

(Teil)-Projektnummer	A3-G20-NW A3-G20-NW-T2-NW (AK Langenfeld/A 542 – AK Hilden/A 46) A3-G20-NW-T1-NW (AK Leverkusen/A 1 – AK Langenfeld/A 542)
Straße	A 3 AK Leverkusen (A 1) bis AK Hilden (A 46)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	Vordringlicher Bedarf, Engpassbeseitigung (VB-E)
Geplante Maßnahme	Ausbau von 6 auf 8 Streifen
Verfahrensstand	Vorplanung
LABÜ-Aktenzeichen	Kein Az.

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Trotz derzeitiger Belastung des Streckenabschnitts am AK Leverkusen mit max. ca. 165.000 Kfz/24 h und einem Lkw-Anteil von max. 11,8 % ist ein 8-streifiger Ausbau einer Autobahn mit entsprechend großen negativen Umweltauswirkungen nicht zu rechtfertigen. Es fehlt eine nachvollziehbare Detail-Analyse der Wirkungen des **Teilprojektes Ausbau AK - Hilden ohne den Ausbau der A3 auf 8 Spuren vom AK Leverkusen bis zum AK Hilden!**

Die als Tabellen beigefügten Daten "**Automatische Zählstellen 2014 des BAST**" zeigen, dass zwar die Belastung am AK Leverkusen die Größenordnung von mehr als 160.000 KFZ/24 h erreicht, allerdings die Zahlen in weiteren Abschnitten auf ca. 125.000 KFZ/24 h und weniger sinken.

So zeigt auch der Vergleich der Teilprojekt-Nutzen eine seltsame Unlogik: (Seite 5)

Die Staulänge soll für das Gesamtprojekt um 9,3 km reduziert werden. Der Teilstrecke vor dem AB Kreuz Hilden (Teilprojekt A3-G20-NW-T2-NW) wird eine Staureduzierung zugerechnet, die mit 9,6 km (bei einer Gesamtlänge des Teilprojektes von nur 8,7 km) größer als die obige Gesamtreduzierung ist. Gleichzeitig wird dem südlicherem Abschnitt (A3-G20-NW-T1-NW, A 3 AK Leverkusen (A 1) - AK Langenfeld (A 542)) eine nur 1,7 km Staureduzierung zugerechnet, die sich zudem nicht in der Gesamtreduzierung wiederfindet. Dies legt die Vermutung nahe, dass hier dem "umweltschädlichsten Teilprojekt" ein möglichst großer Nutzen zugeteilt werden soll, obwohl vor allem der Ausbau des AB-Kreuz Hilden (A3-G20-NW-T3-NW) die wesentliche Stauentlastung erbringt.

Dies wird auch gestützt durch die unter Pkt 4.11 Ergänzende Betrachtungen gemachte Aussage: "**Die Gesamtreduktion der Stautunden im Knotenpunkt beträgt rund 100 %. Die Maßnahme(n) ist/(sind) damit hinsichtlich der Engpassreduktion wirksam.**"

Es ist unverständlich, weshalb die auf dieser Strecke parallel laufende A 59 nicht in die Analyse einbezogen wurde. Dieser Teil der A 59 ist noch weit von der Belastbarkeitsgrenze entfernt und kann durch moderne Verkehrslenkung wesentlich zur Stauvermeidung beitragen. (siehe Seite 4).

Der Verkehr auf der A 3 läuft flüssig, so lange keine Störungen auftreten (Pflegearbeiten, Bauarbeiten, liegen gebliebene Fahrzeuge, Rückstau von A 46). In diesen Fällen würde aber auch ein 4-spuriger Ausbau keine Verkehrsstockung verhindern.

Auf Hildener Stadtgebiet liegt die A 3 nahezu komplett in Dammlage. Es wird bezweifelt, dass ein 8-streifiger Ausbau innerhalb des derzeitigen Straßenprofils möglich ist. Ein Ausbau wäre demnach mit umfangreichen und kostenintensiven Maßnahmen verbunden. **Allein auf Hildener Stadtgebiet müssten neun Autobahnbrücken** verbreitert werden. Durch die erforderliche Verbreiterung der Dammkrone müsste der vorhandene Böschungsaufwuchs komplett entfernt und umfangreich Erdmaterial angefüllt werden. Zudem wären umfangreiche Eingriffe in privat genutzte Grundstücke erforderlich.

Wirtschaftlicher wäre eine Verstärkung des Verkehrsflusses auf der A3 z.B. durch eine durchgängige Temporegelung und weitere Steuerungsmaßnahmen!

Deshalb ist unsere Forderung, die "umweltschädlichen Teilprojekte 1 und 2" aus dem aktuell anstehenden BVWP zu streichen hilfsweise zumindest diese in den weiteren Bedarf umzuwidmen und zunächst ein Monitoring zu den Ergebnissen des AK-Hilden - Ausbaus abzuwarten.

Verkehrsdaten der A3 und der parallelen A59 zwischen Leverkusen und AK Hilden

Allgemeine Angaben

Name	AK Hilden (N)	DTV-Kfz	127.922 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	9,90%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BASSt-Nr.	5655		
TK-Blatt	4807		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Oberhausen	Köln
Nahziel	AS Mettmann	AK Kreuz Hilden (A46)
DTV-Kfz	61.068 Kfz/24 h	66.854 Kfz/24 h
SV-Kfz	6.093 Kfz/24 h	6.548 Kfz/24 h

Allgemeine Angaben

Name	AK Breitscheid (N)	DTV-Kfz	115.966 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	10,10%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BASSt-Nr.	5638		
TK-Blatt	4607		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Oberhausen	Köln
Nahziel	AS Duisburg-Wedau	AK Kreuz Breitscheid (A52)
DTV-Kfz	56.282 Kfz/24 h	59.684 Kfz/24 h
SV-Kfz	5.798 Kfz/24 h	5.871 Kfz/24 h

Allgemeine Angaben

Name	AK Hilden (S)	DTV-Kfz	120.968 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	9,70%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BASSt-Nr.	5657		
TK-Blatt	4807		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	AK Hilden	Köln
Nahziel	AK Kreuz Hilden	AS Solingen
DTV-Kfz	59.941 Kfz/24 h	61.027 Kfz/24 h
SV-Kfz	5.851 Kfz/24 h	5.930 Kfz/24 h

Allgemeine Angaben

Name	AK Leverkusen (S)	DTV-Kfz	165.594 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	11,80%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BASSt-Nr.	5676		
TK-Blatt	4908		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Oberhausen	Köln
Nahziel	AK Kreuz Hilden (A46)	AS Solingen
DTV-Kfz	84.610 Kfz/24 h	80.984 Kfz/24 h
SV-Kfz	9.758 Kfz/24 h	9.831 Kfz/24 h

Verkehrsdaten der A3 und der parallelen A59 zwischen Leverkusen und AK Hilden

Allgemeine Angaben

Name	AK Leverkusen (N)	DTV-Kfz	129.600 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	9,80%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	5003		
TK-Blatt	4908		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Oberhausen	Köln
Nahziel	AS Opladen	AK Kreuz Leverkusen (A1)
DTV-Kfz	65.716 Kfz/24 h	63.884 Kfz/24 h
SV-Kfz	6.331 Kfz/24 h	6.407 Kfz/24 h

Allgemeine Angaben

Name	AK Leverkusen (S)	DTV-Kfz	165.594 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	11,80%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	5676		
TK-Blatt	4908		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Oberhausen	Köln
Nahziel	AK Kreuz Hilden (A46)	AS Solingen
DTV-Kfz	84.610 Kfz/24 h	80.984 Kfz/24 h
SV-Kfz	9.758 Kfz/24 h	9.831 Kfz/24 h

Allgemeine Angaben

Name	Düsseldorf-Urdenbach	DTV-Kfz	--- Kfz/24 h
Straße	A59	SV-Anteil	--- %
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	5090		
TK-Blatt	4807		

Richtungsbezogene Angaben

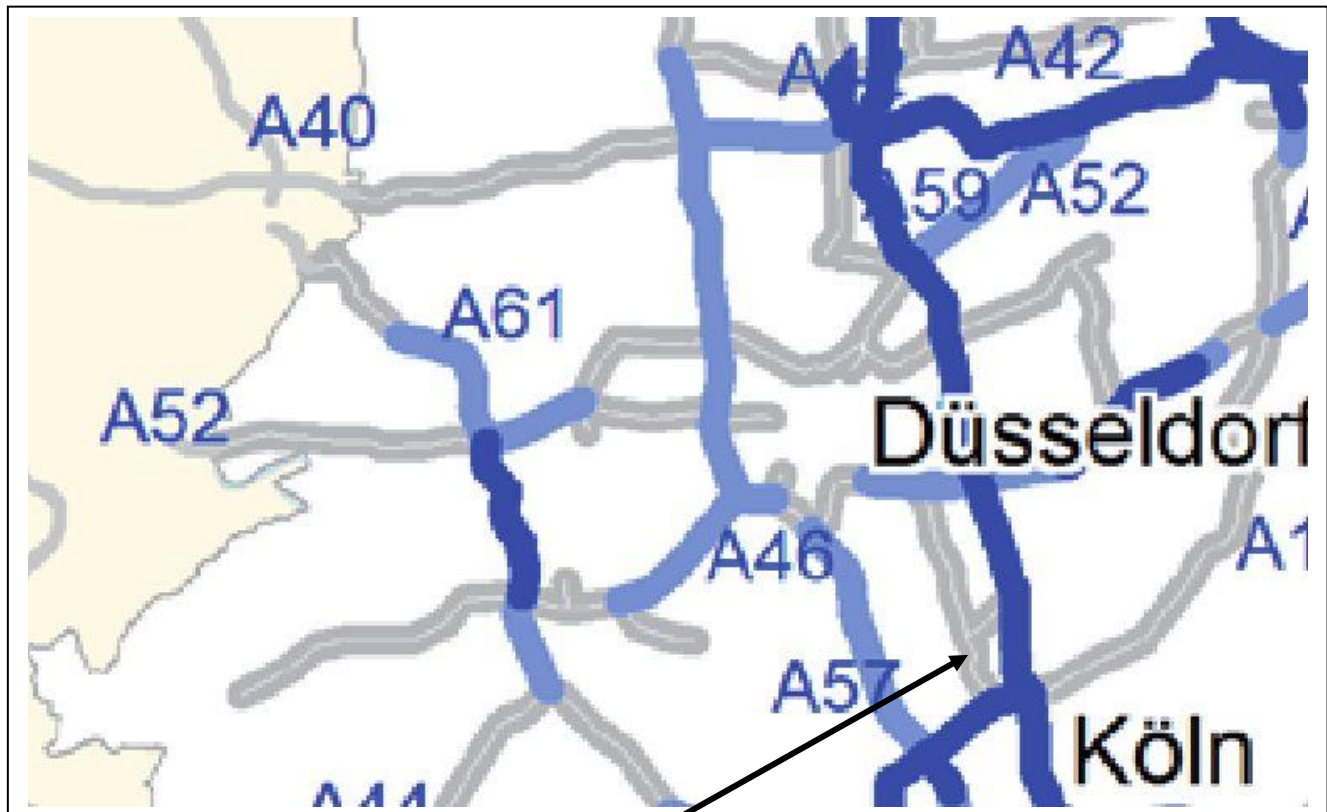
	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Düsseldorf	Leverkusen
Nahziel	AS Düsseldorf-Garath	AS Richrath (L353)
DTV-Kfz	--- Kfz/24 h	--- Kfz/24 h
SV-Kfz	--- Kfz/24 h	--- Kfz/24 h

Allgemeine Angaben

Name	Langenfeld	DTV-Kfz	46.978 Kfz/24 h
Straße	A59	SV-Anteil	5,60%
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	5007		
TK-Blatt	4907		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Düsseldorf	Leverkusen
Nahziel	AS Rheindorf	AK Kreuz Leverkusen-West (A1)
DTV-Kfz	21.918 Kfz/24 h	25.060 Kfz/24 h
SV-Kfz	1.223 Kfz/24 h	1.394 Kfz/24 h



A59 nicht dargestellt und nicht berücksichtigt

4.11 Ergänzende Betrachtungen

Knotenpunktspezifische Engpassreduktion

Bewertungskriterium ist Reduktion der Stautundenanzahl im Planfall bezogen auf den Bezugsfall. Die Stautunden werden über ein Rückstaumodell ermittelt.

Bei Reduktionen um $\geq 30\%$ der Stautundenanzahl im Vergleich vom Plangall zum Bezugsfall wird eine wirksame Engpassreduktion angenommen.

Jährliche Stautunden [in 1.000 Std.]		Pkw	Lkw	gesamt
jährliche Stautunden im Werktagsverkehr (DTVw)	<i>Bezugsfall</i>	440,8	77,5	518,3
	<i>Planfall</i>	0,0	0,0	0,0
	<i>Differenz</i>	440,8	77,5	518,3
jährliche Stautunden im Urlaubsverkehr (DTVu)	<i>Bezugsfall</i>	92,4	15,0	107,5
	<i>Planfall</i>	0,0	0,0	0,0
	<i>Differenz</i>	92,4	15,0	107,5
jährliche Stautunden Sonn- und Feiertagsverkehr (DTV _s)	<i>Bezugsfall</i>	0,0	0,0	0,0
	<i>Planfall</i>	0,0	0,0	0,0
	<i>Differenz</i>	0,0	0,0	107,5

Die Gesamtreduktion der Stautunden im Knotenpunkt beträgt rund 100 %. Die Maßnahme(n) ist/(sind) damit hinsichtlich der Engpassreduktion wirksam.

Engpassbeseitigungen in dem Bereich der A3 zwischen Leverkusen und Hilden

A3-G20-NW

A 3 AK Leverkusen (A 1) - AK Hilden (A 46)

Engpassbeseitigung auf dem Straßenzug des Projektes

Gesamtlänge des Projektes 19,7 km
Staulänge im Bezugsfall 17.2 km
Staulänge im Planfall 7.9 km

Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 9.3 km reduziert.

Engpass	deutliche Minderung
----------------	---------------------

A3-G20-NW-T1-NW

A 3 AK Leverkusen (A 1) - AK Langenfeld (A 542)

Engpassbeseitigung auf dem Straßenzug des Projektes

Gesamtlänge des Projektes 6,5 km
Staulänge im Bezugsfall 6.2 km
Staulänge im Planfall 4.5 km

Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 1.7 km reduziert.

Engpass	ansatzweise Minderung
----------------	-----------------------

A3-G20-NW-T2-NW

A 3 AK Langenfeld - AK Hilden

Engpassbeseitigung auf dem Straßenzug des Projektes

Gesamtlänge des Projektes 8,7 km
Staulänge im Bezugsfall 9.6 km
Staulänge im Planfall 0 km

Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 9.6 km reduziert.

Engpass	vollständige Auflösung
----------------	------------------------

A3-G20-NW-T3-NW

A 3 AK Hilden

Siehe auch 4.11 Ergänzende Betrachtung auf voriger Seite 4

Eingriff in Natur und Landschaft

Dieser Streckenabschnitt tangiert regionalplanerisch festgesetzte Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) und zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE) sowie Regionale Grünzüge¹, für die BSN wurden auch entsprechende Schutzgebietsfestsetzungen getroffen. Betroffen von der bereits vorhandenen erheblichen Barrierewirkung durch die A3 sowie von den Störungen und Stoffeinträgen, auch durch Einleitung von belastenden Oberflächenwässern, aber auch durch Flächenverlust sind eine Vielzahl von ökologisch wertvollen, teils europarechtlich unter Schutz gestellten Bereichen, u.a.:

- FFH-Gebiet „Hilden – Spoerkelnbruch“ (DE-4807-302) und verschiedene NSG, z.B. „Hildener Stadtwald-Bereich Biesenbach“ – große Bedeutung als Ausbreitungszentrum im Biotopverbund, da ehemals weit verbreitete naturraumtypische Lebensräume der Mittelterrasse wie Heide, Moore, Bruchwälder; landesweit bedeutsamer Bruchwald-Heidemoorkomplex; Bruthabitat von Schwarzspecht und Wespenbussard.
- Landesweiter Biotopverbund von herausragender Bedeutung: „Teilbereich des Hildener Stadtwaldes, Hildener Heide“ (LANUV NRW: VB-D-4807-019)
- FFH-Gebiet „Ohligser Heide“ (DE-4807-303) – große Bedeutung als Ausbreitungszentrum im Biotopverbund, da ehemals weit verbreitete naturraumtypische Lebensräume der Mittelterrasse wie Heide, Moore, Bruchwälder; einer der letzten erhaltenen Heidemoorbereichen auf der rechtsrheinischen Heideterrasse, herausragende Bedeutung aufgrund von Vorkommen zahlreicher landesweit gefährdeter Pflanzengesellschaften und Arten der Heidemoore, Bruchwälder und nährstoffarme Gewässer
- Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung „NSG Ohligser Heide und nährstoffarme Gewässer“ (VB-D-4807-021) „Waldgebiet bei Wiescheid“ (VB-D-4807-027)
- Waldkomplex in Nord-Süd-Richtung, u.a. als LSG „Wenzelberg/Spuerklen“ (LSG-4807-0014) ausgewiesen – regionale Bedeutung für die Biotopvernetzung entlang der Bergischen Heideterrasse
- Gebiet für den Schutz der Natur des Landesentwicklungsplans NRW „Spoerkelnbruch, Hildener- und Ohligser Heide“ (LANUV NRW: D_RR-154)
- Regionale Biotopverbundachse zwischen Rheinaue und Heideterrasse (VB-D-4807-015)
- FFH-Gebiet „Further Moor“ (DE-4807-304) – typisches Heide- bzw. Übergangsmoor der von Decksanden überlagerten rechtsrheinischen Mittelterrasse, Heide- und Flachmoorbildungen, Moorwälder mit reichhaltiger Flora der sauren bzw. nährstoffarmen Feuchtgebiete, u. a. Mittlerer Sonnentau (*Drosera intermedia*), Glockenheide (*Erica tetralix*) und Lungen Enzian (*Gentiana pneumonanthe*), Lebensraum für eine zum Teil gefährdete, artenreiche Libellen-, Amphibien- und Avifauna; bedeutsame Erholungsfunktion im dicht besiedelten Raum
- Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung „NSG Further Moor und südlich angrenzende Flächen“ (LANUV NRW:VB-D-4807-025)

¹ Regionalplan Düsseldorf, Blatt L 4906

- NSG „Riedbachaue“ (GL-039) - Lebens- und Rückzugsraum zahlreicher, teilweise in ihrem Bestand bedrohter Vögel und Amphibien
- Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung „Randzone der Bergischen Heideterrassen westl. Leichlingen“ (LANUV NRW: VB-K-4807-001)
- Gebiet für den Schutz der Natur des Landesentwicklungsplans NRW „Further Moor und Leichlinger Heideterasse“ (LANUV NRW: D_RR-164)
- LSG „Unteres Tal der Wupper“ (LSG-4907-0002)

Der geplante 8-streifige Ausbau würde die o.g. Auswirkungen auf diese Gebiete weiter verstärken.

Für das Gesamtprojekt bewertet der BVWP-Entwurf die Umweltbetroffenheit als „mittel“. Dieser Bewertung wird angesichts der auch im BVWP-Entwurf erfolgten Feststellung, dass erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund der Lage von 3 FFH-Gebieten innerhalb der Wirkzone des Vorhabens nicht ausgeschlossen werden können, sowie der erheblichen Betroffenheit von mehreren Flächen von herausragender Bedeutung für den Biotopverbund entschieden widersprochen. Im Abschnitt AK Hilden – AK Langenfeld kommt der BVWP-Entwurf zum Ergebnis, dass im Bereich des FFH-Gebietes „Ohligser Heide“ erhebliche Eingriffe in das FFH-Gebiet unvermeidbar sind, da hier die eine FFH-verträglicherer Variante in Form eines asymmetrischen Ausbaus nicht möglich ist.

Forderung: Streichung

Die "umweltschädlichen Teilprojekte 1 und 2 " sind aus dem BVWP zu streichen, hilfsweise zumindest in den weiteren Bedarf abzustufen und zunächst ein Monitoring zu den Ergebnissen des AK-Hilden - Ausbaus abzuwarten!