

|  |   |
|--|---|
| <b>(Teil)-Projektnummer</b>            | A46-G20-NW                                      |
| <b>Straße</b>                          | A 46 AS Düsseldorf/Holthausen - AK Hilden (A 3) |
| <b>Einstufungsvorschlag<br/>BVWP-E</b> | Weiterer Bedarf                                 |
| <b>Geplante Maßnahme</b>               | Ausbau von 6 auf 8 Streifen                     |
| <b>Verfahrensstand</b>                 | Neu   |
| <b>LABÜ-Aktenzeichen</b>               | Kein Az.  |

## **Bewertung des Vorhabens**

### **Bedarf / Alternativen**

Trotz starker Auslastung des Streckenabschnitts mit bis zu 110.000 Kfz/24h im Abschnitt Düsseldorf-Eller bis Düsseldorf-Süd – in allen anderen Abschnitten von ca. 100.000 Kfz/24h - und einem Lkw-Anteil von max. 8,8 % (BAST: Manuelle Verkehrszählung 2010) ist ein 8-streifiger Ausbau einer Autobahn mit entsprechend großen negativen Umweltauswirkungen nicht zu rechtfertigen. Mit Ausnahme des Abschnittes von Düsseldorf-Eller bis Düsseldorf-Süd ist im Vergleich zu 2005 stagnieren bzw. leicht rückläufig.

Da die starke Auslastung dieses Abschnitts unmittelbar mit der Auslastung des westlich gelegenen Tunnels Wersten und den dort liegenden Ausfahrten verbunden ist, kann von einer Entlastungswirkung durch den geplanten Ausbau zwischen AK Hilden und AS Holthausen nicht ausgegangen werden.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,1 ist zu großen Teilen begründet in der fragwürdigen Anrechnung der Reisezeitgewinne < 1 Minute, ohne diese läge der NKV-Faktor nur bei 2,3.

Als Alternativen sind verkehrslenkende Maßnahmen (Tempolimit, LKW-Überholverbote, temporäre Mitnutzung von Standstreifen etc.) und bessere Angebote des ÖPNV zu prüfen.

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

Ein Ausbau verstärkt die Beeinträchtigungen eines großflächigen schutzwürdigen wie auch unter Schutz gestellten Gebietes von hoher Wertigkeit für Natur und Mensch. Diese Wertigkeit zeigt auch die Darstellungen des gesamten betroffenen Freiraums im Regionalplan Düsseldorf als Regionaler Grünzug und einer Teilfläche als Bereich zum Schutz der Natur (Blatt 4906 Neuss).

Betroffen sind:

- Biotopverbundfläche besonderer Bedeutung „Düsseldorfer Stadtwald incl. Schlosspark Eller“ (VB-D-4807-002), die von der A 46 zerschnitten wird
- unmittelbar südlich der A 46 angrenzend ein im LEP dargestelltes Gebiet für die Schutz der Natur (LANUV NRW: D\_RR-149 „Düsseldorfer Stadtwald“) – naturnaher strukturreicher Laubwaldkomplex mit hoher Bedeutung für die Naherholung wie auch als Lebensraum, u.a. für Höhlenbrüter, sowie das NSG „Dreiecksweiher“, zugleich landesweiter Biotopverbund herausragender Bedeutung (LANUV NRW: VB-D-4807-008) und als Bereich zum der Natur (BSN) im Regionalplan Düsseldorf gesichert. Südlich unmittelbar an die A 46 angrenzend befindet sich das NSG „Elbsee“, auch gesetzlich geschützter Biotop (LANUV NRW: GB-4807-0020; Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armlauchteralgen, LET 3140)

- nördlich der A46 Biotopverbundfläche besonderer Bedeutung (VB-D-4807-007) und Biotopkatasterfläche (BK-4707-027) „Unterbacher See“ – Lebensraum für verschiedene Rast- und Brutvögel, hohe Bedeutung für die Naherholung
- Landschaftsschutzgebiet „Düsseldorfer Stadtgebiet“ (LSG-4606-102)

Der geplante Ausbau der A46 würde diese Bereiche noch stärker zerschneiden, Störungen für Mensch und Fauna durch Lärm sowie Stoffeinträge würden verstärkt. Zudem wäre der Ausbau mit weiterem Flächenverlust und näherem Heranrücken der Straße an die beidseitig gelegenen Gewässer verbunden.

In der Ergebnisübersicht des BVWP-PRINS (unter „1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“) wird ausgeführt, dass keine Konflikte zu den betrachteten Umweltkriterien bestehen. Dabei wird im Projektdossier unter 1.4 selbst dargestellt, dass randliche Eingriffe in die beiden NSG aufgrund der nicht gegebenen Möglichkeit eines asymmetrischen Ausbaus unvermeidbar sind. Aufgrund der oben erläuterten Bedeutung dieser Gebiete für den landesweiten Biotopverbund und den Arten- und Biotopschutz ist die zur Umweltbetroffenheit (Modul B) getroffene Bewertung „gering“ nicht nachzuvollziehen.

**Forderung: Streichung aus dem BVWP**