck der beiden Umweltgutachten in Bottrop und Gladbeck, ist, im vorliegenden Fall, grundsätzlich in Frage zu stellen. Es wäre in diesem Zusammenhang interessant, zu erfahren, welche Referenzen die Verfasser der UVU Bottrop und der UVS Gladbeck bezüglich Umweltverträglichkeitsverfahren auf vergleichbarem Niveau vorweisen können.

In eigener Sache möchte ich abschließend versichern, dass ich politisch neutral, kein betroffener Anwohner und wirtschaftlich unabhängig bin. Ich wurde seiner Zeit beauftragt, einen verständlichen Kommentar zu schreiben, um Bürgern ohne Sachkompetenz die "UVU Bottrop" näher zu bringen. Durch langjährige Arbeit, mit vielen Umweltbewertungsverfahren, in Ost- und Westdeutschland, verfüge ich über einen reichhaltigen Wissensfundus, der mir hier ermöglicht, eine klare und neutrale Stellung zu beziehen. Aufgrund der enormen Tragweite bleibt der Kommentar mit einem gewissen Unterton behaftet.

Gladbeck den 29.01.2009

Dipl.-Ing. Stephan Müller  
Landschaftsarchitekt AK NW

**Quellenangabe**

**Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU (ohne Datumsangabe !)**  
**zum Neubau der A 52 zwischen Autobahnkreuz**  
**Essen/Nord und Autobahnkreuz Essen/Gladbeck**

Bearbeitung:

Davids, Terfrüchte + Partner

Landschaftsarchitekten

Im Löwental 76

45239 Essen

Bilder Titelblatt

- Kraneburger Feld – Bottrop

(privat)

Mikolajczak



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

---

29. Januar 2009