

# A-bei-LEV

Protokoll zur 22. Sitzung des Dialogforums

# Protokoll der 22. Sitzung des Dialogforums am 31. Januar 2023

Teilnehmende: siehe Teilnehmendenliste (Anlage 1)

Ort: Baubüro Köln-Merkenich, Rudi-Jaehne-Straße 19

Dauer: 120 Minuten

Leitung: Simon Carmagnole, ifok GmbH

Protokoll: Marvin Riedl, ifok GmbH

## **Tagesordnung**

TOP 1: Begrüßung und Einführung

TOP 2: Vorstellungsrunde und Ziel des Dialogforums

TOP 3: Ausbauabschnitt I Rheinbrücke – Sachstandsbericht

TOP 4: Ausgangspunkt, Sachstand bis 2021 und Historie zu Ausbauabschnitt II & III sowie Exkurs RLS-19

TOP 5: Sachstandsberichte zu Ausbauabschnitt II & III

TOP 6: Möglichkeiten für Rückfragen aus dem Plenum

TOP 7: Ausblick und Verabschiedung

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1: Teilnehmendenliste

Anlage 2: Rahmenpräsentation von Autobahn GmbH und ifok GmbH

**Zusammenfassung  
des TOPs:**

Begrüßung der  
Anwesenden und  
Vorstellung der  
Agenda

## Top 1 Begrüßung und Einführung

Herr Kolks begrüßt alle Anwesenden im Namen der Autobahn GmbH zur 22. Sitzung des Dialogforums A-bei-LEV. Herr Kolks verweist auf die Relevanz des Projekts für den Raum Leverkusen und schildert die Ereignisse, die dazu geführt haben, dass über einen längeren Zeitraum keine Sitzung des Dialogforums stattgefunden hat (Aufkündigung der Kooperation durch die Stadt Leverkusen). Weiterhin wird kompakt die Struktur und Gliederung der Autobahn GmbH als Institution dargestellt (Seite 1-4 Rahmenpräsentation). Hiernach übergibt Herr Kolks das Wort an Frau Schaffrath, ebenfalls von der Autobahn GmbH.

Frau Schaffrath erläutert das Vorgehen der heutigen Sitzung und präsentiert die Agenda zum Termin (Seite 5).

**Zusammenfassung  
des TOPs:**

Vorstellung aller  
Teilnehmenden und  
Erläuterung der Ziele  
und der Funktion des  
Dialogforums

## Top 2 Vorstellungsrunde und Ziele des Dialogforums

Herr Carmagnole, Moderator der Sitzung, bittet die Teilnehmenden sich kurz vorzustellen und die Institution zu nennen, die sie repräsentieren. Hiernach benennt Herr Carmagnole die Ziele und die Funktion des Dialogforums. Insbesondere die Informationsfunktion und die Möglichkeit zum direkten Austausch mit den Planenden wird als zentrale Eigenschaft des Forums unterstrichen. Zudem wird nochmals verdeutlicht, dass im Rahmen des Dialogforums keine verbindlichen Entscheidungen getroffen werden. Im Rahmen des Dialogforums können allerdings Hinweise und Empfehlungen an die Planenden herangetragen werden. Außerdem wird die Zusammensetzung des Forums präsentiert.

### *Hinweise*

**Ein Teilnehmender des Dialogforums:** ADFC Köln sollte mit in das Forum aufgenommen werden (*Hinweis wird intern abgestimmt und bis zur nächsten Sitzung über eine Aufnahme des ADFC Köln entschieden*).

**Zusammenfassung  
des TOPs:**

Erläuterung des  
Planungs- und  
Baufortschritts in  
Ausbauabschnitt I –  
Rheinbrücke und  
Ausblick auf nächste  
Schritte

## Top 3 Sachstandsbericht zu Ausbauabschnitt I Rheinbrücke

Herr Müller, Planender der Autobahn GmbH, präsentiert den Sachstandsbericht zu Ausbauabschnitt I (Seite 13-14). Hierzu wird die Position des Ausbauabschnitts I bzw. der Rheinbrücke und der Abschnitte II und III anhand einer Karte verdeutlicht. Daneben wird der derzeitige Baufortschritt im Ausbauabschnitt I präsentiert, sowie die nächsten anstehenden Arbeiten zur Fertigstellung der Brücke vorgestellt (Seite 15).

### *Fragen und Antworten*

**Frage eines Teilnehmenden:** *Wie hoch ist der derzeitige Bauverzug? Wie hoch sind die ursprünglich veranschlagten Kosten und worauf belaufen diese sich mittlerweile?*

**Antwort:** Der Gesamtbauezeit hat sich um circa drei Jahre verlängert. Dieser Zeitplan wird nun voraussichtlich eingehalten. Die Kosten für den Abbruch und den Ersatzneubau beider Teilbauwerke belaufen sich ursprünglich auf 350,6 Millionen Euro. Durch die Kündigung wurde nur ein Teil der Leistung erbracht. Die Neuvergabe zur Fertigstellung des 1. Teilbauwerks in Fahrtrichtung Trier erfolgte für 216,7 Millionen Euro. Mitte dieses Jahres können die Kosten für den Abbruch der Bestandsbrücke und den Neubau des 2. Teilbauwerks in Fahrtrichtung Dortmund genannt werden.

**Frage eines Teilnehmenden:** *Inwieweit ist eine Tunnellösung bei Ausbauabschnitt 1 Baulos III (Bereich zwischen Hochstraße A und B8) noch möglich und welche Abrissarbeiten müssten hierfür vorgenommen werden?*

**Anmerkung:** *Im Rahmen weiterer Präsentationen (siehe TOP 4 und 5) wurde verdeutlicht, dass im Ausbauabschnitt 2 (A1 Hochstraße B) eine gründliche Variantenprüfung durchgeführt und eine Entscheidung zu Gunsten der Realisierung der Hochlagenvariante H02 vorgenommen wurde. Für die Autobahn*

*GmbH ist die Frage nach der Vorzugsvariante demnach beantwortet, andere Varianten werden nicht weiterverfolgt.*

**Zusammenfassung  
des TOPs:**

Stellungnahme zum  
verfrühten  
Bekanntwerden der  
Vorzugsvarianten und  
Bericht zu Sachstand  
und Historie des  
Ausbauabschnitts II  
und III. Darüber hinaus  
Erläuterung der RLS-  
19 im Allgemeinen  
und Vorstellung der  
Vorzugsvarianten

## Top 4 Ausgangspunkt, Sachstand bis 2021 und Historie zu Ausbauabschnitt II & III sowie Exkurs RLS-19

Frau Schaffrath berichtet hiernach zur aktuellen Situation und den Ereignissen der vergangenen Woche (KW 4 2023). Für die unglückliche und verfrühte Kommunikation zur Bekanntgabe der Vorzugsvarianten entschuldigt sich Frau Schaffrath bei den Anwesenden.

Das verfrühte Bekanntwerden der Vorzugsvariante ist einem frühen Versand der vorab erstellten Informationszeitung „DIALOG“ des Projekts A-bei-LEV geschuldet. Durch vorherige Streiks der deutschen Post sollte ein früher Versand der Zeitungen durch die Druckerei deren pünktliche Veröffentlichung sicherstellen. Letztlich wurden so Entscheidungen vor ihrer geplanten Bekanntmachung frühzeitig publik.

Im Anschluss präsentiert Herr Eich, Projektverantwortlicher der Autobahn GmbH, den Sachstand und die Historie bis 2021 zu Ausbauabschnitt II und III. Auch wird auf die Notwendigkeit des Bauvorhabens und den gesetzlich vorgegebenen Ausbauftrag nach dem Bedarfsplan der Bundesfernstraßen eingegangen. Dabei geht Herr Eich auf die einzelnen überprüften, sowie die hieraus resultierenden Vorzugsvarianten des Projekts im Bereich der A1 und die Gründe dieser Auswahl ein. Das gleiche Vorgehen präsentiert Herr Eich für den Abschnitt der A3. Anschließend erläutert Herr Eich noch die Bedeutung der neuen Lärmschutz-Richtlinie (RLS 19) und erklärt das grundsätzliche Vorgehen bei einer Lärmschutzberechnung sowie die Hintergründe der Neuberechnung bei den beiden Projekten.

## Top 5 Sachstandsberichte zu Ausbauabschnitt II & Ausbauabschnitt III

### Zusammenfassung

#### des TOPs:

Erläuterung des  
Zustandekommens  
der Vorzugsvarianten  
für Bauabschnitt II und  
III unter Einbeziehung  
der RLS-19-  
Untersuchsergebnisse

Anschließend erfolgt die Erläuterung der lärmtechnischen Untersuchung im Projekt A-bei-LEV und der expliziten Ergebnisse für den Bereich der A1 und der A3 durch Herrn Eich.

Die einzelnen überprüften Varianten und die daraus resultierenden Lärmwerte für den Abschnitt der A1 und der A3 werden den Teilnehmenden präsentiert. Im Ergebnis bestätigen die neuen Gutachten die vorgenommene Variantenauswahl. Der oberirdische Ausbau bleibt bei beiden Abschnitten die Vorzugsvariante im Rahmen der Berücksichtigung aller Abwägungsbelange. Zudem kann durch die erneut bestätigten Vorzugsvarianten eine erhebliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Betroffenen gegenüber der Bestandssituation erzielt werden.

## TOP 6 Möglichkeit für Rückfragen aus dem Plenum

### Zusammenfassung

#### des TOPs:

Teilnehmende  
erhielten in diesem  
TOP die Möglichkeit  
Ihre Fragen an die  
Planenden zu richten

### *Fragen und Antworten*

**Frage eines Teilnehmenden:** *Sind Verkehrsuntersuchungen zum Projekt öffentlich einsehbar?*

**Anmerkung:** Unter diesem [Link](#) kann die aktuelle Verkehrsuntersuchung zum Projektvorhaben eingesehen werden. Die neue Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2022 kann derzeit noch nicht bereitgestellt werden. Zur Fertigstellung der Dokumentation werden aktuell noch Ergänzungsuntersuchungen durchgeführt.

**Frage eines Teilnehmenden:** *Von welcher Geschwindigkeit der Fahrzeuge wird bei der Lärmberechnung nach RLS-19 ausgegangen?*

**Antwort:** Es wird gemäß Richtlinie von einer PKW-Geschwindigkeit von 130 km/h in den schalltechnischen

Berechnungen ausgegangen, wenn keine Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegt.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wie wird bei der RLS 19 berücksichtigt, dass auch Geschwindigkeiten von mehr als 130 km/h möglich sind?*

**Antwort:** Es wird von einem Durchschnitt (130 km/h) zur Berechnung ausgegangen.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wird in Bereichen mit Lärmgrenzwertüberschreitung auch mit einem passiven Lärmschutz geplant?*

**Antwort:** Sollten in Bereichen trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwand) die Grenzwerte zum Lärmschutz überschritten werden, ist ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach möglich. Der grundsätzliche Erstattungsanspruch wird für jedes einzelne Gebäude im Planfeststellungsbeschluss ausgewiesen. Der tatsächliche Anspruch wird später im Rahmen einer vor-Ort-Überprüfung der Gebäude bestimmt.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wodurch kommen die verschiedenen Höhen der Lärmschutzwände zustande?*

**Antwort:** Die Werte in der vorliegenden Präsentation sind gemäß dem aktuellen Stand der Planungen. Somit kann die Höhe dieser Lärmschutzwände noch nicht als final betrachtet werden. Anpassungen sind hier während der Entwurfsplanung möglich – etwa durch die zuvor beschriebenen weiteren Gutachten.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wie wird das veraltete Stelzenbauwerk abgerissen?*

**Antwort:** Es wird südlich neben dem bestehenden Bauwerk die neue Fahrtrichtung Dortmund hergestellt. Nach Umlegung des gesamten Verkehrs auf die neue Bauwerkshälfte kann das vollständige alte Bauwerk abgerissen werden. Nun wird die Fahrtrichtung Koblenz hergestellt und der Verkehr auf diese 2. Brückenhälfte verlegt. Abschließend wird die Fahrtrichtung

Dortmund an die Fahrtrichtung Koblenz über eine Hilfskonstruktion herangeschoben (Querverschub).

**Frage eines Teilnehmers:** *Kann sich durch Höhe der Lärmschutzwand die Entscheidung hinsichtlich der Vorzugsvariante verschieben?*

**Antwort:** Nein, dies ist nicht zu erwarten. Die Höhe der Lärmschutzwand ist zwar noch final durch Gutachter festzulegen, verändert aber nicht erneut die durchgeführte Variantenauswahl, bei der bereits der Lärmschutz der einzelnen Varianten berücksichtigt wurde.

**Frage eines Teilnehmers:** *Ist die jetzige Entscheidung hinsichtlich der Varianten nochmals durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) überprüft worden?*

**Antwort:** Die Entscheidung der Vorzugsvariante wurde durch das BMDV in ihrer jetzigen Form bestätigt. Die Ergebnisse der Überprüfung sind dem BMDV bekannt.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wer innerhalb des BMDVs ist für Auswahl und die Festlegung der Vorzugsvarianten des vorliegenden Projekts verantwortlich?*

**Antwort:** In der Fachabteilung Bundesfernstraßen gibt es Gebietsreferate, die sich der projektbezogenen Überprüfung annehmen und dann die Hausspitze des Ministeriums einbinden. Für das vorliegende Projekt ist die Fachabteilung Bundesfernstraßen, Gebietsreferat StB 21 [[organigramm.pdf \(bund.de\)](#)] zuständig.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wie ist der zeitliche Ablauf der einzelnen Abschnitte zu verstehen? Mit welchem Abschnitt wird begonnen und wie wird priorisiert? Welche Autobahnabschnitte gehören zu welchen Bauabschnitten?*

**Antwort:** Diese zeitliche Aufteilung wird erst im nächsten Planungsabschnitt erarbeitet. Deswegen kann hierzu derzeit keine Aussage getroffen werden. Aussagen hierzu können erst nach Fertigstellung des Vorentwurfs getätigt werden.



Zu berücksichtigen beim Vorgehen im Bau ist vor allem auch die dringliche Instandsetzung einzelner Bauabschnitte.

**Frage eines Teilnehmers:** *Werden die ausstehenden Planungen in einem zusammenhängenden Planfeststellungsverfahren erstellt?*

**Antwort:** Dies ist korrekt. Das angestrebte Vorgehen wurde bereits juristisch mit dem Fernstraßenbundesamt geklärt und bestätigt. Da beide Abschnitte unmittelbar zusammenhängen, muss ein zusammenhängendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wann wird die breite Öffentlichkeit über das weitere Vorgehen informiert?*

**Antwort:** Am 14.02.2023, von 17 bis 20 Uhr findet die Infomesse A-bei-Lev in der Bürgerhalle Wiesdorf statt. An diesem Termin kann sich die breite Öffentlichkeit zum Planungsstand im Projekt informieren.

**Frage eines Teilnehmers:** *Wird das Brückenbauwerk (Stelze) nach Freigabe des aktuellen Ausbauabschnittes (Rheinbrücke) durch den dann wieder möglichen Schwerverkehr beschädigt? Wie ist der allgemeine Zustand der anderen Bauwerke im Projektbereich?*

**Antwort:** Beim Bauwerk Hochstraße B (Stelze) wird davon ausgegangen, dass es bis 2035 ohne Einschränkungen genutzt werden kann. Das Bauwerk wird derzeit regelmäßig geprüft und es wird mit einem einschränkungsfreien Betrieb bis 2035 gerechnet. Ein fertiggestellter Neubau des Bauwerks ist dementsprechend bis 2035 umzusetzen.

Selbige Problematik gilt für das Kreuzungsbauwerk im Autobahnkreuz Leverkusen. Auch hier muss ein Ersatzneubau bewältigt werden. Ein Neubau wird ab 2024 angestrebt.

*(Anmerkung: hier wurde eine nicht korrekte Zahl am 31.01.2023 genannt. Gemeint war das Jahr 2025).*

**Frage eines Teilnehmers:** *Die Freigabe der instandgesetzten Autobahnbrücke für LKW sollte möglichst zeitnah und ohne weitere Einschränkungen erfolgen, da LKW sonst Routen durch Städte (Leverkusen) wählen. Dies ist für Bürger:innen nicht hinnehmbar.*

**Antwort:** Um dieser Entwicklung während des Baus an der A1 und A3 entgegenzuwirken werden Verkehrsführungskonzepte konzipiert. Dies erfolgt bereits in der Vorentwurfsphase. Der Autobahnverkehr soll während der Baumaßnahmen auf der Autobahn abgewickelt werden. Sollten Umleitungen, gerade innerstädtisch, erforderlich sein, so wird in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden versucht, eingeständige alternative Routenwahl des Verkehrs durch vorgegebene Umleitungen zu vermeiden.

**Frage eines Teilnehmers:** *A542 kann nicht als Umleitung betrachtet werden, da der Umweg circa 26 Kilometer beträgt. Zudem können die dortigen Bauwerke das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht bewältigen.*

**Antwort:** Vorgabe ist, dass die Anzahl der Spuren und die Fahrbeziehungen im Autobahnkreuz auch während der Bauphasen bestehen bleiben. Im Rahmen von zwingend erforderlichen Vollsperrungen kürzerer Dauer an Wochenenden oder nachts (z.B. Abbruch von Überführungsbauwerken) sind auch Umleitungen mit einem größeren Umweg nicht auszuschließen.

Herr Carmagnole als Moderator beendet hiernach die Diskussionsrunde und übergibt das Wort an Frau Schaffrath zum Ausblick auf das weitere Vorgehen

#### Zusammenfassung

#### des TOPs:

Ausblick auf nächsten  
Schritten im Projekt  
und Verabschiedung

## TOP 7 Ausblick und Verabschiedung

Frau Schaffrath berichtet zum weiteren Vorgehen und zu den anstehenden Schritten im Projekt. Angestrebt wird demnach ein zeitnaher Beginn der Entwurfsplanungsphase mit anschließender Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

Frau Schaffrath bedankt sich hiernach für den konstruktiven Austausch und wünscht allen Anwesenden eine angenehme Heimreise.

**Ansprechpartner für Fragen und Rückmeldungen:**

Marvin Riedl

ifok GmbH

Berliner Ring 89 • 64625 Bensheim

Tel: +49 6251 8263-163

[marvin.riedl@ifok.de](mailto:marvin.riedl@ifok.de) • [www.ifok.de](http://www.ifok.de)