Ausgabe #18 / Februar 2023

DIALOG

Die Bürgerzeitung zum Autobahnausbau

Es wird leiser: Neue Gutachten bestätigen die Vorzugsvariante

Stelze oder Tunnel? Diese Frage wurde in Leverkusen bis zuletzt leidenschaftlich diskutiert – auch nach der Entscheidung für einen Ausbau in Hochlage. Nun sind die in Frage kommenden Varianten im Hinblick auf zu erwartende Schallausbreitungen nochmals gründlich geprüft worden. Das Ergebnis: Der oberirdische Ausbau bleibt die günstigste und schnellste Option mit den geringsten Einschränkungen.

Fast 250.000 Fahrzeuge fahren täglich über das Kreuz Leverkusen, in dem die A1 auf die A3 trifft. Das sind rund drei pro Sekunde. Darunter leiden nicht nur die Menschen in Leverkusen. Staus sind hier Alltag. Auch die Bauwerke sind an der Grenze der Belastung und weisen erhebliche Schäden auf. Ganz besonders deutlich wird dies an der Rheinbrücke, die nach mehr als 50 Jahren Betriebszeit marode und nicht mehr sanierbar war. Seit 2017 wird die Brücke nun schon erneuert und erweitert, um für die durchfließenden Verkehrsmassen dauerhaft gewappnet zu sein. Eine ähnliche Situation herrscht an der A1 und A3 vor: Auch hier müssen die Fahrbahnen und Bauwerke in den kommenden Jahren dringend erneuert und erweitert werden.

Ein Ausbau, viele Ideen

Für den notwendigen Ausbau gibt es viele verschiedene Möglichkeiten der Umsetzung: Brücken, Tunnel, Hochlagen, Tieflagen, Versätze, Querverschübe, Teilabbrüche. Unabhängige Gutachten analysierten im Rahmen von Voruntersuchungen bereits vor Jahren unterschiedliche Ausbauszenarien – für die A3 sieben, für die A1 sogar 17 Varianten. Dabei schauten die Gutachterinnen und Gutachter ergebnisoffen was baulich möglich ist. In einer Studie wurden Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten anhand von belastbaren Zahlen, Daten und Fakten gegenübergestellt.

Eine ergänzende Untersuchung ermittelte zusätzlich die Auswirkungen auf die Umwelt. Beispielsweise wurde geschaut, wie stark der Neubau den Verkehrslärm und die Luftverschmutzung gegenüber dem heutigen Zustand reduziert. Außerdem wurde vorgeschrieben, dass der Bau bei laufendem Verkehr möglich sein muss. Es gelte, eine Unterbrechung dieser wichtigen Verkehrsachse in jedem Fall zu verhindern. Ebenso müsse auf vermeidbare Abrisse von Wohngebäuden geachtet werden, was im Fall der A1 zum Ausschluss möglicher Varianten führte.

Die Voruntersuchungen wurden schließlich unter Berücksichtigung all dieser Faktoren im Oktober 2018 abgeschlossen und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geprüft. Im November 2020 fiel die Wahl auf die beiden Vorzugsvarianten in Hochlage.

→ **Fortsetzung auf Seite 2, oben**

Liebe Leserinnen und Leser,

im Jahr 2019 wurden die Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 1990 durch neue Vorgaben aktualisiert. Seit dem 1. März 2021 müssen diese neuen Richtlinien auf alle Straßenbauvorhaben angewandt werden. Das betrifft auch den Ausbau der A1 und der A3 in Leverkusen. Details zu den aktuellen Entwicklungen haben wir für Sie im Titelthema aufbereitet (Seiten 1 und 2).

Außerdem in dieser Ausgabe: Entwässerungsmaßnahmen im Bereich der Autobahn. Wie stellt die Autobahn GmbH des Bundes sicher, dass das Straßenabwasser nicht ungefiltert in den Boden einzieht? Welche Maßnahmen sieht das Entwässerungskonzept konkret vor? Antworten erhalten Sie auf Seite 3 .

Und haben Sie letzten Sommer die Schafe in der Dhünnaue gesehen? Hintergründe zum Einsatz unserer tierischen Helfer erfahren Sie auf Seite 7 .

Die Autobahn GmbH Rheinland führt den Dialog zum Ausbau in Leverkusen kontinuierlich voran. Wie Sie sich einbringen können, verraten wir Ihnen auf der letzten Seite. Wir freuen uns auf persönliche Gespräche mit Ihnen. Feedback können Sie alternativ wie immer auch an **a-bei-lev@autobahn.de** senden.

Viel Spaß bei der Lektüre
wünscht Ihnen
Ihr Team der
Autobahn GmbH Rheinland.

DER AUSBAU DER A1 UND A3 IN ZAHLEN

- Der Planungsabschnitt der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen erstreckt sich über etwa **2 Kilometer.**
- Die Autobahn verläuft in Hochlage über ein gut **900 Meter** langes aufgeständertes Brückenbauwerk, das von den Anwohnerinnen und Anwohnern häufig als „Stelze“ bezeichnet wird.
- Der Bauabschnitt der A3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen misst hingegen etwa **4,8 Kilometer.**
- Ebenso wird das Leverkusener Kreuz mitsamt der A3-Brücke erneuert. Dieses gehört mit fast **250.000 Fahrzeugen** täglich zu den meistbefahrenen Autobahnknoten Deutschlands.

Weitere Informationen:
www.a-bei-lev.de

Die Autobahn Rheinland

→ Fortsetzung von Seite 1, unten

Neue Vorgaben, weniger Lärm
Viele Anwohnende wünschen sich dennoch eine Tunnellösung. Zu groß ist die Angst vor mehr Lärm. Für sie gibt es jetzt gute Neuigkeiten. 2019 wurde das Verfahren zur Berechnung des Straßenverkehrslärms aktualisiert. Die Voruntersuchungsunterlagen mussten folglich dahingehend überprüft werden, ob die Anwendung neuer Lärmschutzrichtlinien Auswirkungen auf die Rangfolge der Varianten hat. Hierfür wurden weitere Gutachten in Auftrag gegeben, die die Vorzugsvarianten noch einmal unter die Lupe nahmen.

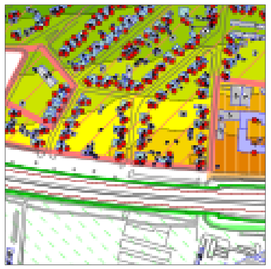
Durchgeführt wurde zunächst eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013, damit die erforderlichen Verkehrszahlen für die schalltechnischen Berechnungen zur Verfügung stehen. Bei den anschließenden Berechnungen musste der Untersuchungsraum aufgrund der neuen Richtlinien größer als bisher gefasst werden. Dies führte wiederum zu einer Verbesserung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen durch eine Erhöhung der Lärmschutzwände.

Im Ergebnis bestätigen die neuen Gutachten die vorgenommene Variantenauswahl. Die Emissionen durch den Verkehr werden aufgrund der erweiterten Lärmschutzmaßnahmen sogar noch deutlich geringer: Die A3 wird voraussichtlich um 77 % leiser als derzeit, die A1 sogar um 91,7 %. Dafür sorgen „Flüsterasphalt“ und neue Lärmschutzwände. Damit nähern sich die Vorzugsvarianten aus lärmtechnischer Sicht der Tunnellösung an. Bauzeit und Kosten sprechen zudem zu deutlich gegen einen Tunnelbau. Dieser würde zudem Grundwasserprobleme mit sich bringen, viel zusätzliche Fläche benötigen und zu mehrjährigen Verkehrssperrungen führen. Auch im Betrieb wären langfristig Staus vorprogrammiert.

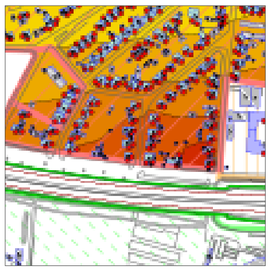
Die Vorzugsvarianten

A1: Hochlage mit Südversatz (H02)	A3: Ausbau in Bestandslage (V1)
• Zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen • **17 Varianten** wurden untersucht	• Zwischen den Abfahrten Leverkusen-Opladen und Leverkusen-Zentrum • **7 Varianten** wurden untersucht
Warum ist der Ausbau der A1 in Hochlage die technisch beste Alternative?	**Warum ist der Ausbau der A3 in Bestandslage die technisch beste Alternative?**
• Kürzeste Bauzeit: **ca. 4,5 Jahre** (vgl. Tunnel: ca. 10 Jahre) • Niedrigste Baukosten: **ca. 473 Mio. Euro** (vgl. Tunnel: ca. 841 Mio. Euro) • Keine Sperrungen für mehrere Jahre erforderlich • Starke Verbesserung des Lärmschutzes: **91,7% weniger Lärm** als derzeit • Geringe Flächeninanspruchnahme • Keine Grundwasserprobleme	• Kürzeste Bauzeit: **ca. 4,5 Jahre** (vgl. Tunnel: bis 9,5 Jahre) • Niedrigste Baukosten: **ab 448 Mio. Euro** (vgl. Tunnel: bis zu 4.011 Mio. Euro) • Deutlich verbesserter Lärmschutz: **77% weniger Lärm** als derzeit • Hohe Umweltverträglichkeit • Keine Grundwasserprobleme

Die Autobahn 1 (A1)

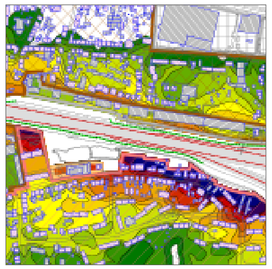

Prognose für 2030 mit bestehendem Lärmschutz: am Tag.

Prognose für 2030 mit neuem Lärmschutz: am Tag.

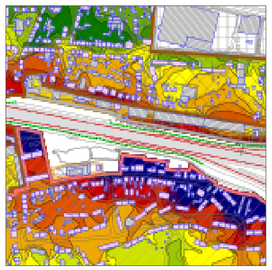

Prognose für 2030 mit bestehendem Lärmschutz: bei Nacht.

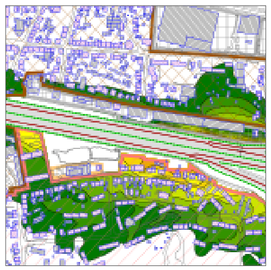
Prognose für 2030 mit neuem Lärmschutz: bei Nacht.

Die Autobahn 3 (A3)


Prognose für 2030 mit bestehendem Lärmschutz: am Tag.

Prognose für 2030 mit neuem Lärmschutz: am Tag.


Prognose für 2030 mit bestehendem Lärmschutz: bei Nacht.


Prognose für 2030 mit neuem Lärmschutz: bei Nacht.

Die Ausschnitte aus den vorläufigen Berechnungen zeigen, dass der **Ausbau der A1 und A3** zu deutlichen Verbesserungen des Lärmschutzes führt. Teilweise wird es im direkten Umfeld der Autobahn bis zu 12 dB leiser.

Immissionsgrenzwert-Überschreitung in dB(A)

0 <	<= 1
1 <	<= 2
2 <	<= 3
3 <	<= 4
4 <	<= 5
5 <	<= 6
6 <	<= 7
7 <	<= 8
8 <	<= 9
9 <	<= 10
10 <	<= 11
11 <	<= 12
12 <	<= 13
13 <	<= 14
14 <	<= 15
15 <	

Auf in die Entwurfsplanung
Mit der Bestätigung der Hochlagevarianten ist die Vorplanungsphase offiziell vorbei. Das Team der Autobahn GmbH des Bundes wird die Planungen zum Ausbau der Autobahnen auf Grundlage der bisher gewonnenen Erkenntnisse nun weiter konkretisieren. Es werden unter anderem Entwürfe zur genauen Ausgestaltung der Trassenführung erarbeitet, Verkehrsgutachten aktualisiert, die Gestaltung der Brücken und Lärmschutzmaßnahmen ausgearbeitet und die Bauabläufe geplant. Ferner müssen Fachgutachten zu den Themen Wasser, Naturschutz und Immissionen erstellt werden. Wichtige Zwischenergebnisse werden über die Kanäle der Autobahn GmbH des Bundes kommuniziert. Bei Fragen zu den Gutachten und Untersuchungen stehen die Verantwortlichen zudem schon bald im Rahmen einer Infomesse für Gespräche zur Verfügung (siehe Seite 8).

Abwasser marsch! Aber gedrosselt und gereinigt

Was passiert mit Regenwasser auf Autobahnen? Die Entwässerungsplanungen für einen Stauraumkanal im Bereich des im Bau befindlichen Abschnittes zeigen, was bei der Planung einer Autobahnstrecke alles berücksichtigt werden muss.

Beim Aus- oder Neubau von Autobahnen muss so einiges beachtet werden. Neben Klassikern wie dem Emissions- und Artenschutz spielt auch der Gewässerschutz eine wichtige Rolle. Der sogenannte Landschaftspflegerische Begleitplan gibt vor, welche Bereiche schutzwürdig sind. Daneben werden Daten zum Boden, zum Grundwasser und zu Oberflächengewässern erhoben. Durch den Bau der Fahrbahn findet eine Versiegelung von Bodenflächen statt, die die Autobahn GmbH des Bundes dazu verpflichtet, ein Entwässerungskonzept zu erstellen.

Grundsätzlich gilt: Alles, was an Niederschlagswasser auf der Autobahn landet, sollte über die Böschung versickert werden. Ist dies nicht möglich, so muss es gesammelt, gereinigt und gedrosselt dem Wasserkreislauf wieder zugeführt werden. Im Bereich des Autobahnkreuzes Leverkusen-West ist für das Sammeln des Straßenabwassers beispielsweise ein Stauraumkanal im Mittelstreifen vorgesehen, des Weiteren werden im Böschungsbereich der Autobahn auf einer Länge von 230 Metern großzügige Rohre mit einem Durchmesser von jeweils 2,40 Metern verlegt. Sie bilden ebenfalls einen Stauraumkanal, der das Wasser zurückhält, bevor es im nächsten Schritt zur Behandlung in ein Becken gelangt.

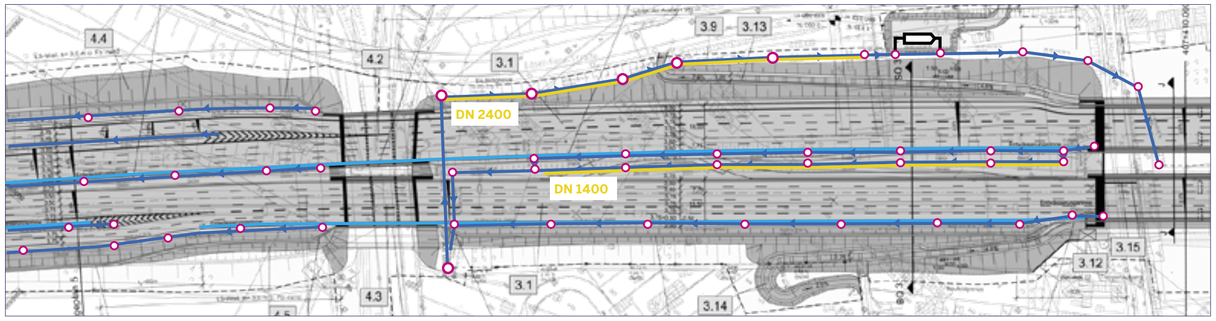
Straßenwasser gilt als Abwasser
Durch den Kontakt mit dem vielbefahrenen Straßenbelag nimmt das Regenwasser Schadstoffe von Reifenverschleiß, Ölspuren und Bremsabrieb auf und muss behandelt werden. Hierfür sind neben den Fahrbahnen der Autobahn Behandlungsbecken geplant – diese kann man sich wie kleine Kläranlagen vorstellen, in denen sich Schwebstoffe ablagern. Anschließend wird das Wasser entweder über Versickerung dem Grundwasser zugeführt oder gedrosselt in den Rhein und die Dhünn eingeleitet.

Die Drosselung sorgt dafür, dass ausschließlich genehmigte Mengen eingeleitet werden. Die Einleitungsmenge hängt wiederum vom Gewässer ab – in die Dhünn darf beispielsweise weniger eingeleitet werden als in den Rhein. Die zulässige Menge wird von der Wasserbehörde festgelegt. Sie entscheidet, wie viele Liter pro Sekunde in die Flüsse fließen dürfen, um zu vermeiden, dass der Wasserstand zu schnell ansteigt und die Wasserökologie gestört wird.

Bau eines Stauraumkanals im Bereich Autobahnkreuz Leverkusen-West

Auch die Vorgaben für die Einleitstellen kommen von der Behörde. Die Autobahn GmbH des Bundes stimmt sich bezüglich aller Entwässerungsschritte mit der zuständigen Wasserbehörde ab – die Planungen sind unter anderem Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Größe der zu bauenden Anlagen orientiert sich dabei an der Regenhäufigkeit, die auf aktuellen Wetter- und Klimadaten beruht. Im Rahmen des noch kommenden Ausbaus der A1 und der A3 werden die Entwässerungseinrichtungen im Vorentwurf neu geplant und entsprechend dimensioniert. Das Thema Hochwasserschutz ist hingegen kein direktes Thema, sondern bleibt Aufgabe des zuständigen Gewässerunterhalters, in Abstimmung mit der Fachbehörde. Dies ist in diesem Fall die Bezirksregierung. Dennoch steht die Autobahn GmbH auch hier Verbesserungsvorschlägen offen gegenüber.

Einblick in Entwässerungsplanungen an der A1 zwischen der AS Köln-Niehl und dem AK Leverkusen-West.



Regenwasserleitung · Entwässerungsrinne · Prüfschacht · Offenes Massivbecken mit Absetzfunktion · Stauraumkanal

Neue Rheinbrücke Leverkusen nimmt Gestalt an

Im Frühjahr 2022 begann die Montage der Stahlbauteile für die neue Rheinbrücke Leverkusen. Mittlerweile sind von den rund 15.000 Tonnen Stahl bereits etwa 10.000 Tonnen montiert. Auch die beiden neuen Pylone für das erste Brückenbauwerk sind schon sichtbar. Letzten August begann der Aufbau des linksrheinischen Pylonen auf Kölner Seite, im September folgte der rechtsrheinische Pylon auf Leverkusener Seite. Im Autobahnkreuz Leverkusen-West stehen derweil der Abbruch und Neubau des nächsten Rampenbauwerks an.

Linksrheinisch

Auf der linken Rheinseite in Köln gehen die Arbeiten weiterhin zügig voran. Die Stahlbauteile für die neue Rheinbrücke ragen weit über den Rhein. Der Pylon steht. Im Bereich des Spoerkelhofs wurde die Zuwegung für die neue Fußgängerquerung über die KVB-Gleise fertiggestellt.

Das Baufeld der Stahlmontage auf der linken Rheinseite.

1. Im Bereich der Anschlussstelle Niehl sind die Arbeiten für den Ausbau der A1 weitestgehend abgeschlossen. Die beiden Bauwerke der Industriestraße sind fertiggestellt und die Asphaltarbeiten an den Rampen beendet. Einzelne Restarbeiten werden im laufenden Jahr noch umgesetzt – daher bleibt eine Verkehrsführung mit drei Spuren je Fahrtrichtung vorerst bestehen.

2. Südlich der A1 ist die Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger über die KVB-Gleise im Herbst fertiggestellt worden. Im nächsten Schritt erfolgen hier Arbeiten im Gleisbereich durch die Kölner Verkehrs-Betriebe.

3. An der Merkenicher Hauptstraße sind die Arbeiten am Widerlager der Vorlandbrücke vorerst abgeschlossen. Im Mai 2022 wurde die Verkehrsführung angepasst, um mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen. Letzten Sommer wurde darüber hinaus das Verblendmauerwerk am Widerlager hergestellt. Es folgen noch Restarbeiten, damit der Gehweg wieder entlang der Widerlagerwand verlaufen kann und die Schlettstadter Straße sowie die dortige Bushaltestelle ohne Einschränkungen erreichbar sind.

   Außerdem sind an der Merkenicher Hauptstraße – im Zuge des Ersatzneubaus der Richtungsfahrbahn Dortmund – im weiteren Verlauf der Maßnahme Arbeiten an der Kanalleitung erforderlich.

4. Die linksrheinische Vorlandbrücke, die von der Merkenicher Hauptstraße bis an das Rheinufer reicht, ist fertiggestellt worden.

5. Im Sommer 2022 wurden die Stahlbauteile für die Randfelder der Strombrücke per Schiff geliefert und direkt montiert. Inzwischen sind von den rund 15.000 Tonnen Stahl bereits 10.000 Tonnen, also zwei Drittel der Stahlbauteile für die neue Rheinbrücke, montiert. Ende August wurde zudem der linksrheinische Pylon errichtet (mehr dazu auf Seite 6).

Sie möchten stets auf dem Laufenden bleiben?

Dann besuchen Sie unsere Website. Auf **www.a-bei-lev.de/Aktuelles** stellen wir Ihnen alle Informationen zum aktuellen Baugeschehen zur Verfügung. Seit Kurzem können Sie dort auch die hier dargestellten Umleitungen und Hinweise auf einer **interaktiven Karte** nachvollziehen: Zoomen Sie heran und machen Sie sich ein genaues Bild von den Arbeiten an der Rheinbrücke.

Rechtsrheinisch

Auch auf der rechten Rheinseite sind die Stahlteile bereits bis zum Rhein montiert und der Pylon errichtet worden. Seit Herbst 2022 laufen zudem die Abbruch- und Neubauarbeiten am Rampenbauwerk K32. Hierfür wurde eine neue Verkehrsführung eingerichtet.

Das rechtsrheinische Baufeld der Stahlmontage.

1. Während der Sommermonate wurden auch rechtsrheinisch die Stahlbauteile per Schiff geliefert und an der neuen Rheinbrücke montiert. Anschließend folgte der Aufbau des Pylonen auf der rechten Rheinseite (mehr dazu auf Seite 6).

2. Nach wie vor finden Neubauarbeiten an dem 2018 abgerissenen Rampenbauwerk K35 in Richtung Leverkusen statt. Aufgrund der Sperrung der Verbindungsfahrbahn ist für Verkehrsteilnehmende in Richtung Leverkusen weiterhin der Umweg über die Anschlussstelle Rheindorf notwendig.

3. Am Westring konnten umfangreiche Leitungsarbeiten abgeschlossen werden. Seit dem Sommer 2021 wurden hier zwei neue Rohrstollen gebaut, die etliche Leitungen unter dem Autobahndammkörper hindurchführen.

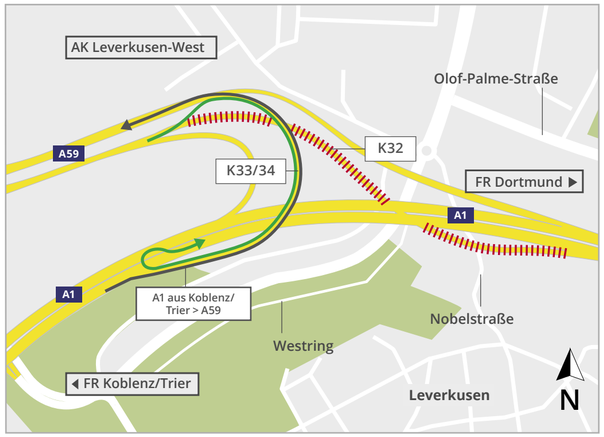
4. Mit einer umfangreichen Änderung der Verkehrsführung im Autobahnkreuz Leverkusen-West wurde die Rampe K32 im Oktober 2022 außer Betrieb genommen. Derzeit wird das Bestandsbauwerk abgerissen, im Anschluss erfolgt der Neubau der Rampe.

Abbruch und Neubau des Bauwerks K32

Im Herbst 2022 begann der Abriss des Bauwerks K32 im Kreuz Leverkusen-West. Seitdem wird das Bauwerk mit leicht veränderter Lage neu gebaut.

Auswirkungen für Anwohnende
Abbruch- und Neubauarbeiten können zeitweise Lärm, Erschütterungen und Staubbildung zur Folge haben. Derartige Emissionen werden bei dieser Baumaßnahme jedoch auf das Notwendigste reduziert, da unter anderem der Einsatz lärmarmer Bauverfahren und lärmoptimierter Geräte als Vorgaben in den Bauvertrag übernommen wurden.

Auswirkungen für Verkehrsteilnehmende
Während der Arbeiten für das neu zu errichtende Bauwerk K32 besteht für den Verkehr von der A59 sowohl aus Düsseldorf als auch aus Leverkusen-Mitte kommend keine Verbindung über ein eigenständiges Bauwerk zur A1 in Fahrtrichtung Dortmund. Der Verkehr kann jedoch innerhalb des Autobahnkreuzes umgeleitet werden, sodass für Verkehrsteilnehmende keine Umwege entstehen: Die Verkehrsteilnehmenden werden von der A59 aus Leverkusen und Düsseldorf kommend über das Bauwerk K33/K34 auf die A1 nach Dortmund umgeleitet. Hierfür wird am Ende der Überfahrt eine Umleitung mit U-Turn eingerichtet. Auf der A1 aus Koblenz bzw. Trier kommend, kann regulär weiter über das Bauwerk K33/K34 auf die A59 nach Leverkusen und Düsseldorf gefahren werden.



Die Verkehrsführung während der Rückbau- und Neubauarbeiten des Bauwerks K32.

Starke Seilträger für die Brücke

Die neue Rheinbrücke bekommt zwei starke „Schultern“: Ende August 2022 startete die Montage der ersten beiden Pylone, an denen später die Brückenseile befestigt werden. Der erste Pylon wurde linksrheinisch aufgebaut, der zweite folgte auf der rechten Rheinseite.

Pylone sind große Bauteile aus Stahl, die hoch hinauf ragen und sich oben mittig treffen. Sie führen quer über die Brückenfahrbahn und erinnern optisch an den umgedrehten Buchstaben „V“, jedoch mit abgeflachter Spitze. Pylone sind quasi die „Schultern“ der Brücke: In ihrem Inneren werden „Arme“ – also Seile – befestigt, die das gesamte Gewicht halten. Sie tragen nicht nur das Gewicht der Fahrbahn und der Seile, sondern auch das Gewicht aller Fahrzeuge und Personen, die die Brücke überqueren. Steht ein Pylon, wiegt er knapp über 1.000 Tonnen. Der höchste Punkt des Seilträgers befindet sich in rund 57 Metern Höhe über der Fahrbahn.

Die Zahlen verdeutlichen, welche enorme Bedeutung den Pylonen zukommt. Umso erfreulicher ist es, dass das erste der beiden Brückenbauwerke der neuen Rheinbrücke Leverkusen nun auch endlich „Schultern“ bekommen hat. Auf beiden Rheinseiten wurde je ein Pylon aufgebaut. Im ersten Schritt wurden die einzelnen Segmente mit Hilfe eines Raupenkrans montiert und temporär verschraubt. Anschließend wurde die Konstruktion verschweißt. Der Einbau der Seile erfolgt seit Beginn des Jahres während der Montage der Stahlteile über dem Rhein.

Nach der Errichtung der beiden Pylone kann die Montage der Stahlbauteile fortgesetzt werden. Die Stahlbauteile für den Freivorbau der Brücke werden mit einer sogenannten Hubtraverse vom Rhein aus montiert.

Danach erfolgt der Lückenschluss für die erste der beiden neuen Brücken. Schließlich wird die Fahrbahn auf dem neuen Brückenbauwerk hergestellt. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich Ende 2023.

Nach Fertigstellung des ersten Bauwerks wird die alte Bestandsbrücke abgerissen. Der Verkehr wird dann über die fertiggestellte erste Brücke geführt. Bis Ende 2027 soll die zweite Brücke fertiggestellt sein. Dann steht für jede Richtungsfahrbahn eine eigene Brücke zur Verfügung.

Schafe in der Dhünnaue: fleißige Helfer gegen Problempflanze

In der Altablagerung Dhünnaue bei Leverkusen hatte sich der Japanische Staudenknöterich ausgebreitet. Die Pflanze verfügt über das Potenzial, einheimische Arten zu verdrängen und damit Biotope und die biologische Vielfalt zu gefährden. Um ein großflächiges Ausbreiten des Staudenknöterichs zu verhindern, setzte die Autobahn GmbH auf tierische Unterstützung: Schafe.

Vor rund 200 Jahren wurde der Japanische Staudenknöterich von Asien nach Europa gebracht. Während er einst als Zier- und Futterpflanze eingeführt wurde, gilt er heute als Problempflanze, da er unter anderem bestehende Ökosysteme verdrängt und zerstört. Anfang letzten Jahres verbreitete sich die Pflanze auch stark in der Altablagerung Dhünnaue bei Leverkusen. Um die weitere Ausbreitung der Pflanze zu verhindern, weideten mehr als 600 Schafe auf der Fläche. Sie fungierten als „natürliche Rasenmäher“ und unterstützten beim Kampf gegen den Japanischen Staudenknöterich. Eine pfiffige Idee, wäre das mechanische Mähen aufgrund der Gegebenheiten vor Ort doch deutlich schwieriger geworden.

Aufgefallen war der Befall im Zuge der Dichtungsarbeiten in der Dhünnaue. Obwohl der Knöterich eine Höhe von bis zu vier Metern erreichen kann und sich mitunter stark im Boden verwurzelt, konnten an der Oberflächenabdichtung keine Schäden durch die Durchwurzelung festgestellt werden. Die Verbannung der Problempflanze war dennoch dringend nötig, weshalb die Beweidung der Flächen noch im vergangenen Frühjahr und Sommer startete – mit Erfolg.

Der Bewuchs an den befallenen Stellen konnte durch die Aktion sichtlich reduziert werden. Der Staudenknöterich wurde geschwächt, wodurch die einheimischen Arten dem Konkurrenzdruck zukünftig besser standhalten sollten. Die Schädigung der Pflanze sorgte zudem dafür, dass der Staudenknöterich gar nicht erst wichtige Wachstumsstoffe sammeln konnte, um zu Beginn dieses Jahres früh austreiben zu können. Die Autobahn GmbH des Bundes prüft derzeit, ob es in den kommenden Frühlings- und Sommerwochen zu einem erneuten Einsatz der wolligen Helfer kommt.

Wuchshöhe
3 bis 4 Meter

Blütezeit
August/September

Blütenfarbe
Weiß

Der Japanische Staudenknöterich ist in Mitteleuropa vorzugsweise an Bach- und Flussufern sowie Wald- und Fahrbahnrändern vorzufinden. Sein konkurrenzloser, ungezügelter Wuchs führt an vielen Standorten zu großen Problemen bis hin zu Schäden an Brücken und Gleisen. Sind die Bedingungen gut, kann er bis zu 30 Zentimeter am Tag wachsen.

Planungsdialog geht weiter

Die Autobahn GmbH Rheinland setzt den Planungsdialog auch im neuen Jahr fort und veranstaltet am 14. Februar 2023 eine öffentliche Infomesse in Leverkusen. Alle Interessierten sind eingeladen, sich persönlich vor Ort ein Bild von den bisherigen Planungen zu machen. Vor wenigen Tagen fand zudem die erste Sitzung des neu eingerichteten Dialogforums zum Ausbau bei Leverkusen statt.

Infomesse für die breite Öffentlichkeit

Bei den weiteren Planungen für den Autobahnausbau setzt die Autobahn GmbH Rheinland weiterhin auf einen umfangreichen und transparenten Austausch. Hierzu beitragen soll auch eine öffentliche Infomesse am **14. Februar 2023.** Interessierte Bürgerinnen und Bürger erhalten die Möglichkeit, sich direkt mit den Projektverantwortlichen der Autobahn GmbH Rheinland auszutauschen. An Themeninseln können sie sich zu den Themen informieren, die sie persönlich bewegen. Ob Vorzugsvariante oder Lärmschutz: Zu allen Themenbereichen werden Expertinnen und Experten zur Verfügung stehen.

Das Projektteam freut sich auf viele Teilnehmende und eine spannende Veranstaltung. Die Infomesse findet **von 17.00 bis 20.00 Uhr** in der Bürgerhalle Wiesdorf (Hauptstraße 150, 51373 Leverkusen) statt.

Professionelle Kinderbetreuung
Um allen Eltern und Familien die Teilnahme an der Infomesse zu ermöglichen, bieten wir im Rahmen der Infomesse auch eine Kinderbetreuung an. Das pädagogisch geschulte Team von Leo-Kinderevents wird für ein buntes und spaßiges Rahmenprogramm sorgen, das sich für Kinder im Alter von 0-12 Jahren eignet. Eine vorherige Anmeldung ist nicht notwendig.

Neues Dialogforum als Austauschplattform für Interessensgruppen

Bereits am 31. Januar 2023 startete das neu eingerichtete Dialogforum in seine erste Runde. In diesem Format haben die Mitglieder fortan die Möglichkeit, Informationen aus erster Hand zu bekommen, sich in die Planungen einzubringen und wertvolle Hinweise und Anmerkungen an das Projektteam heranzutragen.

Bei der Zusammensetzung der Forumsmitglieder wurde darauf geachtet, die unterschiedlichen Interessen der Leverkusenerinnen und Leverkusener zu bündeln. Es sind Personen aus der lokalen Wirtschaft, Delegierte der Städte Leverkusen und Köln, ausgewählte Bürgerinnen und Bürger sowie Interessengruppen und Verbände vertreten.

Das Dialogforum tagt nichtöffentlich, die Ergebnisse der Sitzungen werden aber im Nachgang nach außen getragen und im weiteren Prozess berücksichtigt.

Alle News immer direkt per E-Mail

Über alle relevanten Ereignisse und Veröffentlichungen rund um das Projekt A-bei-LEV informieren wir zeitnah per E-Mail über unser Info-Abo. Sie möchten immer auf dem Laufenden sein? Dann abonnieren Sie den Newsletter mit einer E-Mail an **a-bei-lev@autobahn.de.**

Wir senden Ihnen alle Neuigkeiten direkt in Ihr Postfach.

Impressum

HERAUSGEBER
Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland
Hansastraße 2
47799 Krefeld
Telefon: +49 2151 819-0
E-Mail: rheinland@autobahn.de

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT
Dr. Roland Nolte
Leiter der Stabsstelle Kommunikation/ Beschwerden
Hansastraße 2
47799 Krefeld
Telefon: + 49 2151 819-408
E-Mail: roland.nolte@autobahn.de

KONZEPT, REDAKTION UND GESTALTUNG
ifok GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 6
20459 Hamburg
Telefon: +49 40 348092-87
Fax: +49 40 348092-11
abeilev@ifok.de

BILDNACHWEISE
Seite 1 bis 8: Autobahn GmbH, Seite 8 (links): Jason Goodman auf Unsplash

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Die Autobahn Rheinland