

Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG.NRW)

A 1 - Ausbau der A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen-West und dem Autobahnkreuz Leverkusen

A 3 - Ausbau zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und der Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum

Maßnahme

Das Bauvorhaben ist Bestandteil des Gesamtprojektes „Autobahnausbau bei Leverkusen“ – kurz „A-bei-LEV“ (siehe Abbildung 1).

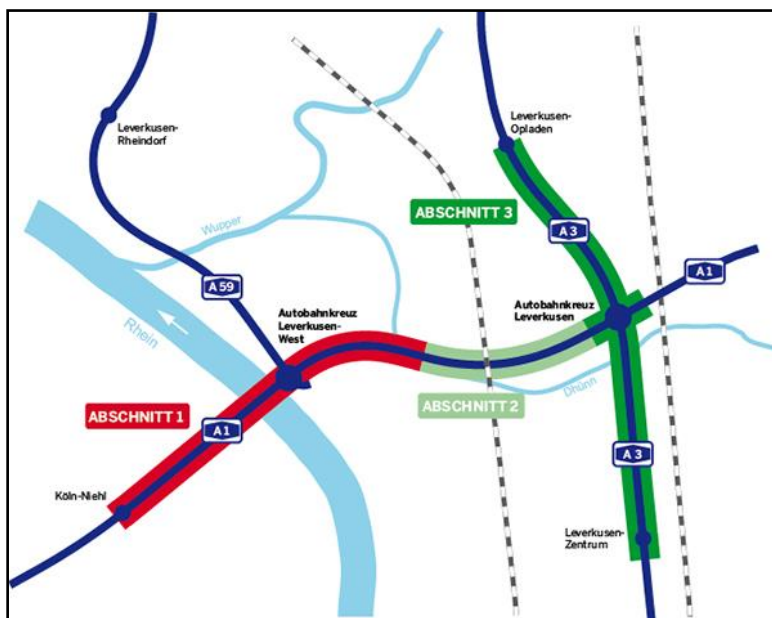


Abbildung 1: Gesamtprojekt „A-bei-LEV“

Das Gesamtprojekt „A-bei-LEV“ ist in 3 wesentliche Bauabschnitte unterteilt, von denen der 2. und 3. Bauabschnitt Gegenstand dieser Dokumentation sind:

- | | |
|----------------------|--|
| 1. Abschnitt | Ausbau der A 1 zwischen AS Köln-Niehl und AK Leverkusen- West mit Ersatzneubau der Rheinbrücke |
| 2. Abschnitt: | Ausbau der A 1 zwischen AK Leverkusen-West und AK Leverkusen |
| 3. Abschnitt: | Ausbau der A 3 zwischen AS Leverkusen-Opladen und AS Leverkusen-Zentrum einschließlich dem AK Leverkusen |

Beschreibung Baumaßnahme A 1 (Planungsabschnitt 2)

Die Autobahn GmbH plant den Ausbau der hochbelasteten A 1 zwischen der Anschlussstelle (AS) Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen A1 /A3. Der Ausbau der A1 ist im Bedarfsplan 2016 als laufend und fest disponiert gelistet. Der Abschnitt ist gegliedert in den ersten und zweiten Bauabschnitt. Der erste Bauabschnitt reicht von der AS Köln-Niehl bis zum AK Leverkusen-West. Für diesen ersten Abschnitt wurde der Planfeststellungsbeschluss am 16.11.2016 aufgestellt und am 11.10.2017 vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Mit der Baumaßnahme wurde im Herbst 2017 begonnen. Der zweite Bauabschnitt, der Gegenstand dieser Dokumentation ist, umfasst den Ausbau der A1 zwischen dem AK Leverkusen-West und dem AK Leverkusen. Der Planungsabschnitt liegt im Gebiet der Stadt Leverkusen.

Der Teilabschnitt der A1 erstreckt sich vom östlichen Brückenwiderlager der Hochstraße A am AK Leverkusen-West A1/A59 bis AK Leverkusen A1/A3. Die A1 wird im betrachteten Abschnitt heute auf großer Strecke von gut 900 m auf einem Bauwerk, der sogenannten „Hochstraße B“ geführt. In der Stadt Leverkusen hat sich der Begriff „Stelzenautobahn“ etabliert.

Das Bauwerk der Hochstraße B weist erhebliche bauliche Schäden auf. Hier ist mittelfristig ein Ersatzbauwerk bzw. eine andere Lösung in Abhängigkeit der jeweils untersuchten Variante erforderlich. Aufgrund der konstruktiven Beschaffenheit des Bestandsbauwerkes sind Teilabbrüche der Hochstraße B auszuschließen.

Geprägt ist der Planungsraum durch die nah heranreichende Bebauung. Die A1 und die A3 verlaufen innerhalb der Stadt Leverkusen. Parallel zur A1 verläuft südlich die Dhünn. An der westlichen Planungsgrenze reicht die Dhünn bis auf ca. 50 m an die bestehenden A1 heran. Der Planungsbereich ist durch die Autobahnkreuze Leverkusen und Leverkusen-West eingeschlossen, die ebenfalls aus- und umgebaut werden.

An der westlichen Planungsgrenze schließt der Planungsabschnitt zum Ausbau der A1 zwischen der AS Köln-Niehl und dem AK Leverkusen-West an. Die östliche Planungsgrenze für diesen Planungsabschnitt ist charakterisiert durch das AK Leverkusen. Der Aus- und Umbau des AK Leverkusen wird planerisch mit dem Ausbau der A3 zwischen der AS Leverkusen-Opladen und der AS Leverkusen behandelt. Der Planungsraum südlich der A1 ist geprägt durch die Sportstätten von unterschiedlichen Betreibern sowie dem Fußballstadion Leverkusen (BayArena). Das Lindner Hotel, welches in die BayArena integriert ist, reicht bis auf ca. 30 m an die heutige Fahrbahn der A1 heran. Nördlich der A1 befindet sich der Stadtteil Leverkusen-Küpperssteg. Er ist geprägt durch Wohnbebauung. Die Wohnhäuser reichen bis zu 25 m an die A1 heran.

Für den Ausbau des A1 Abschnittes zwischen dem AK Leverkusen-West und dem AK Leverkusen wurden insgesamt 17 Varianten in Hoch- oder Tieflage bzw. in einer Kombination dieser Gradientenführungen entworfen. Die Variantenuntersuchung beinhaltet für den Ausbau der A1 6 Varianten in bestehender Hochlage und 8 Varianten in Tieflage. Darüber hinaus wurden 3 Varianten erarbeitet, die Hoch- und Tieflagen miteinander kombinieren. Wesentlicher Unterschied der Varianten ist ihre Lageausrichtung in nördlicher bzw. südlicher Richtung gegenüber dem Bestand und der damit einhergehenden Beeinträchtigung der dortigen Nutzungsansprüche. Bedeutend ist zudem das jeweils bei den Varianten angedachte Bauverfahren, das mehr oder weniger risikobehaftet ist. Grundsätzlich sollten für den Ausbau der A1 Varianten gefunden werden, die Kriterien hinsichtlich einer leistungsfähigen Verkehrsanlage und einem geringstmöglichen Einfluss auf das Umfeld der BAB durch Emissionen erfüllen. Darüber hinaus wurde ein notwendiger Eingriff der jeweiligen Variante in die Wohnbebauung oder auf angrenzende weitere Nutzungsansprüche (Sportanlage / Hotelnutzung) als Bewertungskriterium festgelegt. Weiterhin spielten bei der Auswahl der Ausbaumöglichkeiten die Baubarkeit unter Verkehr sowie der Einfluss der Bautätigkeiten auf das Umfeld eine Rolle.

Im November 2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Variantenentscheidung für die weiteren Ausbauabschnitte in Leverkusen bekannt gegeben. Die A1 soll dabei in der Bestandslage ausgebaut werden. Weiterverfolgt wird in Folge der vertieften Variantenuntersuchung die Hochlage Südversatz mit Querverschub. Die heutige Hochstraße B hat 6 Fahrstreifen. Die neue Brücke wird pro Fahrtrichtung ein eigenes Teilbauwerk aufweisen. Auf dem nördlichen Teilbauwerk werden 5 Fahrstreifen, auf dem südlichen Teilbauwerk 6 Fahrstreifen pro Richtung vorgesehen.

Beschreibung Baumaßnahme A 3 (Planungsabschnitt 3):

Die Autobahn GmbH des Bundes plant den 8-streifigen Ausbau der A3 zwischen der AS Leverkusen-Opladen und der AS Leverkusen-Zentrum. Der Ausbau ist im Verkehrswegeplan fest disponiert. Der 8-streifige Ausbau ist ein notwendiger Schritt zu mehr Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

Sowohl die A1 als auch die A3 verlaufen innerhalb bebauter Gebiete. Insbesondere an die Trasse der A3 grenzen beidseitig Wohngebiete, Mischgebiete und Gewerbegebiete.

Die sensibelsten Bereiche des Planungsabschnitts 3 stellen hierbei die Wohngebiete „Eisholz-siedlung“ nordöstlich des AK Leverkusen sowie die „Schleswig-Holstein-Siedlung“ an den Straßen Ratherkämp und Apenrader Straße südlich des AK Leverkusen dar, die sich zu beiden Seiten der A3 befinden. Weiter südlich tritt die Bebauung etwas zurück und östlich der A3 wird die Wohnbebauung von Gewerbeflächen abgelöst.

Zentraler Bestandteil des Umbaus auf der A3 ist das AK Leverkusen. In seiner heutigen Betriebsform als Kleeblatt mit vier Verflechtungsbereichen ist das AK nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Daher wird ein Umbau zu einer anderen Betriebsform erforderlich. In der „Verkehrsuntersuchung Raum Leverkusen“ aus dem Jahr 2012 wurde der erforderliche Ausbaustandard für das AK Leverkusen sowie für die angrenzenden Autobahnabschnitte der A1 und der A3 ermittelt. Das darin entwickelte Gesamtkonzept zum Umbau sieht für das AK Leverkusen einen optimierten Entwurf auf Basis einer abgewandelten Windmühle vor. Mit dieser entwickelten Lösung wird eine besonders hohe Kapazität erreicht. Die vorhandenen Verflechtungsvorgänge der Verkehrsströme an den Verteilerfahrbahnen werden weitestgehend aufgelöst bzw. entflochten. Die Abbiegeströme am AK Leverkusen werden dabei zukünftig bereits weit vor dem eigentlichen Knotenpunkt durch eine entsprechende Spuraufteilung vorsortiert und im Kreuz selbst über großzügig trassierte zweistreifige Rampen geführt. Der Umbau des AK Leverkusen erfolgt dabei weitestgehend innerhalb der vorhandenen Grenzen der Verkehrsanlage.

Nordwestlich des AK Leverkusen befinden sich Industrieflächen, südwestlich vom Kreuz liegen der Sportpark Leverkusen und etwas weiter westlich das Stadion Leverkusen (BayArena). Südöstlich vom AK Leverkusen befindet sich eine Kleingartenanlage. Östlich vom AK Leverkusen kreuzen zwei Bahnstrecken die A1.

Die vorhandenen Verkehrsanlagen der A1/A3 und des AK Leverkusen sind größtenteils mittels Lärmschutzwällen oder Lärmschutzwänden von den angrenzenden Wohn- und Gewerbegebieten abgegrenzt.

Der Ausbaustandard der an das AK Leverkusen angrenzenden Abschnitte der A1 (Rifa Koblenz und Rifa Dortmund) sowie der A3 (Rifa Frankfurt und Rifa Oberhausen) ergibt sich aus den durchgehenden Fahrstreifen zuzüglich der erforderlichen Ein- und Ausfädelungsspuren am AK Leverkusen.

Auf Grund des geringen Abstandes zwischen dem AK Leverkusen und der AS Leverkusen-Zentrum von 2,0 km überschneiden sich die Ein- und Ausfädelungslängen beider Knotenpunkte. Dadurch wird auf der A3 eine deutliche Verbreiterung des Fahrbahnquerschnittes von derzeit 4 auf zukünftig bis zu 7

Fahrstreifen pro Richtung zwischen dem AK Leverkusen und der AS Leverkusen-Zentrum erforderlich. Südlich der AS Leverkusen-Zentrum erfolgt die Rückverziehung auf den zukünftigen 8-streifigen Ausbauquerschnitt der A3.

In Folge des geringen Abstandes zwischen dem AK Leverkusen und der AS Leverkusen-Opladen überschneiden sich die Ein- und Ausfädelungsspuren beider Knotenpunkte ebenfalls. Dadurch ist eine Verbreiterung der A3 von derzeit 4 auf bis zu 6 Fahrstreifen zwischen beiden Knotenpunkten (je nach Variante) erforderlich.

Der Ausbau der A1 in Richtung Koblenz endet auf Höhe der Bismarckstraße und schließt hier an den benachbarten Planungsabschnitt 2 des Gesamtprojektes „A-bei-LEV“ an. Östlich des AK Leverkusen erfolgt der Ausbau der vorhandenen A 1 bis zum Beginn / Ende der Ein- und Ausfädelungsspuren. Teilweise ist die Fahrbahn hier bereits entsprechend breit ausgebaut, so dass hier eine Ummarkierung ausreicht.

Im Zuge einer vorangegangenen Variantenuntersuchung zum 8-streifigen Ausbau der A3 wurden 7 Varianten einer näheren Betrachtung unterzogen. Die Ausbauvarianten der Strecke beinhalten zum einen den Ausbau der A3 in bestehender Höhenlage. Zusätzlich wurde hierzu noch eine Variante mit geänderten Spurführungen der Zu- und Ablaufstrecken des Autobahnkreuzes in Höhe der AS Leverkusen untersucht. Alle weiteren 5 Varianten beinhalten Abschnittsweise Voll- bzw. Teiltiefen von Richtungsfahrbahnen, einzelner Rampenströme des Autobahnkreuzes bzw. des Durchgangsverkehrs der A3. Dabei wurden die Punkte Verkehrsqualität/Verkehrssicherheit, Bauablauf/Technische Machbarkeit, städtebauliche Einbindung, Kosten/Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit bewertet.

Als Vorzugsvariante wurde unter Berücksichtigung aller Kriterien eine Variante gewählt, die den 8-streifigen Ausbau in vorhandener Höhenlage vorsieht. Am 26.11.2020 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekanntgegeben, dass die Variante 1 „Ausbau der BAB 3 in vorhandener Höhenlage“ der Voruntersuchung als Vorzugsvariante für die weitere Planung zu Grunde zu legen ist.

Da das Ausbauvorhaben der A1 / A3 gemäß der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Abkürzung: BImSchV) wie der Neubau einer Straße zu behandeln ist, wird im Zuge der Maßnahme Lärmvorsorge durchgeführt. Das aufgestellte Lärmschutzkonzept sieht über weite Strecken den Einbau eines offenporigen Asphalts (sogenannter „Flüsterasphalt“) und den Bau von Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von bis zu 8,0 m vor. Es kommt zu einer deutlichen Reduzierung der Immissionswerte im Bereich der derzeit stark betroffenen Wohngebiete.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25 Abs. 3 VwVfG

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Vorhabenträger die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem Paragraph 25 Abs. 3 VwVfG.NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“

Bereits seit 2015 (22.04.2015, 14.04.2016, 07.02.2017 sowie 19.04.2018) finden in Leverkusen Informationsveranstaltungen zu dem Bauprojekt „A-bei-LEV“ statt. Zusätzlich gab es am 17.01.2017 in Leverkusen-Bürrig und am 18.01.2017 in Leverkusen-Wiesdorf speziell zum Thema Sicherheitskonzept der Dhünnaue die Möglichkeit, sich über die Ausbauprojekte zu informieren. Zudem wurde bereits am 31.10.19 gesondert zum A1/A3 Ausbau ein öffentlicher Informationsabend veranstaltet.

Zusätzlich hatten die interessierten Bürger:innen von Januar 2017 bis Mai 2019 die Möglichkeit sich im Bürgerbüro der Luminaden in Leverkusen über das Ausbauprojekt zu informieren. Seit Juni 2019 hat das Informationsbüro in Köln-Merkenich geöffnet.

Im September 2021 wurden nun nochmals Anwohner:innen zum Ausbauabschnitt 2 und 3 des Bauprojektes „A-bei-LEV“ in einer nicht-öffentlichen Veranstaltung eingeladen und informiert.

Die Entwurfsunterlagen für das beschriebene Ausbauvorhaben wurden dementsprechend vor Fertigstellung der Vorentwurfsunterlagen an drei aufeinanderfolgenden Tagen im Rahmen eines nicht-öffentlichen Termins in der Bürgerhalle Wiesdorf in Leverkusen vorgestellt.

Übersicht der Veranstaltungen:

- 28.09.2021 - Betroffene gewerbliche Eigentümer:innen
- 28.09.2021 - Betroffene private Eigentümer:innen Eisholzriedlung
- 29.09.2021 - Betroffene private Eigentümer:innen Schleswig-Holstein Siedlung Ost
- 30.09.2021 - Betroffene private Eigentümer:innen Schleswig-Holstein Siedlung West, Alsenstraße und Weiherstraße

Der Termin wurde vorab mit einer schriftlichen Einladung bekannt gemacht, um interessierte und direkt von der Baumaßnahme betroffene Gewerbetreibende und Bürger:innen auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Geladen wurden ausschließlich Eigentümer:innen, deren Immobilien von einem (Teil-)Abriss und/oder deren Grundeigentum von Flächenbedarf betroffen sind. Die Betroffenen wurden abhängig von privatem oder gewerblich genutztem Eigentum und ihrem geographischen Standort zu unterschiedlichen Veranstaltungsterminen geladen. Geladen wurde nur ein ausgewählter Teilnehmerkreis, um den direkt betroffenen Bürger:innen ein Gesprächsangebot in geschütztem Umfeld anbieten zu können. So war es möglich den materiell betroffenen Eigentümer:innen Einzelgespräche anzubieten. Außerdem war es im Rahmen der Corona-Pandemie lediglich möglich eine begrenzte Gruppe zu laden, eine öffentliche Veranstaltung wäre durch die Teilnehmerbegrenzung und das schwierige Einlade-Management nicht möglich gewesen. Entgegen der direkt betroffenen Anwohner ist der Kreis der interessierten Bürger:innen nicht als Datensatz bekannt.

Für die Einladungen zu den vier Teilnehmendengruppen sind folgende Rahmendaten zu Grunde gelegt worden:

Abschnitt 2 - A1

Für den Abschnitt 2 (A1 zwischen dem AK Leverkusen-West und AK Leverkusen) ist bislang kein Abbruch von Wohngebäuden oder eine Flächeninanspruchnahme privater Eigentümer:innen vorgesehen. Dies könnte sich jedoch im Rahmen der späteren Planungen und der Konkretisierung der bisherigen pauschalen Planungsbreite der Baumaßnahmen noch ändern. Derzeit liegt in diesem Abschnitt allerdings eine starke Betroffenheit von gewerblichen Eigentümer:innen vor.

Abschnitt 3 - A3

Im Abschnitt 3 (A3 zwischen AS Leverkusen-Zentrum und AS Leverkusen Opladen) liegen einerseits starke Betroffenheiten von privaten Eigentümer:innen in Form von (Teil-) Abrissen vor. Andererseits liegen zahlreiche Flächen innerhalb der Baufeldgrenze, sodass neben der Gebäude- auch eine Flächenbetroffenheit von privaten Eigentümer:innen vorliegt. Zudem sind auch in diesem Bereich gewerbliche Eigentümer:innen betroffen, die gemeinsam mit den in Abschnitt 2 Betroffenen als eine Teilnehmendengruppe betrachtet werden.

Bei der Veranstaltung waren insgesamt 65 von 88 eingeladenen Bürgerinnen und Bürger sowie gewerblichen Eigentümern anwesend.

Übersicht der Veranstaltungen:

	Datum	Uhrzeit	Teilnehmendengruppe	Eingeladene	Anwesende
-	28.09.21	10 – 12 Uhr	Betroffene gewerbliche Eigentümer:innen	7	13
-	28.09.21	19 – 21 Uhr	Betroffene private Eigentümer:innen Eisholz­siedlung*	15	12
-	28.09.21	19 – 21 Uhr	Betroffene private Eigentümer:innen Schleswig-Holstein Siedlung Ost**	25	18
-	28.09.21	19 – 21 Uhr	Betroffene private Eigentümer:innen Schleswig-Holsteinsiedlung West***, Alsenstraße & Weiherstraße	41	22

* Eisholz­siedlung – Eichenweg und Erlenweg

** Schleswig-Holstein Siedlung Ost – Apenrader Str., Glücksburger Str., Syltstr. und Kieler Str.

*** Schleswig-Holstein Siedlung West – Am Stadtpark und Ratherkämp

Die jeweiligen Veranstaltungen wurden mit einer Präsentation gestartet. Dabei wurde das Projekt vorgestellt, auf die bisherigen Planungsschritte eingegangen und der derzeitige Planungsstand beschrieben. Ferner wurde das Konzept der Themeninseln erläutert und anschließend ein Ausblick auf die weiteren Planungsschritte gegeben. Die Präsentation wurde im Anschluss an die Veranstaltung allen Interessierten per Post oder E-Mail zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss an diese Projektvorstellung bestand die Möglichkeit allgemeine Fragen zu stellen, die auch für andere Zuhörer von Interesse sein könnten.

Detaillierte Informationsmöglichkeiten und Gelegenheit zum persönlichen Gespräch bestanden dann an den insgesamt fünf Themeninseln. Thematisch sortiert konnten so zu speziellen Themenkomplexen Informationen ausgetauscht werden. Dazu waren alle Themeninseln mit Fachplanern und Mitarbeitern der Autobahn GmbH besetzt, die an den ausgegangenen Planunterlagen und Schaubildern konkrete Fragestellungen beantworten konnten. Im Einzelnen waren dies die folgenden Themeninseln:

- Planungsprozess & Verkehrsuntersuchung
- Planungsüberblick A 1 (nur bei gewerblichen Eigentümer:innen)
- Planungsüberblick A 3
- Landespflege / Immissionsschutz
- Visualisierung der Planung (Darstellung als 3D-Modell)

Die Veranstaltungen der gewerblichen Eigentümer:innen endete gegen 12 Uhr, die Veranstaltungen der privat betroffenen Eigentümer:innen endeten jeweils gegen circa 21 Uhr. Besonders die Themeninsel „Visualisierung“ wurde sehr stark frequentiert, da für die Anwohner so der Vergleich Bestand und Planung nochmals verständlicher wurde.

Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Informationsveranstaltung thematisch zusammengefasst.

Baumaßnahme

Baumaßnahme – Begründung

Die Autobahn GmbH erläutert, dass sich der Planungsauftrag für eine Maßnahme an Bundesfernstraßen grundsätzlich aus dem geltenden Bundesverkehrswegeplan und der dort getroffenen Einstufung ableitet.

Der Ausbau der A 1 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Köln-Niehl sowie der Ausbau der A 3 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Köln-Dellbrück ist im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt im Bedarfsplan der Bundesfernstraßen 2016 als laufend und fest disponiert gelistet. Damit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag und eine bereits durch das Fernstraßenausbaugesetz gegebene Planrechtfertigung bzw. Begründung des Vorhabens.

In Folge der stetig ansteigenden Verkehrsbelastung wurde bereits in den 2000er Jahren damit begonnen, den Kölner Autobahnring schrittweise achtstreifig auszubauen. Die A3 zwischen der AS Leverkusen Zentrum und dem Dreieck Heumar ist bereits aktuell achtstreifig befahrbar. Das Gesamtprojekt „A-bei-LEV“ mit seinen 3 Bauabschnitten, darunter die gegenständlichen Abschnitt 2 und 3 mit dem AK Leverkusen, ist ein weiterer signifikanter Meilenstein im Zuge des Ausbaus des

Kölner Autobahnringes mit dem Ziel, die anwachsenden Verkehrsströme auch zukünftig ausreichend leistungsfähig und sicher abwickeln zu können.

Im Jahr 2012 wurde mit der „Verkehrsuntersuchung im Raum Leverkusen“ die wesentliche Grundlage für alle drei Ausbauabschnitte im Zuge des Gesamtprojektes „A-bei-LEV“ geschaffen. Dieses Verkehrsgutachten zum Autobahnausbau bei Leverkusen basiert auf einer genauen Analyse der heutigen Verkehrssituation und einer Prognose der zukünftigen Belastungen sowie der Verteilung der Verkehrsströme auf den Autobahnen A1 und A3. Dabei wurden umfangreiche Daten zur Bevölkerungs-, Verkehrs- und Strukturentwicklung im Raum Leverkusen zusammengeführt und somit die Rahmenbedingungen für das Projekt „A-bei-LEV“ gesetzt.

Baumaßnahme – Verbreiterung der A3

Mehrfach kommt die Frage auf, warum die A3 auf 14 Spuren ausgebaut werden muss. Es wird erläutert, dass im Bereich der Dhünn die A3 von derzeit 12 Fahrspuren auf 14 Fahrspuren ausgebaut wird, damit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Autobahnkreuzes entsteht. Weiter südlich reduziert sich der Ausbau auf voraussichtlich 12 Fahrspuren, wo derzeit 10 Fahrspuren bzw. 8 Fahrspuren vorhanden sind

Baumaßnahme - Klimawandel / Verkehrswende

Es wurde nach der Sinnhaftigkeit des Projektes im Rahmen der Verkehrswende und des Klimawandels gefragt und ob eine Verbreiterung der Trasse und damit das Gesamtprojekt noch sinnvoll ist. Der Planungsauftrag der Autobahn GmbH ist durch das Fernstraßenausbaugesetz begründet. Politische Fragestellungen können durch die Autobahn GmbH nicht geklärt werden. Sollten sich neue, absehbare oder messbare Erkenntnisse ergeben, so fließen diese in die Fortschreibungen der Verkehrsuntersuchungen ein. Derzeit gibt es kein entsprechendes statistisches Zahlenmaterial.

Baumaßnahme – Baustellenphase

Der genaue Bauablauf kann erst im weiteren Planungsprozess festgelegt werden. Derzeit wird von ca. 4,5 Jahren pro Abschnitt ausgegangen. Der Bauablauf muss an die Aufrechterhaltung des Verkehrs angepasst werden, da der BAB-Verkehr auch weiterhin auf der BAB abgewickelt werden muss und der städtische Verkehr ebenfalls aufrecht zu erhalten ist. Eine Umleitung des BAB-Verkehrs durch die Stadt ist nicht vorgesehen. Einzelne Sperrungen (vor allem am Wochenende) für spezielle Baumaßnahmen (z.B. Brückenabbruch) können nicht ausgeschlossen werden.

Baumaßnahme - Auswirkungen / Erschütterungen

Es wurde auf mögliche Erschütterungen und Schäden an alten Häusern hingewiesen. Die Anwohner möchten wissen, wie damit umgegangen wird. Die Autobahn GmbH erläutert den Vorgang des Beweissicherungsverfahrens und die Anpassung der Bauverfahren an die Örtlichkeit und das Umfeld.

Baumaßnahme – Beteiligung an dem weiteren Verfahren

Wenn der Vorentwurf durch die Zentrale der Autobahn GmbH in Berlin genehmigt worden ist, wird der Planfeststellungsentwurf aufgestellt. Dabei werden die technische Planung sowie die erforderlichen Gutachten gegebenenfalls noch einmal aktualisiert, um erforderliche Verfahrensunterlagen (zum Beispiel Grunderwerbspläne, Regelungsverzeichnis) ergänzt und dann zusammengestellt. Diese Planung dient als Grundlage für die Erlangung des Planfeststellungsbeschlusses, das heißt dem Baurecht für den Ausbau. Über das Planfeststellungsverfahren, was ein öffentliches Rechtsverfahren ist, werden alle betroffenen Bürger ortsüblich informiert. Es werden alle Unterlagen rechtsverbindlich bei den Städten und Kommunen zur

Einsichtnahme ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Zusätzlich wird es nochmal eine Informationsveranstaltung geben.

Baumaßnahme – Baubeginn und Bauzeit

Für den gesamten Autobahnausbau wird von einem Baubeginn ab ca. Ende 2029 ausgegangen und mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet. Der Baubeginn ergibt sich aus dem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren (ab ca. Ende 2025) und der Bauvorbereitung.

Informationen zur Entwässerung

Entwässerung - geplantes Entwässerungskonzept

Im Kontext der jüngsten Hochwasserereignisse wird auch das Thema Entwässerung angesprochen, insbesondere im Bereich der Dhünn. Es wird erläutert, dass im weiteren Planungsprozess ein Entwässerungskonzept auf die neusten Vorgaben der Wasserbehörden hin aufzustellen ist.

Informationen zur Landespflege

Landespflege - sonstige Anmerkungen

Es kam von einem Bürger der Hinweis zu streng geschützten Tierarten (Fledermäuse, Neunaugen) im Bereich der Dhünn.

Informationen zu Lärmimmissionen der Maßnahme

Lärmimmissionen - geplante Lärmschutzmaßnahmen

Viele Fragen beziehen sich allgemein auf die geplanten Lärmschutzeinrichtungen. Die Möglichkeiten der Art und Ausgestaltung der geplanten Lärmschutzwände wird im Einzelfall erläutert. Einzelne Anwohner bitten dabei um Auskunft zum Abstand der neuen Fahrbahn der A3 zu ihrem Haus und / oder zu der Höhe des geplanten Lärmschutzes dort. Ein Bürger gibt die Anregung zu einer beidseitig absorbierenden Lärmschutzwand, da der Bahnlärm zurückschallt und auch der Autobahnlärm von weiter entfernt liegenden Häusern zurückschallt.

Die Autobahn GmbH erläutert, dass der rechtliche Rahmen zum Lärmschutz bei dieser Ausbaumaßnahme durch die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vorgegeben wird. Das Ausbauprojekt wird wie der Neubau einer Straße behandelt und es erfolgt die Festlegung von Immissionsgrenzwerten für den Tag und den Nachtzeitraum, zum Beispiel 59 / 49 Dezibel (A) bei Wohngebieten. Es wurde auf dieser Basis ein umfangreiches Lärmschutzkonzept aufgestellt, das aus einer Kombination von offenporigem Asphalt (sogenannter „Flüsterasphalt“) und Lärmschutzwänden besteht. Die Höhen der Lärmschutzanlagen liegen dabei vielfach bei 8,0 m über dem neuen Fahrbahnrand. Dadurch erfolgt eine deutliche Reduzierung der Immissionswerte im Bereich der Wohngebiete. Bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen, die noch bei den Nachtgrenzwerten vorliegen, besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz am Gebäude (zum Beispiel Lärmschutzfenster), sofern schützenswerte Räume (zum Beispiel Schlafräume) vorhanden sind. Durch den Ausbau ergibt sich insgesamt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der A3 gegenüber der vorhandenen Situation.

Lärmimmissionen - Verschattungswirkung durch geplante Lärmschutzmaßnahmen

Es besteht die Sorge, dass der höher geplante Lärmschutz im Zuge des Autobahnausbaus eine stärkere Verschattung nach sich zieht. Die Frage kommt auf, ob dies bei den Planungen berücksichtigt wird. Die

Autobahn GmbH erläutert, dass dies im weiteren Planungsprozess geprüft wird. Der obere Bereich des Lärmschutzes kann gegebenenfalls auch transparent ausgeführt werden.

Lärmimmissionen - Lärmschutz während der Bauzeit

Die Planung des bauzeitlichen Lärmschutzes ist Teil der Bauvorbereitung. In der vorliegenden Vorplanung sind dazu noch keine konkreten Planungen aufgestellt. Generell wird jedoch der bestehende Lärmschutz so lange wie möglich in den einzelnen Bauphasen stehen gelassen. Zudem besteht stellenweise die Möglichkeit temporären Lärmschutz in Form von Provisorien für die Bauzeit zu errichten. Die Baufirmen haben ebenfalls auf die Einhaltung der Lärmschutzmaßnahmen zu achten.

Lärmimmissionen - vorhandener Lärmschutz

Einige Bürger weisen darauf hin, dass der vorhandene Lärmschutz aus ihrer Sicht gut ist und nicht verbessert werden muss. Es wird erläutert, dass dies ein subjektiver Eindruck sein kann. Andere Eigentümer:innen könnten dies anders sehen. Die Autobahn GmbH ist im Zuge von Ausbauprojekten zum Lärmschutz verpflichtet.

Informationen zum Grunderwerb

Grunderwerb – Wertverlust des Eigentums

Insgesamt besteht die Sorge der privaten Eigentümer:innen vor Wertverlust und Unverkäuflichkeit ihrer Grundstücke. Die Anwohner wünschen mehr Informationen zu diesem Thema. Immer wieder kam die Frage auf, mit welchen Wertverlusten ihrer Häuser zu rechnen ist und ob ein etwaiger Wertverlust durch die Autobahn GmbH ausgeglichen wird. Auch besteht Unsicherheit darin wer sich nach dem Abriss der Kleinanlagen, wie z.B. einer Gartenhütte, um den Auf- und Neubau kümmert.

Die Autobahn GmbH erläutert, dass aus ihrer Sicht der Wertverlust der Immobilien nicht erkannt wird, da derzeit immer noch Eigentum direkt an der BAB die privaten Eigentümer wechselt. Die Marktpreisentwicklung ist derzeit eher ansteigend, zukünftige Entwicklungen sind nicht voraussehbar.

Informationen zur Vermessung

Vermessung - Katasterdarstellung

Bei den Veranstaltungen wurde bekannt, dass die Darstellungen in der Vermessung/ dem Kataster in den Planunterlagen nicht mehr aktuell sind. Für die nächste Planphase wird eine neue Vermessung erstellt und ein aktuelles Kataster verwendet. Es wurde eine Berücksichtigung für die Planfeststellungsunterlagen zugesichert.

Informationen zu weiteren Planungsdetails

Visualisierung

Viele Bürger nutzen das Angebot sich in der 3D-Animation der Planung virtuell an gewünschte Standorte zu begeben, um die Auswirkungen der Planung zu erkennen. Es besteht somit die individuelle Möglichkeit zum Verständnis der Planung, ohne dafür die Kenntnis zum Lesen von Planunterlagen besitzen zu müssen. Gerade die visuelle Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird dabei häufig angefragt. Aber auch zu Details der Betroffenheit von privatem Eigentum wird um die Darstellung von speziellen Ansichten, wie zum Beispiel der Schattenwirkung durch die neue Lärmschutzwand sowie den Vergleich zwischen Bestand und Planung, gebeten. Einem Anwohner eines vom Abriss betroffenen Wohnhauses kann so auch verdeutlicht werden, warum dieses unumgänglich mit der Ausbauplanung kollidiert.

Allgemeine Fragen und Anregungen

Allgemeines – Lageplan 3

Ein Bürger äußert den Wunsch auf dem Lageplan 3 für die weitere Planungsphase zu prüfen, ob im Bereich der Überführung im Eisholz die beiden äußeren Rampenspuren (von Koblenz -> nach Oberhausen) nicht an die Hauptfahrbahn herangezogen werden können, um die Eingriffe in Privateigentum zu reduzieren.

Allgemeines - Versorgungsweg

Die Eigentümer:innen wünschen mehr Informationen über Bedarf und Breite des Versorgungswegs entlang der Lärmschutzwand, auch in Hinblick auf den Eingriff in ihre Grundstücke. Ein Verzicht wäre aus Sicht der Anwohner sehr wünschenswert. Die Autobahn GmbH sichert eine Prüfung in der weiteren Planung zu.

Allgemeines – induzierter Verkehr

Ein Anwohner möchte wissen ob der Autobahnausbau induzierten Verkehr generiert und wie man das zu erwartende induzierte Verkehrsaufkommen minimieren will. Hier wurde auf die Systematik der Verkehrsuntersuchungen verwiesen, die auch die Verkehrsentwicklung und die Wirkung der Bedarfsplanmaßnahmen berücksichtigt.

Allgemeines – Abriss von Doppelhaushälften

Die Eigentümer:innen der Doppelhaushälften, deren Nachbarhaus im Zuge der Baumaßnahme abgerissen werden muss, sind verunsichert in wie fern ihr Haus wegen eines möglicherweise gemeinsam genutzten Dachstuhls ebenfalls betroffen sein könnte. Die Eigentümer:innen wünschen mehr Informationen darüber was mit ihrer Doppelhaushälfte bei einer konkreten Betroffenheit passiert und wie der Umgang mit gemeinsam genutzten Dachstühlen ist. Es wurden dazu individuelle Gespräche geführt, da eine Verallgemeinerung nicht möglich ist.

Allgemeines – Gewerbetreibende / Sportstätten

Hier wird mehrfach die Sorge durch Beeinträchtigungen der Nutzung der Flächen im laufenden Betrieb während und nach der Baumaßnahme genannt. Die Autobahn GmbH erläutert, dass im Zuge der Planung mit den Gewerbetreibenden und den Sportstätten Konzepte zur Aufrechterhaltung des Betriebes ausgearbeitet werden.

Allgemeines - Syltstraße

Im Bereich der Syltstraße ist die Verlegung in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden und der Stadt durchzuführen.

Zwischen der Josefstraße und der Gustav-Heinemann-Straße ist zu prüfen, wie die Ausfahrt aus dem Gewerbegebiet trotz Autobahnverbreiterung sinnvoll geführt werden kann.

Ergebnis der Veranstaltungen

Die in dem Termin angeregten Punkte, gerade hinsichtlich Lärm und Grundstücksbetroffenheit, werden in die weitere Planung einfließen und soweit möglich berücksichtigt. Signifikante Auswirkungen auf die grundsätzliche Ausbildung der geplanten Maßnahme (zum Beispiel Trassierung) haben sich zum jetzigen Planungsstand nicht ergeben.

Die Atmosphäre der Veranstaltungen war sehr gut, es gab konstruktive Gespräche und einen engen Austausch. Einige Eigentümer:innen betrachten das Projekt nach den Veranstaltungen aus einer anderen Perspektive. Grundsätzlich wird der vorgesehene Ausbau der A3 von der Mehrheit der anwesenden Bürger:innen, vor allem hinsichtlich der Grundstücksbetroffenheiten, allerdings mit Unsicherheit wahrgenommen. Einige der Anwohner wollen den Ausbau der A3 weiterhin nicht und fordern andere Lösungen zur Verbesserung der Situation für die Leverkusener.

Weitere Bürgerbeteiligung

Der Internetauftritt zur Maßnahme unter www.A-bei-LEV.de wird regelmäßig aktualisiert. Bei Fragen oder Hinweisen kann direkt mit der Autobahn GmbH unter 0221-299277-0 Kontakt aufgenommen werden. Im Laufe des Jahres 2022 sind weitere Informationsveranstaltungen geplant, sofern dies die Pandemielage zulässt.

Kontakt

Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland, Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln
Ansprechpartner: Herr Eich
Telefon: 0221/299277-710
martin.eich@autobahn.de