

<b>(Teil)-Projektnummer</b>	A42-G40-NW-T3-NW
<b>Straße</b>	A 42 AS Bottrop-S bis AK Essen-N (A 52)
<b>Einstufungsvorschlag BVWP-E</b>	VB-E
<b>Geplante Maßnahme</b>	Ausbau von 4 auf 6 Streifen
<b>Verfahrensstand</b>	Ohne Planungsstand - Neu
<b>LABÜ-Aktenzeichen</b>	Noch kein Aktenzeichen

## **Bewertung des Vorhabens**

### **Bedarf / Alternativen**

Der Bedarf für einen 6-streifigen Ausbau wird nicht gesehen; die Verkehrszahlen sind in den letzten Jahren eindeutig rückläufig; es ist nicht zu erkennen, dass sich daran etwas ändern könnte:

Im Jahr 2005 - Manuelle Straßenverkehrszählung 2005 - Ergebnisse auf Bundesautobahnen - Stand: 02.04.2007 befahren in dem Abschnitt zwischen der AS Bottrop-Süd (12) und dem AK Kreuz Essen-Nord (A 52/B 224) 72.900 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 11,8 %.

[http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2005/zaehlung-2005-BAB.pdf?\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2005/zaehlung-2005-BAB.pdf?_blob=publicationFile&v=1)

5 Jahre später – im Jahr 2010 hatte sich das Verkehrsaufkommen um ca. 11 % reduziert: das Verkehrsaufkommen auf der A 42 zwischen der AS Bottrop-Süd (12) und dem Kreuz Essen-Nord (13) belief sich im Jahr 2010 auf 65.300 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von 11,3 % (Manuelle Straßenverkehrszählung 2010 - Ergebnisse auf Bundesautobahnen - Stand: 11.11.2011, siehe

[http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-BAB.pdf?\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-BAB.pdf?_blob=publicationFile&v=1) .

Diese Verkehrsmengen können durch den vorhandenen Ausbaustandard RQ 31 bewältigt werden.

Statt eines Ausbaus auf 6 Streifen sollte vorrangig ein schlüssiges Verkehrskonzept für den Ballungsraum „Ruhrgebiet“ entwickelt werden, um den Verkehrsfluss insbesondere zu den Stoßzeiten zu regulieren, z.B. durch verkehrslenkende Maßnahmen und eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs (u.a. bessere Taktung, größere Waggonkapazitäten zu den Stoßzeiten, günstigere Fahrpreise).

In Zeiten, in denen es zu einem höheren Verkehrsaufkommen kommt (Unfall, Ferienbeginn-/Ende, Baustellen, Großereignisse etc.) ist die Mitbenutzung der Standstreifen zu ermöglichen.

### **Eingriff in Natur und Landschaft**

Problematisch ist insbesondere die massive Verlärmung der Siedlungsbereiche und der wenigen im Ballungsraum „Ruhrgebiet“ verbliebenen Freiflächen, die durch die Ausbaumaßnahme noch erhöht wird. Bei einem Ausbau verstärkt sich die trennende Wirkung.

Trotz der anlage- und verkehrsbedingten Vorbelastungen durch die A 42 befinden sich entlang der Autobahn wichtige Verbundflächen, die von besonderer Bedeutung für Fauna und Flora im dicht besiedelten Raum sind.

Durch einen Ausbau der A 42 auf 6 Spuren – auch bei symmetrischem Ausbau werden diese zerstört oder in ihrer Funktion noch stärker beeinträchtigt, insbesondere der parallel zur Autobahn verlaufende Rhein-Herne-Kanal mit der Emscher und angrenzenden (Brach-) Flächen, eine Haupt-West-Ost-Achse des Biotopverbundes im Ruhrgebiet und eine Kalt- und Frischluftschneise für den Siedlungsraum. Ein Ausbau der A 42 konterkariert u.u. ggf. den geplanten naturnahen Emscher-Umbau mit einer Aufweitung des Gewässerprofils und Schaffung von Retentionsraum.

**Forderung: Streichung**

Verzicht auf den 6-streifigen Ausbau der A 42.

Statt eines 6-streifigen Ausbaus der A 42 im Teilprojekt A42-G40-NW-T3-NW zwischen der AS Bottrop-S und dem AK Essen-N (A 52) sind zur Verbesserung des Verkehrsflusses vorrangig verkehrslenkende Maßnahmen zu den Stoßzeiten (u.a. Unfall, Ferienbeginn-Ende, Großereignisse, Baustellen) sowie zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Auch sollte der öffentliche Nahverkehr gefördert und ausgebaut werden.