#20 | November 2025

Dialog

Die Bürgerzeitung
zum Autobahnausbau

Quo vadis Planungsabschnitt? Wo die Planungen zur Erweiterung von Kreuz Leverkusen, A 1 und A 3 stehen

Was tut sich bei der Autobahnerweiterung rund um das Kreuz Leverkusen? Diese Ausgabe zeigt Ihnen den aktuellen Stand im Planungsabschnitt des Projekts „A-bei-LEV“ und erklärt, welche Schritte als nächstes anstehen.

Ausschreibungen laufen bis Frühjahr 2026

Zurzeit laufen die Ausschreibungen wichtiger Planungsleistungen. Da sowohl die Ausschreibung als auch die Angebote sehr umfangreich sind, nimmt die Bearbeitung viel Zeit in Anspruch. Die Aufträge werden voraussichtlich im Frühjahr 2026 vergeben. Anschließend starten die Arbeiten zur Erstellung der Entwurfsplanungen. **Was das genau bedeutet und welche Planungsphasen das Projekt noch bis zur Umsetzung durchläuft, lesen Sie ab Seite 2.**

Verkehrserhebung bringt aktuelle Zahlen

Im September 2025 fanden Verkehrserhebungen auf den Autobahnen und an 34 Knotenpunkten im Leverkusener Stadtgebiet statt. Eine weitere Erhebung im Stadionumfeld ist für 2026 geplant. Mit diesen Daten wird das Verkehrsgutachten neu geprüft.

In einer neuen Serie erklären wir die besonderen Hintergrundthemen von Autobahnbauprojekten. Den Start bilden die Verkehrsuntersuchungen. **Mehr dazu lesen Sie auf Seite 5.**

Grundlagen der Planung

PHASE	AUFGABEN	BETEILIGUNG TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB)* UND ANERKANNTER NATURSCHUTZVERBÄNDE	FORMELLE BETEILIGUNG ÖFFENTLICHKEIT	INFORMELLE BETEILIGUNG ÖFFENTLICHKEIT
Voruntersuchung und Vorplanung (2015–2025) **STATUS:** Abgeschlossen	• Verschiedene Ausbaumöglichkeiten untersuchen • 17 Varianten für die A1, 7 Varianten für die A3 geprüft • Abwägung aller Belange (Umwelt, Kosten, Verkehr, Anwohner, Lärm) **ERGEBNISSE** Variantenentscheidungen dienen als Grundlage für weitere Planung **A1: „Hochlage Südversatz mit Querverschub"** – eine oberirdische Lösung mit seitlicher Verschiebung **A3: „Ausbau in Bestandslage" –** oberirdischer Ausbau entlang der bestehenden Trasse	• Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltprüfung. Teilnehmende u. a. Umweltbehörden, Wasserbehörden, örtliche Verwaltungen	• Information der Bürgerinnen und Bürger über Planungen, die sie betreffen könnten gemäß § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz.	• Informationsveranstaltungen (Infomesse) • Newsletter mit Projektinformationen • Projektwebsite mit aktuellen Informationen • Dialog-Zeitung für die Öffentlichkeit • Öffentliche Auslegung der Planunterlagen • Betroffene können Einwendungen erheben • Erörterungstermin zur Diskussion der Einwände
Entwurfsplanung **STATUS:** in Bearbeitung	• Vorzugsvariante detailliert planen • Genaue Lagen und Höhen festlegen • Behördliche und fachtechnische Prüfung • Verwaltungsinterne Prüfung durchführen **ERGEBNISSE** Detaillierte Entwurfspläne für Planfeststellungsverfahren	• Fortsetzung der Behördengespräche		
Planfeststellungsverfahren **STATUS:** in Zukunft	• Rechtlich wichtige Details dokumentieren • Auswirkungen für alle Betroffenen darstellen • Planfeststellungsbeschluss (Baugenehmigung) erhalten • Rechtssichere Grundlage für Bau schaffen **ERGEBNISSE** Planfeststellungsbeschluss (rechtliche Baugenehmigung)	• Gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung, z. B. aller relevanten Behörden und Verbände • Stellungnahmen zu Planunterlagen	• Öffentliche Auslegung der Planunterlagen • Betroffene können Einwendungen erheben • Erörterungstermin zur Diskussion der Einwände	
Ausführungsplanung **STATUS:** in Zukunft	• Auflagen aus Planfeststellung einarbeiten • Detaillierte Baupläne erstellen • Schutzmaßnahmen konkretisieren **ERGEBNISSE** Baureife Ausführungspläne	• Informelle Abstimmung bei Detailplanung (keine gesetzliche Pflicht)		
Bau **STATUS:** in Zukunft	• Bauliche Umsetzung aller Planungen • Realisierung des Autobahnausbaus • Überwachung der Bauausführung **ERGEBNISSE** Fertiggestellter Autobahnausbau			

* Träger öffentlicher Belange (TÖB) sind Behörden und Organisationen, die bei Planungen mitbestimmen dürfen, weil sie öffentliche Interessen vertreten.

Bei der Planung von Autobahnprojekten erarbeiten sich die Planer Schritt für Schritt das nötige Wissen. Zunächst werden in der Vorplanung verschiedene Lösungsmöglichkeiten entwickelt und auf ihre technische Machbarkeit und Umweltverträglichkeit geprüft. Nach der Auswahl der besten Variante beginnt mit der Entwurfsplanung die konkrete Detailarbeit mit genauen technischen Plänen.

Der Planungsabschnitt im Überblick

Warum sind Autobahnplanungen so komplex?

Autobahnerweiterungen gehören zu den komplexesten Infrastrukturvorhaben in Deutschland. Die hohe gesellschaftliche Bedeutung, die Vielzahl betroffener und beteiligter Akteure und die technischen Herausforderungen beim Bauen unter Verkehr machen diese vielschichtigen Projekte zu besonderen kommunikativen und planerischen Aufgaben.

Viele Akteure müssen an einem Strang ziehen

Autobahnprojekte berühren aufgrund ihres oftmals großen Planungsgebiets eine Vielzahl unterschiedlicher Menschen, Organisationen und Interessen. Aufgabe der Autobahn GmbH des Bundes ist es, sich mit diesen zahlreichen Akteuren zu koordinieren: Anwohnende, Kommunen, Unternehmen, Umweltverbände, Interessensverbände und Behörden. Eine der größten Herausforderungen ist die Synchronisation von parallel geplanten Infrastrukturprojekten anderer Projektträger, wie bspw. von Kommunen, Ländern oder der Deutschen Bahn. Da verschiedene Planungen sich gegenseitig beeinflussen können, ist eine enge partnerschaftliche Zusammenarbeit unerlässlich. Nur durch diese komplexe Abstimmung entstehen optimale Lösungen, die für sämtliche Beteiligte akzeptabel sind.

Autobahnbau erfolgt im gesetzlichen Auftrag des Bundes

Die Autobahn GmbH handelt im gesetzlichen Auftrag des Bundes, der durch den Bundestag erteilt wurde. Grundlage dafür ist der Bundesverkehrswegeplan, den die Bundesregierung auf Basis von Vorschlägen der Bundesländer aufstellt und der Deutsche Bundestag als Bedarfsplan für alle Neubauten und Erweiterungen beschließt. Aktuell gilt der 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030. Die Autobahn GmbH führt also demokratisch legitimierte Entscheidungen des Bundestags aus und leistet einen Beitrag zu Erweiterung und Erhalt des Bundesfernstraßennetzes.

Bauen während der Verkehr fließt – eine logistische Meisterleistung

Eine besondere Herausforderung ist die Erweiterung unter vollem Verkehr – die Bauarbeiten müssen bei laufendem Betrieb durchgeführt werden. Zur Einordnung: Täglich verkehren bis zu 120.000 Fahrzeuge über die Hochstraße B der A 1 bei Leverkusen. Diesen Verkehr sicher durch die künftige Baustelle zu leiten, erfordert sorgfältig durchdachte Verkehrsführungskonzepte. Bei Brückenbauwerken geht dies einher mit mehrstufigen Abbruch- und Neubauverfahren, die in ständig wechselnden Verkehrsführungen resultieren. Und: Der Zustand der bestehenden Bauwerke schränkt oft die möglichen Verkehrsführungen ein. Die Möglichkeit des Bauens unter laufendem Verkehr ist ein wichtiges Bewertungskriterium bei der Auswahl von Vorzugsvarianten. Für Autobahnprojekte gilt: Selbst bei kurzzeitigen Vermessungsarbeiten, Bodenuntersuchungen und anderen vorbereitenden Arbeiten direkt an der Strecke soll der Autobahnverkehr möglichst wenig eingeschränkt werden.

Großprojekte beeinflussen sich gegenseitig

Autobahnprojekte werden bewusst zeitlich gestaffelt, um Überlastungen des Verkehrsnetzes zu vermeiden. Verschiedene Großprojekte in derselben Region hängen oft voneinander ab – wie z. B. beim Neubau der Rheinbrücke Leverkusen und der anschließenden Erweiterung des Autobahnkreuzes sowie der angrenzenden A 1 und A 3. Während ein Projekt bereits in der Umsetzung ist, laufen für das andere Projekt die Planungen – die Umsetzung beginnt frühestens, wenn ein Projekt fertiggestellt ist. Hinzu kommen mehrjährige Planungsverfahren mit langen Vorlaufzeiten. Auch Ausweichstrecken und alternative Verkehrsführungen müssen langfristig koordiniert werden, damit der Verkehr während der Umsetzung fließen kann.

Verkehrsuntersuchungen: Fundamente für zukunftsfähige Autobahnplanung

Bevor Verkehrsplaner eine Autobahn erweitern oder neue Anschlussstellen errichten, müssen sie genau wissen, wie sich der Verkehr entwickeln wird. Verkehrsuntersuchungen liefern diese wichtigen Grundlagen durch systematische Datenerhebungen und Computerberechnungen. Sie sind unverzichtbar für eine fundierte Autobahnplanung.

Was leisten Verkehrsuntersuchungen?

Verkehrsexperten führen diese umfassenden Voruntersuchungen vor jeder Autobahnplanung durch und auch während des Planungsprozesses werden sie regelmäßig aktualisiert und überprüft. Sie erfassen die aktuellen Verkehrsströme und erstellen mit Computerprogrammen detaillierte Verkehrsmodelle. Diese Modelle bilden die Realität möglichst genau nach – wie ein digitaler Zwilling des Verkehrsnetzes. So können sie berechnen, welche Auswirkungen geplante Erweiterungen auf den gesamten Verkehr haben werden.

Kein Verkehrsmodell kann die Realität perfekt abbilden. Der Grund: Menschen treffen täglich unterschiedliche Entscheidungen – welche Route sie fahren, wann sie losfahren oder ob sie überhaupt das Auto nehmen. Diese spontanen Entscheidungen kann kein Computer vollständig berechnen.

Wie werden die Daten gesammelt?

Für die Autobahnerweiterung bei Leverkusen bilden vorhandene Datenquellen wie die bundesweite Straßenverkehrszählung und Dauerzählstellen der Bundesanstalt für das Straßen- und Verkehrswesen und der Verkehrszentrale sowie eine aktuelle Verkehrszählung aus dem September 2025 die Grundlage. Dabei wurden an verschiedenen Werktagen alle Fahrzeuge nach Art (Pkw, Lkw, Bus) und Fahrtrichtung gezählt – auf der Autobahn und im städtischen Straßennetz. Auch Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, werden erfasst. Alle Verkehrsteilnehmenden werden berücksichtigt. Diese Informationen kommen in einem Computermodell zusammen, das die reale Verkehrssituation möglichst exakt nachbildet.

Warum wird der zukünftige Verkehr berechnet?

Das Besondere an Verkehrsuntersuchungen: Die Fachleute berechnen die Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Das aktualisierte Verkehrsmodell zeigt, wie sich der Verkehr bis 2035 und 2040 entwickeln kann. Wichtig dabei: Es handelt sich um Berechnungen und Prognosen, nicht um Messungen der Zukunft. Im Ergebnis stehen zwei Szenarien: die Verkehrsentwicklung ohne die geplante Erweiterung (Bezugs-Fall) und mit der erweiterten Autobahn (Plan-Fall). Das Modell zeigt so, welche Auswirkungen der Ausbau auf das gesamte Verkehrsnetz haben wird – auch auf umliegende Straßen.

Wie entstehen fundierte Planungsentscheidungen?

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen bestimmen wesentliche Parameter der Autobahnerweiterung: Wie breit muss die Autobahn werden? Wie viele Spuren braucht sie? Muss die Autobahn überhaupt erweitert werden? Weitere Gutachten nutzen diese Daten auch für Lärm- und Umweltschutz-Analysen. Die Fachleute berücksichtigen verschiedene Einflussfaktoren wie die wirtschaftliche Entwicklung der Region, demografische Veränderungen und neue Verkehrserzeuger (z. B. große Einkaufszentren oder Industriegebiete). So schaffen sie verlässliche Planungsgrundlagen für Infrastrukturprojekte, die Jahrzehnte genutzt werden.

A-bei-LEV erklärt: Sieben häufige Fragen und Antworten

Komplexe Projekte wie die Autobahnerweiterung „A-bei-LEV“ führen berechtigterweise zu Diskussionen und Nachfragen. Wir greifen hier zuletzt häufig gehörte Fragen auf und erklären, was dahintersteckt.

1

Reicht ein Ausbau nur des Autobahnkreuzes aus – ohne die Stelze?

Jeden Tag fahren fast 250.000 Autos, LKW und andere Fahrzeuge durch das Autobahnkreuz Leverkusen. Damit zählt es zu den meistbefahrenen Autobahnknoten Deutschlands. Der Ausbau dieses Knotenpunkts erfordert jedoch Anpassungen sowohl innerhalb des Kreuzungsbereichs als auch in den anschließenden Autobahnabschnitten. Das liegt hauptsächlich an den Verflechtungsbereichen sowie den gestaffelten Ein- und Ausfahrten – den Stellen, wo Verkehr vom Autobahnkreuz auf die angrenzenden Autobahnabschnitte zu- und abfließt. Dazu gehört auch die über 900 Meter lange Hochstraße B – die Stelzenautobahn. Sie ist wichtig für die Zu- und Abfahrten zum Autobahnkreuz A1 und A3. Die Planungen für das Autobahnkreuz und die Stelze sind daher technisch miteinander verknüpft.

2

Warum kann die Stelzenautobahn nicht einfach repariert werden?

Instandsetzungen und Verstärkungen an der Hochstraße B sind nicht umsetzbar, um sie dauerhaft sicher zu halten. Das liegt vor allem an der besonderen Bauweise: Die Stelzenautobahn wurde als Spannbetonkonstruktion gebaut. Dabei verlaufen die tragenden Spannglieder aus Stahl wie ein Netz durch das komplette Bauwerk – von einem Ende zum anderen und von einer Seite zur anderen.
Es ist wie bei einem Spinnennetz: Reißt ein wichtiger Faden, kann das ganze Netz instabil werden. Deshalb muss die Hochstraße komplett neu gebaut werden.

3

Ist eine Verbreiterung der Stelzenautobahn wirklich nötig?

Die Hochstraße B genauso breit zu bauen wie die alte, geht aus mehreren Gründen nicht. Erstens wären nur drei Fahrstreifen pro Richtung nicht verkehrssicher, da Seitenstreifen bei einer Erneuerung zwingend hinzukommen müssen. Sie schützen Menschen, die bei Pannen aussteigen müssen oder z. B. Wartungsarbeiten durchführen. Seitenstreifen sorgen dafür, dass der Verkehr bei den meisten Arbeiten normal weiterfließen kann. Damit sind sie elementare Bestandteile einer Autobahn. Zweitens ist der Ausbau auf acht Fahrstreifen (vier pro Richtung) gesetzlich vorgeschrieben. Die Autobahn GmbH handelt im Auftrag des Bundes und muss nachweisen, dass die Autobahn ausreichend leistungsfähig ist. Drittens: Der Ausbau des Autobahnkreuzes wirkt sich unmittelbar auf die Hochstraße aus, da von hier viel Verkehr zum Kreuz hin- bzw. wegführt (vgl. Frage 1) – das braucht mehr Platz.

4

Basiert der Ausbau auf aktuellen Verkehrsdaten und werden aktuelle Mobilitätsformen dabei beachtet?

Die Verkehrsplanung basiert auf aktuellen Daten und modernen Prognosemethoden (vgl. Seite 5).
Bei der aktuellen Erhebung von Verkehrszahlen für das Verkehrsmodell der Jahre 2035 und 2040 werden Mobilitätsformen wie der öffentliche Nahverkehr, Fahrräder, E-Mobilität und Sharing-Konzepte berücksichtigt.
Wichtig ist zu beachten, dass Autobahnen vor allem dem überregionalen Fernverkehr dienen. So führt die A1 in Deutschland von Saarbrücken im Süden bis hinter Lübeck an der Ostsee, die A3 wiederum von Passau im Süd-Osten bis zur niederländischen Grenze im Nord-Westen. Dieser weiträumige Verkehr zwischen Städten und Regionen muss verkehrssicher und flüssig abgewickelt werden können. Autobahnen und urbane Mobilitätslösungen erfüllen unterschiedliche, sich ergänzende Funktionen im Gesamtverkehrssystem.

5

Warum sind die Baustellenabläufe so aufwändig?

Der Bauablauf ermöglicht, dass der Verkehr aufrechterhalten werden kann. Sowohl der Autobahnverkehr als auch der städtische Verkehr sollen weiterhin funktionieren. Wenn einzelne Bauwerke wie Brücken in separaten Abschnitten erneuert werden, geschieht dies aus Sicherheitsgründen und um den Verkehrsfluss während der Baumaßnahmen zu gewährleisten. Ziel ist eine zügige, aber verträgliche Baustellenabwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Belange.

6

Warum dauert der Ausbau so lange – in anderen Regionen der Welt geht das doch auch immer schnell?

In Deutschland sind die Genehmigungsverfahren so konzipiert, dass die Interessen möglichst aller Betroffenen einer Infrastrukturmaßnahme angehört werden (vgl. dazu auch Seiten 2–3).
In anderen politischen Systemen, besonders in autokratisch regierten Ländern, laufen solche Verfahren schneller ab, weil Bürgerbeteiligung und umfassende Interessenabwägung oft nicht stattfinden. Was oberflächlich effizienter erscheint, geht jedoch zu Lasten der demokratischer Prozesse und des Umwelt- und Anwohnerschutzes.
Hinzu kommt: Anders als bei einem Neubau wird unter laufendem Betrieb gebaut. Es ist vergleichbar damit, ein Haus umzubauen und zu erweitern, während es bewohnt ist, anstatt es neuzubauen.

7

Wird der Verkehrslärm mit dem neuen Lärmschutz vollständig beseitigt?

Die kurze Antwort: Nein, das ist nicht möglich. Jedoch wird der Lärmpegel im Bereich der Wohngebiete deutlich reduziert. Dafür sorgen ein spezieller Fahrbahnbelag, der deutlich weniger Lärm verursacht als herkömmliche Straßenbeläge, und effektive Lärmschutzwände.
Bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz am Gebäude (zum Beispiel Lärmschutzfenster), sofern schützenswerte Räume wie Wohn- oder Schlafzimmer vorhanden sind.

Updates aus dem Bauabschnitt

**Die Arbeiten im Bauabschnitt schreiten kontinuierlich voran.
Im kommenden Jahr steht der nächste große Meilenstein an.**

Fortschritt an der Rheinbrücke
Die alte Rheinbrücke ist vollständig abgebrochen. Beim zweiten Teilbauwerk der neuen Rheinbrücke werden die Unterbauten hergestellt. Das sind die tragenden Teile unterhalb der Fahrbahn, also alle Pfeiler und deren Fundamente. Die Fundamente für einen Großteil der Pfeiler sind bereits fertig gestellt und die Vorbereitungen zur Errichtung der Pfeiler laufen. Auch die Widerlager werden vorbereitet, das sind die Endstützen, die das Gewicht der neuen Brücke an beiden Seiten auf den Boden übertragen.

2026 steht der nächste große Meilenstein beim Bau der neuen Rheinbrücke an: Voraussichtlich im Frühjahr 2026 werden die ersten Stahlteile der neuen Brücke über der A59 an ihren endgültigen Platz gebracht – dann wird das zweite Teilbauwerk der neuen Rheinbrücke erstmals für alle sichtbar Formen annehmen.

Aktueller Stand im Autobahnkreuz Leverkusen-West
Auch im Kreuz Leverkusen-West laufen die Arbeiten auf Hochtouren. Die Hochstraße A der A 1 im östlichen Teil des Autobahnkreuzes (südliches Teilbauwerk) und die K 32 (die Verbindungsbrücke von der A 59 zur A 1 in Fahrtrichtung Dortmund) liegen im Zeitplan und werden bald für den Verkehr freigegeben.

Bereits im Sommer 2025 konnte mit der K 35 die Verbindungsbrücke von der A 1 nach Leverkusen-Mitte wieder für den Verkehr geöffnet werden.

Verkehrseinschränkungen bleiben bestehen
Autofahrer müssen weiterhin mit baubedingten Behinderungen rechnen. Besonders wenn die ersten Stahlteile der neuen Brücke eingebaut werden, wird es zu zeitweisen Verkehrsbeeinträchtigungen für den Verkehr kommen.

Über diese besonderen Bauphasen informieren wir Sie rechtzeitig im Voraus. Detaillierte Informationen zum aktuellen Stand des Baugeschehens finden Sie auf der Projektwebsite www.a-bei-lev.de

Herausgeber

**Die Autobahn GmbH des Bundes
Heidestraße 15
10557 Berlin**

**V.i.S.d.P.
Roland Nolte**

**a-bei-lev@autobahn.de
+49 221 29927 622**

**www.autobahn.de
www.a-bei-lev.de**