

(Teil)-Projektnummer	A52-G20-NW
Straße	A 52 AK Breitscheid (A 3) bis AS Essen-Rüttenscheid (B 224)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB-E
Geplante Maßnahme	Ausbau von 4 auf 6 Streifen
Verfahrensstand	Neu
LABÜ-Aktenzeichen	Noch kein Aktenzeichen

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Es wird bezweifelt, dass die A 52 tatsächlich – wie im Projektdossier zum Projekt A52-G20-NW unter 1.2 angegeben - eine wichtige Verbindung zwischen den Niederlanden, Niederrhein, dem Ruhrgebiet und Westfalen darstellt. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass die A 52 – auch aufgrund der relativ geringen Lkw-Anteile vor allem dem Pendlerverkehr von und zum Ruhrgebiet in den Ballungsraum Rhein (Düsseldorf, Köln) dient.

Der derzeitige Ausbaustandard ist ausreichend für das Verkehrsaufkommen – auch für das zukünftige; der Lkw-Anteil ist für eine Autobahn mit max. 5,5 % relativ gering. Nur im Bereich des AK Breitscheid (A 52 / A 3) ist ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen:

A 52 NW 4607 5639 AK Breitscheid (A 3) AS Breitscheid (25) 95.900; 5,5 % Lkw-Anteil

A 52 NW 4607 2101 AS Breitscheid (25) AS Essen-Kettwig (26) 79.300; 4,9 % Lkw-Anteil

A 52 NW 4507 2105 AS Essen-Kettwig (26) AS Essen-Haarzopf (27); 84.400 4,6 % Lkw-Anteil

A 52 NW 4507 5028 AS Essen-Haarzopf (27) AS Essen-Rüttenscheid (28); 71.600 5,3 % Lkw-Anteil

http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-BAB.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Alternative:

Da die höchsten Verkehrszahlen im Bereich der Verknüpfung der A 52 mit der A 2 im Kreuz Breitscheid registriert sind, ist ggfls. der Ausbau des AK Breitscheid auf 6 Streifen akzeptabel; der Ausbau des AK sollte vorrangig betrieben werden, durch den Ausbau des AK könnte die Verkehrssituation im o.g. Abschnitt zwischen dem AK Breitscheid (A 3) und der AS Breitscheid entlastet werden.

Es kann auch erwartet werden, dass wenn der anschließende Abschnitt von AS Essen-Rüttenscheid bis AD Essen-Ost, der bereits baulich für eine 6-Streifigkeit ausgelegt ist und für eine durchgehende Sechstreifigkeit angepasst und ummarkiert worden ist, auch eine Entschärfung von Rückstausituationen auf der A 40 (AD Essen-Ost) eintreten wird (dort ist die A 40 bereits ausgebaut).

Als weitere Alternative wird vorgeschlagen, die Standstreifen in Phasen hohen Verkehrsaufkommens (Unfall, Baustellen, Pflege, Großereignisse etc.) temporär mit zu benutzen oder dauerhaft.

Eingriff in Natur und Landschaft

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind im Dossier zum Projekt A52-G20-NW nicht richtig wiedergegeben und sprechen nur auf die Situation auf Essener Stadtgebiet an. Es muss jedoch mit Eingriffe in laubwald- und grünlandgeprägte Landschaftsschutzgebiete (z.B. Mintarder Ruhrtalhang und Mintarder Berg) sowie in die entlang der A 52 in diesem Abschnitt liegenden NSG´s durch stärkere Zerschneidung, Flächenverlust, Verlärmung und Stoffeinträge; Verlärmung Ruhrtal und von Wohnbereichen in Ratingen-Breitscheid und Essen-Kettwig gerechnet werden. Siehe hierzu auch die Karten Umwelt (Modul C) zu den Teilprojekten A52-G20-NW-T1-NW und A52-G20-NW-T2-NW. Die Naturschutzgebiete sind u.a. in den Landschaftsplänen Essen und Mülheim festgesetzt.

Die entlang der A 52 vorhandenen Gehölzbestände haben sowohl Biotopvernetzungsfunction (lokale Bedeutung) und Lärm- und Sichtschutzfunktionen.

Das FFH-Gebiet Ruhraue bei Kettwig wird mit der vorhandenen Brücke gequert. Sollten die beiden zusätzlichen Fahrstreifen beim 6-streifigen Ausbau nicht an die vorhandene Brücke bei Kettwig angebaut werden können und neue Pfeilergründungen erforderlich sein, ist mit negativen Auswirkungen zu rechnen.

Forderung: Streichung

Nichtaufnahme des 6-streifigen Ausbaues der A 52 vom AK Breitscheid (A 3) bis zur AS Essen-Rüttenscheid in den BVWP 2030.