

## Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraf 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (Abkürzung: VwVfG)

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert!

**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).

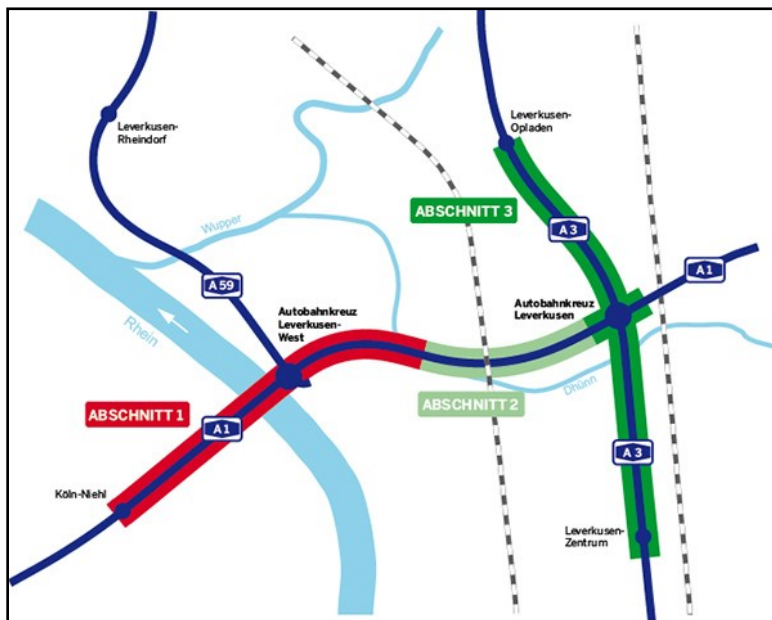


Abbildung 1: Gesamtprojekt „A-bei-LEV“

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

- |                      |  |
|----------------------|--|
| <b>1. Abschnitt</b>  | Ausbau der A 1 zwischen AS Köln-Niehl und AK Leverkusen- West mit Ersatzneubau der Rheinbrücke           |
| <b>2. Abschnitt:</b> | Ausbau der A 1 zwischen AK Leverkusen-West und AK Leverkusen   |
| <b>3. Abschnitt:</b> | 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 das Fließgewässer Dhünn. An der westlichen Planungsgrenze reicht die Dhünn bis auf ca. 50 m an die bestehende 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 BayArena von Bayer 04 Leverkusen. 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-Küppersteg. 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. Daneben

waren die Themen Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit zu betrachten. Zur Umweltverträglichkeit gehört auch das Schutzgut Mensch.

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.

Im Jahr 2021 erfolgte die Einführung der neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, kurz RLS-19. Diese stellt die Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Emissionen und Immissionen an klassifizierten Straßen dar. Es sollte daher überprüft werden, ob diese neue Vorschrift einen Einfluss auf die Variantenentscheidung haben könnte. Dazu musste zuerst die Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben werden, um die entsprechenden Berechnungsparameter vorliegen zu haben. Anschließend konnte das beauftragte Fachbüro die lärmtechnischen Untersuchungen überarbeiten und die Auswirkung auf die Rangfolge der Varianten überprüfen.

Im Ergebnis besteht kein Änderungsbedarf an der Variantenentscheidung aus dem Jahr 2020, sodass im Jahr 2023 die endgültige Variantenentscheidung zugunsten der Variante Hochlage H02 Südversatz mit Querverschub getroffen wurde. Es handelt sich dabei um die Vorzugsvariante unter Berücksichtigung aller Abwägungsbelange.

### **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 „Eisholziedlung“ 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 A 3 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 A 1.

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

Der Ausbaustandard der an das AK Leverkusen angrenzenden Abschnitte der A1 (Richtungsfahrbahn Koblenz und Richtungsfahrbahn Dortmund) sowie der A3 (Richtungsfahrbahn Frankfurt und Richtungsfahrbahn 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 A1 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. Teiltiefanlagen 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.

Für diesen Abschnitt gelten die gleichen Voraussetzungen bezüglich der im Jahr 2021 eingeführten neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, kurz RLS-19. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Beschreibung Baumaßnahme A 1 (Planungsabschnitt 2)“. Auch für den Abschnitt der A3 waren die lärmtechnischen Untersuchungen zu überarbeiten und die Auswirkung auf die Rangfolge der Varianten zu überprüfen.

Im Ergebnis besteht kein Änderungsbedarf an der Variantenentscheidung aus dem Jahr 2020, sodass im Jahr 2023 die endgültige Variantenentscheidung zugunsten der Variante 1 Bestandlagentausbau getroffen wurde. Es handelt sich dabei um die Vorzugsvariante unter Berücksichtigung aller Abwägungsbelange.

## Zusammenfassung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraf 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz

Vorhaben können wesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl Dritter haben. In diesem Fall soll der Vorhabensträger die Öffentlichkeit frühzeitig informieren. Die Information soll noch vor der Antragstellung auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Es soll über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen informiert werden.

Zitat aus dem Paragraf 25 Absatz 3 VwVfG: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ (Ende Zitat)

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 Sicherungskonzept 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 in den Luminaden in Leverkusen über das Ausbauprojekt zu informieren. Seit Juni 2019 hat das Informationsbüro in Köln-Merkenich geöffnet.

Im September 2021 wurden erstmals gezielt Anwohner:innen zum Ausbauabschnitt 2 und 3 des Bauprojektes „A-bei-LEV“ in einer nicht-öffentlichen Veranstaltung eingeladen und informiert. Unter Coronabedingungen war zu diesem Zeitpunkt keine öffentliche Veranstaltung möglich, dennoch sollte den am stärksten betroffenen Anwohner:innen die Entscheidung des Bundesverkehrsministerium aus dem Jahr 2020 erläutert werden.

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

### Übersicht der Veranstaltungen im Jahr 2021:

- 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:

	<b>Datum</b>	<b>Uhrzeit</b>	<b>Teilnehmendengruppe</b>	<b>Eingeladene</b>	<b>Anwesende</b>
-	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 ausgehangenen 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
- Landespflge / 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.

### **Übersicht der Veranstaltungen im Jahr 2023:**

Am 13. und 14. Februar 2023 veranstaltete die Autobahn GmbH eine Infomesse zum Projekt A-bei-LEV in der Bürgerhalle Wiesdorf (Hauptstraße 150, 51373 Leverkusen). An einer Vielzahl von Themeninseln gaben die Autobahn GmbH und die in die Planung involvierten Ingenieurbüros Einblick in den aktuellen Planungsstand der Ausbauabschnitte II und III. Sie standen den Besucher:innen dabei für Fragen sowie für den persönlichen Austausch zur Verfügung und klärten an verschiedenen Informationsständen zu Themen wie Lärmschutz und Grunderwerb auf.

Bereits im Vorfeld der Veranstaltungen wurde ab dem 26.01.2023 medial zum Projekt berichtet. Die Berichterstattung beruhte unter anderem auf Informationen, die im Umfeld eines abgesagten Termins zwischen dem Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Herrn Richrath, einigen Mitgliedern des Bundestages sowie dem parlamentarischen Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums, Herrn Luksic, in Umlauf gebracht wurden. Darüber hinaus gab es am 31.01.2023 ein Dialogforum, in Zuge dessen geplante Projektmaßnahmen von verschiedenen Seiten aus kommuniziert wurden. Ferner wurde am Wochenende rund um den 04.02.2023 die achtzehnte Ausgabe der DIALOG-Zeitung mit einer Stückzahl von über 30.000 verteilt. Die Verteilung folgte größtenteils über eine Wochenzeitung und wurde zusätzlich auf der Projektwebsite in einer barrierefreien Version veröffentlicht. Daneben gab es mehrere Protestaufrufe in den allgemeinen und sozialen Medien. Es wurde versucht, die Haltung der teilnehmenden Personen zum Projekt schon im Vorhinein zu beeinflussen.

An Tag 1 der Infomesse erhielten Eigentümer:innen beziehungsweise Gewerbetreibende aus der Eisholzriedlung, Schleswig-Holstein Siedlung Ost- und Westseite sowie Alsenstraße/Weiherstraße, deren Grundstücke unmittelbar vom Planungsvorhaben betroffen sind, exklusiven Zugang zur



Veranstaltung. Eingeladen wurden sie Mitte Januar 2023 postalisch durch die Autobahn GmbH und erhielten die Möglichkeit, ihre Rückfragen in einem vertraulichen Rahmen an die Planenden weiterzugeben. Durch Eigentumsveränderungen war der Teilnehmerkreis gegenüber 2021 leicht anzupassen.

An Tag 2 der Infomesse wurde die Veranstaltung in drei Abschnitte gegliedert:

1. Exklusiver Rundgang für politische Vertreter:innen (15:00-16:00 Uhr)
2. Exklusiver Rundgang für die Presse (16:00-16:30 Uhr)
3. Informationsangebot für die breite Öffentlichkeit – frei zugänglich (17:00-20:00 Uhr)

Die Einladungen für die Presse- und Politik-Rundgänge erhielten die relevanten Stakeholder vor Durchführung der Infomesse Anfang Februar. Eingeladen wurden so Landtags- und Bundestagsabgeordnete aus dem Leverkusener Stadtgebiet, ausgewählte kommunale Politiker:innen, wie etwa der Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen sowie die regionale und überregionale Presse des Raums Leverkusen/Köln. Am 30. Januar startete die allgemeine Bewerbung des öffentlichen Teils der Infomesse über Kanäle wie DIALOG, Projekt-Website und Newsletter sowie Multiplikator:innen. Zudem wurde in der am 31. Januar durchgeführten Sitzung des Dialogforums zum Projekt auch auf die bevorstehende Infomesse hingewiesen.

<b>Datum</b>	<b>Uhrzeit</b>	<b>Teilnehmendengruppe</b>	<b>Eingeladene Teilnehmende</b>	<b>Anwesende Teilnehmende</b>
Montag, 13.02.23	18.00 – 20.00 Uhr	Betroffene Eigentümer:innen	Circa 100	29
Dienstag, 14.02.23	15:00 – 16:00 Uhr	Politikvertreter:innen	12	3
Dienstag, 14.02.23	16:00 – 16:30 Uhr	Pressevertreter:innen	-	7
Dienstag, 14.02.23	17:00 – 20:00 Uhr	Öffentliche Veranstaltung	-	Über 400

Am ersten Tag konnten ab 18:00 Uhr in Gesprächen mit den Planenden der Autobahn GmbH die Betroffenen Sorgen, Bedenken und Fragen äußern. Die zentralen Informationen und Botschaften zum geplanten Bauvorhaben wurden seitens der Autobahn GmbH in Form von Plakaten, Lageplänen, Videos und einer 3D-Visualisierung übermittelt, Hinweise und Bedürfnisse der betroffenen Eigentümer:innen wiederum auf vorbereitenden Dokumentationspapieren festgehalten. Das Informationsangebot war in insgesamt acht Themeninseln unterteilt, von allgemeinen Informationen zum Planungsprozess bis hin zum Immissionsschutz.

Übersicht der Themeninseln, die die Veranstaltung inhaltlich strukturierten:

- Planungsprozess & Verkehrsuntersuchung
- Grunderwerb
- Rheinbrücke A1
- Planungsüberblick Details A1
- Planungsüberblick Details A3

- Immissionsschutz
- Visualisierung A3
- Erklärvideos zu Variantenentscheidung für A1 und A3

Am zweiten Tag ab 17 Uhr öffnete die Infomesse schließlich für die breite Öffentlichkeit. An allen Themeninseln standen Planende der Autobahn GmbH sowie der involvierten Planungsbüros für Fragen und Hinweise zur Verfügung. Weiterhin erhielten Interessierte verschiedene Informationsmaterialien, wie etwa ein Handout zur Variantenuntersuchung, die aktuelle Ausgabe der Bürgerzeitung DIALOG sowie Flyer zu den Ausbauabschnitten II und III.

In Folge einer Demonstration gegen das Planungsvorhaben vor der Bürgerhalle Wiesdorf herrschte zum Start des öffentlichen Teils der Infomesse gegen 17 Uhr großer Andrang im Eingangsbereich. Viele der etwa 400 Demonstrationsteilnehmer:innen wollten im Anschluss an die Kundgebung direkt das Informationsangebot der Infomesse wahrnehmen. Durch einen kontrollierten Einlass von kleineren Personengruppen konnte die zulässige Höchstzahl an Personen in der Halle eingehalten und ein geordneter Ablauf der Infomesse gewährleistet werden.

Die 2023 vorgestellten Pläne und Plakate wurden im Nachgang zur Veranstaltung auf der Projekt-Homepage in der Mediathek veröffentlicht.

Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse aller Informationsveranstaltungen aus den Jahren 2021 und 2023 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 A1 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Köln-Niehl sowie der Ausbau der A3 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Köln-Dellbrück ist 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 bestehenden 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.

Im Jahr 2022/2023 wurde die o.g. Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben, u.a. wegen der für die neue Lärmschutzrichtlinie erforderlichen neuen Berechnungsparametern. Auch in dieser Untersuchung zeigte sich, dass der Bestand im Jahr 2030 nicht in der Lage ist, den Verkehr leistungsfähig abzuwickeln und die Planung erforderlich ist.

### **Baumaßnahme – Variantenwahl**

Die im Jahr 2020 erstmalig verkündete Wahl der Vorzugsvarianten für beide Abschnitte wurde nach Durchführung von ergänzenden lärmtechnischen Berechnungen auf Basis der aktualisierten Lärmschutzberechnungsvorschrift und Überprüfung der Variantenabwägung im Jahr 2023 endgültig bestätigt. Für die A1 ist dies die Hochlagenvariante H02 Südversatz mit Querverschub und für die A3 die Bestandslagenvariante V1. Näheres siehe auch unter [Handout Infomesse 14.02.2023](#).

Die Besucher:innen der Infoveranstaltungen im Jahr 2023 kannten meist überwiegend die Variantenentscheidung (siehe Beschreibung der Veranstaltung 2023 oben), sodass im Rahmen der Diskussionen häufig die Fragestellung angesprochen wurden, warum kein Tunnel an der A1 und der A3 gebaut werden soll.

Es wurde den Fragenden erläutert, dass die Variantenentscheidungen für beide Abschnitte im Rahmen einer Gesamtabwägung der Belange Raumstruktur (Projektumfeld), Verkehrsführung / Bauzustand, Entwurf / Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit getroffen wurde. Der Mensch sowie die menschliche Gesundheit, wird dabei unter dem Themenfeld Umweltverträglichkeit als Schutzgut berücksichtigt. Es erfolgt eine gleichmäßige Gewichtung aller Belange. Für eine deutliche Bevorzugung einzelner Belange gibt es keine gesetzliche Grundlage. Aus dieser fachlichen Abwägung heraus ergeben sich die o.g. Vorzugsvarianten.

### **Baumaßnahme – Ausgestaltung des Autobahnkreuzes**

Grundsätzlich wurde die Verkehrsführung im Autobahnkreuz von vielen Anwesenden begrüßt, da eine Entzerrung der Verkehrsströme stattfindet. Oft wurde aber die Aussage getätigt, dass das neue Autobahnkreuz viel größer wird. Es konnte im direkten Vergleich gezeigt werden, dass die Fläche annähernd gleichbleibt, aber dennoch geringe Eingriffe in private Grundstücke erforderlich sind.

Die als Variante für den Umbau des Autobahnkreuzes untersuchte Ausgestaltung als Malteserkreuz hat in der Gesamtabwägung gegenüber der optimierten Windmühle schlechter abgeschnitten und wird nicht weiterverfolgt.

Die Anzahl der erforderlichen Fahrspuren, auch innerhalb des Autobahnkreuzes Leverkusen, ergeben sich nicht nur aus der Betrachtung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Gegebenenfalls gibt es auch Vorgaben aus den planerischen Vorschriften zur Berücksichtigung der Verkehrssicherheit. So sind lange Rampen über 500m grundsätzlich zweispurig anzulegen. Die Planung eines Autobahnkreuzes ist immer als Gesamtsystem zu betrachten, der hier zusammen mit den Anschlussstellen Leverkusen-Opladen und Leverkusen-Zentrum betrachtet wird. Die angestrebte Lösung führt zu einem insgesamt leistungsfähigen Verkehrsweg.

Ein Teilnehmer wünschte sich bei der Wahl der wegweisenden Beschilderung so vorzugehen, dass unter Berücksichtigung der Richtlinienvorgaben die Anzahl der Spurwechsellvorgänge möglichst reduziert werden soll. Die wegweisende Beschilderung kann sich nur an den planerischen Vorgaben orientieren, soll aber in den weiteren Schritten optimiert werden.

Fragestellungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb des Autobahnkreuzes können aus planerischer Sicht nicht abschließend beantwortet werden, da dies Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist. Grundsätzlich sollen die Gestaltungselemente nach Richtlinie gewählt werden. Kann dies nicht erfolgen, so sind flankierende Maßnahmen (zum Beispiel weitere Beschilderung) zu prüfen.

### **Baumaßnahme – Seitenstreifenmitnutzung (Standstreifen)**

Wiederholt kommt die Frage auf, warum keine temporäre Seitenstreifenfreigabe mittels elektronischer Streckenbeeinflussungsanlage statt eines Ausbaus berücksichtigt wird. Es wurde erläutert, dass dieses Instrument bisher nur für Strecken zur Anwendung freigegeben wurde, die für einen späteren Ausbau vorgesehen sind. Dies betrifft dann aber durchgehende Autobahnstrecken mit normalen Anschlussstellen. Das hier vorliegende komplizierte Autobahnkreuz mit dicht angrenzenden Anschlussstellen ist für eine wechselnde Fahrstreifen- und Seitenstreifenutzung, die auch begreifbar als Markierung umgesetzt werden muss, nicht geeignet. Die vorhandenen Probleme der Leistungsfähigkeit ergeben sich hier nicht überwiegend aus der durchgehenden Fahrbahn die zu wenig Spuren hat, sondern aus den Ein- und Ausfahrten und den Verflechtungsbereichen. Eine verbesserte Leistungsfähigkeit ist nur mit einem Umbau des Autobahnkreuzes möglich.

### **Baumaßnahme – Radwegführung**

Mehrere Bürger:innen fragten nach den geplanten Radwegführungen, auch entlang der Dhünn und der Hochstraße B (Stelze). Entsprechende Planungen finden in der nächsten Planungsphase statt, da diese von anderen planerischen Belangen (Lage von Stützwänden, Brückenpfeiler) abhängig sind. Die vorhandenen Radwegebeziehungen sollen aufrecht erhalten bleiben, eventuell können neue geschaffen werden, siehe Punkt Allgemeines – Unterhaltungsweg.

### **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 in den Verkehrsprognosen ergeben, so fließen diese in die weiteren und kontinuierlichen Fortschreibungen der Verkehrsuntersuchungen ein. Dies kann auch zu Änderungen an den einzelnen Planungsleistungen führen. Die Grundlagen für verlässliche Verkehrsprognosen für das Jahr 2035 und 2040 sind derzeit noch in der Bearbeitung, werden aber für die Jahre 2023/2024 erwartet. Auf dieser Basis wird dann weiter geplant.

Die großräumigen Klimawirkungen sind bei den weiteren Planungsschritten zu untersuchen. Die dazugehörigen Grundlagen werden derzeit über das Forschungsvorhaben „Berücksichtigung des Klimaschutzes in der Straßenplanung“ erarbeitet.

### **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. Neben den verkehrlichen Belangen kann auch der Zustand der bestehenden Bauwerke die Rangfolge im Bauablauf beeinflussen. Die Frage, ob die A1 oder A3 zuerst gebaut wird, lässt sich daher derzeit nicht beantworten. Ziel ist eine zügige, aber verträgliche Baustellenabwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Belange.

### **Baumaßnahme – Auswirkungen / Erschütterungen**

Es wurde auf mögliche Erschütterungen und Schäden an alten Häusern für den Bestand, die Bauphase und den Ausbauzustand hingewiesen. Die Anwohner:innen möchten wissen, wie damit umgegangen wird. Die Autobahn GmbH erläutert den Vorgang des Beweissicherungsverfahrens, die Anpassung der Bauverfahren an die Örtlichkeit und das Umfeld sowie Erschütterungsmessungen während des Baus. Ferner wird in der nächsten Planungsphase geprüft, ob die Fragestellung mittels eines Erschütterungsgutachtens geklärt werden kann. Dies ist ein übliches Thema der Bauphase aber nicht für den endgültigen Betrieb einer Autobahnstrecke. Gummibereifte Fahrzeuge sind bei einer ebenen, intakten Fahrbahnoberfläche nicht geeignet relevante Schwingungen und Erschütterungen zu erzeugen, die nach DIN 4150 Teil 2 Einwirkungen auf den Menschen und Teil 3 Einwirkungen auf bauliche Anlagen zu bewerten wären. Daher gibt es auch für Straßen keine verfügbaren Modelle, wie ein noch nicht hergestellter Zustand in der Zukunft prognostiziert werden kann.

### **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:innen ortsüblich informiert. Es werden alle Unterlagen rechtsverbindlich bei den Städten und Kommunen zur Einsichtnahme ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Zusätzlich wird es weitere Informationsveranstaltungen geben.

### **Baumaßnahme – Baubeginn und Bauzeit**

Für den gesamten Autobahnausbau wird von einem Baubeginn ab ca. 2029/2030 ausgegangen und mit einer Bauzeit von einigen Jahren gerechnet (siehe auch Stichpunkt Baustellenphase). Der Baubeginn ergibt sich aus dem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren (ab ca. Ende 2026) und der Bauvorbereitung.

### **Baumaßnahme – Vorgezogener Ersatzneubau Brücke im Autobahnkreuz Leverkusen**

Die bestehende zentrale Brücke (4 Teilbrücken) im Autobahnkreuz Leverkusen muss bereits vor dem eigentlichen Ausbau wegen bestehender Defizite erneuert werden. Es wurde der Vorwurf vorgetragen, dass damit der Ausbau Stück für Stück ohne Planfeststellungsverfahren festgeschrieben wird. Das Bauwerk wird in den derzeit vorhandenen Abmessungen zu erneuern sein, damit die vorhandenen

Verkehrsbeziehungen und der Verkehr allgemein aufrechterhalten werden können. Bei diesem Ersatzneubau soll dann, so weit wie möglich, der geplante Ausbau unter Berücksichtigung der festgelegten Vorzugsvariante für den Ausbau erfolgen. Dies wird aber nach jetziger Kenntnis zu keiner Überschreitung der derzeitigen Abmessungen führen, da beim späteren Ausbau der östliche Teil der Brücke schmaler sein kann als der Bestand. Ein solcher Ersatzneubau bedarf keiner Planfeststellung.

Grundsätzlich beschreibt die Autobahn GmbH, dass die erforderlichen Brückenmodernisierungen auf Basis von fachlichen Erwägungen erfolgen und dementsprechend auf Basis der Restnutzungsdauern terminiert werden müssen. Der geplante Ausbau einer Strecke führt hingegen nicht zu einem Vorziehen von Bauwerken.

## Informationen zur Entwässerung

### Entwässerung - geplantes Entwässerungskonzept

Im Kontext der jüngsten Hochwasserereignisse wird auch das Thema Entwässerung angesprochen, insbesondere im Bereich der Dhünn, aber auch im Bereich des Autobahnkreuzes selbst. Es wird erläutert, dass im weiteren Planungsprozess ein Entwässerungskonzept auf die aktuellen gesetzlichen Vorgaben hin in Absprache mit den Wasserbehörden 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. Der Artenschutz wird in der weiteren Planung anhand der geltenden Gesetze und Richtlinien beachtet und geprüft. Hierzu wird in der nächsten Planungsphase eine erneute Bestandserfassung und -Bewertung des Artenspektrums (Kartierungen) im Untersuchungsraum durchgeführt.

### Landespflege - Gehölzpflege

Es wurden von mehreren Anwohner:innen, die im Februar 2023 durchgeführten Gehölzarbeiten im Bereich des Autobahnkreuzes Leverkusen kritisiert. Dazu wurden seitens der Landespflege die Hintergründe erläutert.

Die derzeit durchgeführten Arbeiten sind Unterhaltungsmaßnahmen an der Autobahn und stehen in keinem Zusammenhang mit den geplanten Ausbaumaßnahmen!

## Informationen zu Lärmimmissionen und Luftschadstoffe 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:innen bitten im Rahmen der Visualisierung 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 Ausbauvorhaben 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 oder mehr über dem neuen Fahrbahnrand, wobei die genaue Ausgestaltung erst im nächsten Planungsschritt erfolgt. 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 A1 und A3 gegenüber der vorhandenen Situation.

Einige Besucher:innen führen aus, dass ihnen das Thema Lärmschutz Autobahn gar nicht so wichtig ist. So fühlt sich ein Anwohner aus dem Küppersteg mehr durch den Lärm der Bahnstrecke beeinträchtigt als von der Autobahn. Einige Anwohner direkt an der Autobahn wünschen sich keinen besseren Lärmschutz, wenn dieser zu einer Erhöhung der Wände führt. Im Rahmen der beiden Ausbaumaßnahmen ist die Autobahn GmbH aber zur Anwendung der Lärmvorsorge gesetzlich verpflichtet und muss einen verhältnismäßigen, aktiven Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände) realisieren. Im Rahmen der weiteren Planungen wird die Ausgestaltung detaillierter ausgearbeitet und den Anwohner:innen zu gegebener Zeit wieder vorgestellt. Interessant war, dass es zumindest bei der A3 keine objektspezifischen Nachfragen (zum Beispiel zur Lärmbelastung einzelner Gebäude) gegeben hat.

#### **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. Die genaue Ausgestaltung des Lärmschutzes ist Aufgabe der folgenden Planungsphase, dies gilt insbesondere für die Bereiche der Hochstraße B (Stelze) und die sonstigen Bereiche mit sehr naher Wohnbebauung.

#### **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:innen 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 im Rahmen der Lärmvorsorge verpflichtet.

#### **Luftschadstoffe – fehlende Informationen**

Es wurde bei den Infoveranstaltungen auch nach der Thematik Luftschadstoffe (unter anderem Feinstaub) gefragt. Die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen wurden bereits am 19.04.2018 bei der Infoveranstaltung in den Luminaden vorgestellt. Zur Reduzierung der Informationsfülle



waren dazu 2021/2023 keine Informationen aufgehangen worden. Im Rahmen der Voruntersuchungen gab es dazu erste Untersuchungen, die in den weiteren Planungsschritten vertieft werden und dann im Rahmen der Planfeststellung verbindlich ausgelegt werden. Bei der Vorzugsvariante der A1 werden nach jetziger Kenntnis im Prognosejahr 2030 alle relevanten Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten. Gleiches gilt für den Ausbau der A3. Dies gilt insbesondere für die verschiedenen Feinstaubformen und die Stickoxide.

## Informationen zum Grunderwerb

### Grunderwerb – Wertverlust des Eigentums

Insgesamt besteht die Sorge der privaten Eigentümer:innen vor Wertverlust und Unverkäuflichkeit ihrer Grundstücke. Die Anwohner:innen 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:innen wechselt. Die Marktpreisentwicklung ist derzeit eher ansteigend, zukünftige Entwicklungen sind nicht voraussehbar.

Die Autobahn GmbH hat zum Thema Grunderwerb auf der Homepage ein FAQ angelegt, siehe <https://a-bei-lev.de/der-ausbau-a1-zwischen-den-autobahnkreuzen-leverkusen-und-leverkusen-west-stelzenabschnitt/#faq>.

### Grunderwerb – Ablauf und Enteignung

Es wurden vielfältige Fragen zum Thema Ablauf des Grunderwerbs und möglicher Enteignung gestellt und von den Expert:innen beantwortet. Einige Eigentümer:innen wollten noch einmal genau wissen, ob ihr Grundstück von der Ausbaumaßnahme betroffen ist, auch wenn dies mit dem jetzigen Planungsstand noch nicht verbindlich geprüft werden kann. Die Eingriffe in das Privateigentum werden als inakzeptable empfunden, das Wohl der Allgemeinheit sollte nicht über dem Wohl des Einzelnen stehen.

Die Autobahn GmbH hat zum Thema Grunderwerb auf der Homepage ein FAQ angelegt, siehe <https://a-bei-lev.de/der-ausbau-a1-zwischen-den-autobahnkreuzen-leverkusen-und-leverkusen-west-stelzenabschnitt/#faq>. Hier finden sich vielfältige Antworten auf die einzelnen Fragestellungen der Verfahrensschritte. Eine Darstellung an dieser Stelle würde den Rahmen dieses Vermerks überschreiten.

## Informationen zur Vermessung

### Vermessung - Katasterdarstellung

Bei den Veranstaltungen 2021 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.

### Vermessung - Leitungsdarstellung

Bei den Veranstaltungen 2023 wurde darauf hingewiesen, dass die EVL in den Radweg entlang der BAB hinter der Apenrader Straße (zw. Syltstraße und Flensburger Straße) neue Leitungen verlegt hat.



## Informationen zu weiteren Planungsdetails

### Visualisierung

Viele Bürger:innen 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.

Es wurde allerdings kritisiert, dass es für den Bereich der A1 keine Visualisierung gegeben hat und unterstellt, dass damit die Auswirkungen der Planung verschleiert werden soll. Wegen der sehr offenen und kontroversen Diskussion an der A1, ob ein Tunnel oder eine Brücke realisiert wird, waren hier bisher auch die Vorgaben für eine Visualisierung bei insgesamt 17 Varianten zu unklar. Im nächsten Planungsschritt wird aber auch dieser Bereich visualisiert werden.

## Allgemeine Fragen und Anregungen

### Allgemeines – Aktualität der Planungsunterlagen und Detaillierungsgrad

Es wurde bei den Veranstaltungen im Jahr 2023 kritisiert, dass keine aktuelleren Unterlagen gezeigt wurden. Gerade die im Jahr 2021 geladenen Eigentümer:innen meinten im Jahr 2023 keine Neuerungen zu erkennen. Es wurde auf den Genehmigungsweg der jetzigen Planunterlagen incl. der ergänzenden lärmtechnische Untersuchung verwiesen. Die bereits 2018 zur Genehmigung eingereichten Voruntersuchungsunterlagen haben erst im Januar 2023 mit der endgültigen Variantenwahl eine Bestätigung erfahren. In der Zwischenzeit wurden hauptsächlich die Lärmschutzunterlagen überarbeitet. Gegenüber 2021 konnten also nur diese neuen Lärmschutzpläne vorgestellt werden. Die straßenplanerischen Unterlagen sind meist gleichgeblieben. Da diese nach der Variantenentscheidung aber auch der breiten Öffentlichkeit vorzustellen waren, musste ein Teil der Unterlagen aus 2021 im Jahr 2023 wiederholt gezeigt werden. Im Übrigen gab es neue Eigentümer:innen, denen die Unterlagen noch unbekannt waren.

Daneben kritisierten viele Teilnehmende, dass die aktuellen Unterlagen noch nicht detaillierter sind und nicht die drängenden Fragen der Anwohner:innen geklärt werden können. Es wurde dazu auf den gestuften Planungsprozess hingewiesen und dass jetzt erst die Voruntersuchung mit Festlegung der Vorzugsvariante abgeschlossen ist. Erst in den nächsten Schritten erfolgt die Ausarbeitung der Details, gerade im Grenzbereich zu den Eigentümer:innen. Nach Vorgabe der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung muss aber schon zu einem so frühen Stadium der Planung öffentlich und informell beteiligt werden. Die formelle Beteiligung mit allen verbindlichen Details erfolgt später in der Planfeststellung.

### 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 – fehlende Schnittdarstellung**

Ein Bürger äußerte die Kritik, dass die Lage des Schnittes für die Darstellung der Bauphasen der A1 im Bereich der Brücke eine „Vortäuschung falscher Tatsachen“ sei, da die Engstelle zur Wohnsiedlung bei Station 403+875 liege. Die Kritik konnte nicht nachvollzogen werden, da ein weiterer gezeigter Systemquerschnitt bei km 403+685 ([Systemquerschnitt Bauzustand A1 \(2\)](#)) die Situation der Engstelle in den Blick nimmt. Die Lage des Querschnittes sollte aber auch die Engstelle am Lindner- Hotel auf der Südseite verdeutlichen, sodass nicht der geringste Abstand zu den Wohnhäusern auf der Nordseite dargestellt werden konnte. Weitere Details ergeben sich aus dem gezeigten Lageplan, sodass die Informationen zur Verfügung standen.

### **Allgemeines – Unterhaltungsweg, u.a. für hohe Lärmschutzbauwerke**

Die Eigentümer:innen wünschen mehr Informationen über Bedarf und Breite des Unterhaltungswegs entlang der Lärmschutzwände, auch in Hinblick auf den Eingriff in ihre Grundstücke. Ein Verzicht wäre aus Sicht der Anwohner:innen sehr wünschenswert. Die Autobahn GmbH sichert eine Prüfung in der weiteren Planung zu. Hintergrund ist die rückwärtige Prüffähigkeit von hohen Lärmschutzbauwerken, aber auch die Erreichbarkeit für den Betriebsdienst. In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage gestellt, ob diese Wege als Fahrradweg genutzt werden können und somit allgemein betreten werden können. Einige Anwohner:innen wünschen sich einen durch eine Toranlage beschränkten Weg, andere weisen darauf hin, dass die Radwegführung östlich der A3 (südlich Dhünnquerung) aufrechterhalten werden muss.

### **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 oder einer gemeinsamen Trennwand 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. Dies betrifft auch die Parkflächen und Zuwegungen unter der Hochstraße B (Stelze), der Ablauf bei Großveranstaltungen und die Erreichbarkeit bei der täglichen Nutzung. Ob Provisorien dauerhaft genutzt werden können, ist mit der Stadt Leverkusen abzustimmen.

### **Allgemeines - Syltstraße**

Im Bereich der Syltstraße ist die Verlegung in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden und der Stadt durchzuführen. Die Zufahrt zur Schleswig-Holstein-Siedlung soll erhalten bleiben.

Zwischen der Josefstraße und der Gustav-Heinemann-Straße ist zu prüfen, wie die Ausfahrt aus dem Gewerbegebiet trotz Autobahnverbreiterung sinnvoll geführt werden kann. Lösungsansätze müssen hier die vorhandene Wohnbebauung in den Blick nehmen.

#### **Allgemeines – offene Lärmschutzwandtüren**

Es wird von mehreren Anwohner:innen vorgetragen, dass es offene Servicetüren in den bestehenden Lärmschutzwänden gibt, die zu einer Erhöhung der Lärmpegel führen. Diese Türen sind leider defekt und müssen ausgetauscht werden. Der Austausch wird vorbereitet.

#### **Allgemeines – Gestaltung und Belichtung der Flächen unter der Hochstraße B (Stelze)**

Eine Anwohnerin fragt nach, wie die Belichtung und Gestaltung unter der über 50 m breiten Brücke gedacht ist. Derzeit handelt es sich um Straßen-/Wegeflächen und Parkflächen. Für die Straßenflächen wird es eine entsprechende Straßenbeleuchtung geben müssen, gem. den gültigen Regelwerken. Die Parkflächen sind derzeit Flächen der Bundesrepublik Deutschland, die von der Stadt per Nutzungsvertrag genutzt werden. Die Gestaltung ist bisher Aufgabe der Stadt. Im Rahmen der weiteren Planung ist dies mit der Stadt neu zu regeln.

#### **Allgemeines – Fahrspurbreiten**

Es wurde die Frage gestellt, warum die Spuren des Schwerlastverkehrs nur 3,50m breit sind und nicht 3,75m, wie es die Richtlinie vorsieht. Dies diene bisher der Flächeneinsparung, muss aber im Rahmen des weiteren Planungsprozesse als Ergebnis des Sicherheitsaudits noch einmal überprüft werden.

## Ergebnis der Veranstaltungen

Die in den Terminen angeregten Punkte, gerade hinsichtlich der Straßenplanung, des Lärms und der Grundstücksbetroffenheit, werden in die weitere Planung einfließen und soweit möglich berücksichtigt. Signifikante Auswirkungen auf die grundsätzliche Ausbildung der geplanten Maßnahmen unter Berücksichtigung der festgelegten Vorzugsvariante (zum Beispiel Trassierung) haben sich zum jetzigen Planungsstand nicht ergeben.

Die Atmosphäre der Veranstaltungen im Jahr 2021 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:innen wollen den Ausbau der A3 weiterhin nicht und fordern andere Lösungen zur Verbesserung der Situation für die Leverkusener.

Nach den endgültig getroffenen Entscheidungen zur Variantenwahl im Jahr 2023 war die Stimmung bei diesen Veranstaltungen deutlich angespannter. Die Kritik wurde deutlich offensiver vorgetragen, gerade nach der am 14.02.2023 vor dem Veranstaltungsort durchgeführten Protestveranstaltung. Ging es zu früheren Zeitpunkten eher um die Frage der Ausgestaltung des Ausbaus so bestand im Jahr 2023 eher eine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber jeglichem Ausbau der Autobahnen. Aus Sicht der Mehrzahl der Bürger:innen sollten die Abschnitte nur saniert werden. Auf Grund des gesetzlichen Ausbaufauftrages obliegt es der Autobahn GmbH aber nicht auf diese Wünsche einzugehen. Es besteht ein Planungsauftrag zum Ausbau der Autobahnen.

## Weitere Bürgerbeteiligung

Der Internetauftritt zur Maßnahme unter [www.A-bei-LEV.de](http://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.

## 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](mailto:martin.eich@autobahn.de)