

Dialog zum achtspurigen Ausbau der A3 zwischen der Anschluss- stelle Leverkusen Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden

2. Sitzung Dialogforum

am 19.01.2021 17.00 -21.00 Uhr via Cisco WebEx

Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse



Inhalt

Hintergrund.....	3
Ergebnisse	5
Eingangsbefragung	5
Austausch zum Verkehrsgutachten Fragen und Antworten nach dem Vortrag von Alexander Sillus, Brilon Bondzio Weiser:.....	6
Austausch zu möglichen Varianten Fragen und Antworten nach den Vorträgen von Kai Kutschki, Ingenieurbüro Obermeyer, und Maurice Müller, Autobahn GmbH:.....	8
Rückfragen zum Sachstand der Machbarkeitsstudie (TSF) Fragen und Antworten nach dem Vortrag von Ahmed BenMoallem, Autobahn GmbH:	10
Nächste Schritte.....	14
Ausgangsbefragung	15
Anhang	16
Teilnehmerliste	16
Qualitätsstufen für Verkehrswege	17
Gegenüberstellung der Kapazitäten von sechsspuriger Nutzung und achtspurigem Ausbau sowie sechsspuriger Nutzung samt Seitenstreifennutzung	19
Präsentation der Autobahn GmbH „Die Autobahn GmbH stellt sich vor“	21
Präsentation der Brilon Bondzio Weiser GmbH „Verkehrsgutachten zum Ausbau der A3 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Dinslaken-Nord – Abschnitt AK Leverkusen bis AK Hilden“	21
Präsentation des Ingenieurbüros Obermeyer „Straßenplanerischer Variantenentwurf – Vorstellung der technischen Varianten 1 bis 5 als Grundlage für den Variantenvergleich“	22
Präsentation der Autobahn GmbH „Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) - Ausbautendenzen“	22
Präsentation des Ingenieurbüros Obermeyer „Straßenplanerischer Variantenentwurf – Vertiefte Ausarbeitung der Varianten 6.1 und 6.2 als Grundlage für den Variantenvergleich“	22
Präsentation der Autobahn GmbH „Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF)“	22

Hintergrund

Ausbau der A3 im gesetzlichen Auftrag

Die Autobahn GmbH Rheinland plant im gesetzlichen Auftrag des Bundes den Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden von sechs auf acht Fahrspuren. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung, bei der die Autobahn GmbH verschiedene Ausbaumöglichkeiten untersucht.

Planungsbegleitende Dialogaktivitäten

Die Autobahn GmbH begleitet die Planungen durch unterschiedliche Dialogaktivitäten, um frühzeitig zu informieren sowie Anregungen und Hinweise zu planerischen Zwischenergebnissen zu erhalten.

Konstituierung Dialogforum

Eines der Dialogformate ist ein nicht-öffentlich tagendes Dialogforum, das einen Querschnitt der Interessenlandschaft abbildet. Es setzt sich nach Stellvertreterprinzip aus organisierten Interessenvertreter*innen zusammen. Die Interessen und Blickwinkel der nicht-organisierten Bevölkerung werden über eine Zufallsauswahl von Bürger*innen (im Folgenden Zufallsbürger*innen) aus den Anrainerkommunen eingebracht.

Nachfrage 1. Sitzung Dialogforum

Warum ist für den hiesigen Autobahnabschnitt keine Alternativenprüfung nach §40 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt worden?

Antwort: §40 UVPG bezieht sich auf die strategische Umweltprüfung, welche im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) durchgeführt und im Umweltbericht zum BVWP 2030 festgehalten worden ist. Im Umweltbericht zum BVWP 2030 wurde entsprechend eine Alternativenprüfung gem. § 40 UVPG berücksichtigt (siehe 6.1, Umweltbericht zum BVWP 2030).

Ziele 2. Sitzung Dialogforum

Am 19. Januar 2021 fand die zweite Sitzung des Dialogforums statt; aufgrund der Pandemie als digitales Format. Ziel der zweiten Sitzung war es,

- Transparenz über die Grundlagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens herzustellen,
- einen Einstieg in den Variantenvergleich durch die Erläuterung der Grundlagen zu geben sowie Hinweise für den weiteren Klärungsbedarf diesbezüglich einzuholen und
- den Sachstand der Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) anhand des Untersuchungsauftrags und der ersten Ergebnisse zu erläutern.

Programm

Zeit	Thema
17.00	Begrüßung Jürgen Anton, IKU / Moderation Willi Kolks, Leiter der Außenstelle Köln, Autobahn GmbH
	Einführung in Ablauf Jürgen Anton, IKU / Moderation
17.15	Ergebnisse des Verkehrsgutachtens <ul style="list-style-type: none"> • Auftrag und Zielsetzung? • Welche Parameter liegen zugrunde? • Zu welchen Ergebnissen kommen die Prognosen? Überblick von Alexander Sillus, Brilon Bondzio Weiser
17.30	Austausch zu Verkehrsgutachten Nachfragen und Klärungsbedarfe?
18.00	Pause
18.10	Grundlagen für Variantenvergleich <ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisse des 2. UVS-Termins: Bestandsanalyse und Empfindlichkeitsuntersuchung • Schlussfolgerungen: Welche Varianten werden aufgrund des 2. UVS-Termins vertiefend untersucht? Kai Kutschki, Ingenieurbüro Obermeyer und Maurice Müller, Autobahn GmbH
19.00	Pause
19.15	Austausch zu möglichen Varianten <ul style="list-style-type: none"> • Nachfragen und Klärungsbedarfe? • Welche Vor- und Nachteile erwarten Sie bei den Varianten? • Welche Aspekte sind noch zu klären, um eine gute Entscheidungsgrundlage für den Variantenvergleich zu haben?
20.00	Pause
20.10	Sachstand: Machbarkeitsstudie Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) <ul style="list-style-type: none"> • Untersuchungsauftrag • Erste Untersuchungsergebnisse Ahmed BenMoallem, Autobahn GmbH
20.20	Rückfragen zu Sachstand der Machbarkeitsstudie (TSF) Nachfragen und Antworten

Zeit	Thema
20.40	Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Verabredungen zu Öffentlichkeitsarbeit: Botschaft für Presse? • Internetauftritt und Kommunikation der Autobahn GmbH Sebastian Bauer, Autobahn GmbH • Infomarkt: digitales Format oder Präsenzveranstaltung? • Infotour: Möglichkeiten & Grenzen? • 3. Sitzung Dialogforum
	Resümee und Abschluss Willi Kolks, Autobahn GmbH
21.00	ENDE

Ergebnisse

Nachfolgend sind die Ergebnisse des Austausches dokumentiert: Fragen, Antworten und Rückmeldungen zu den drei Vorträgen sowie gemeinsame Vereinbarungen. Die Präsentationsfolien der Vorträge sind als Anhang (extern) beigefügt.

Eingangsbefragung

- Wie empfinde ich digitale Formate als Alternative zu Präsenzterminen?
 - Hervorragend! (weil es Dialog erhält und zeitgemäß ist)
4/34 (12 %)
 - Positiv! (weil das Wesentliche überkommen kann)
13/34 (38 %)
 - Bedingt positiv! (weil es kein echter Ersatz ist)
7/34 (21 %)
 - Schwierig! (mit persönlichen Begegnungen nicht vergleichbar)
2/34 (6 %)

Keine Antwort 8/34 (24 %)

2. Mit welchem Gefühl habe ich den Link zu diesem Dialogforum angeklickt?
- | | |
|---|--------------|
| A. Mein Tageshöhepunkt! | 1/40 (3 %) |
| B. Ich freue mich auf einen interessanten Abend! | 22/40 (55 %) |
| C. Noch eine Videokonferenz hätte ich heute nicht gebraucht, aber gut...! | 5/40 (13 %) |
| D. Ach, ich kann ja parallel was anderes tun. | 0/40 (0 %) |
| Keine Antwort | 12/40 (30 %) |

Austausch zum Verkehrsgutachten

Fragen und Antworten nach dem Vortrag von Alexander Sillus, Brilon Bondzio Weiser:

- **Wurden bei der Ausarbeitung der Verkehrsprognose Maßnahmen wie die neue RRX-Strecke und neue sowie zukünftig geplante Rad-schnellwege berücksichtigt?**

Antwort: In der Verkehrsprognose sind alle Maßnahmen auch anderer Verkehrsträger berücksichtigt, die für das Prognosejahr gemeldet worden sind. Die Verkehrsprognose stützt sich auf die Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung 2011-2016.

- **Wurde bei der Ausarbeitung der Verkehrsprognose die aktuelle Entwicklung einer Zunahme von Homeoffice berücksichtigt?**

Antwort: Die aktuelle Zunahme des Homeoffice konnte nicht berücksichtigt werden, da die Verkehrsprognose 2017 begonnen wurde. Die Zunahme von Homeoffice wird voraussichtlich bei der nächsten Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung durch den Bund eine Rolle spielen.

- **Inwieweit sind die Daten des Modal Split und diesbezügliche Veränderungen in den Faktor „Allgemeine Verkehrsentwicklung“ der Verkehrsprognose eingeflossen?**

Antwort: Veränderung des Modal Split sind durch die deutschlandweite Verkehrsprognose für 2030 der Bundesverkehrswegeplanung, die auch eine Grundlage der hiesigen Verkehrsprognose darstellt, berücksichtigt.

- **Wie wurden die einzelnen Faktoren in der Verkehrsprognose gewichtet?**

Antwort: Die Verkehrsprognose stützt sich im Hinblick auf den Untersuchungsraum auf die Strukturdaten und Meldungen der Gebietskörperschaften. Bei dem Durchgangsverkehr, also Verkehr

der außerhalb des Untersuchungsraumes entsteht und durch ihn fließt, stützt sich die Verkehrsprognose auf die Daten der Bundesverkehrswegeplanung.

- **Inwieweit sind Entlastungen durch die Fertigstellung anderer Baumaßnahmen (z.B. Brückenbauten, Ausbau A57) in die Verkehrsprognose eingeflossen?**

Antwort: Alle Maßnahmen, die bis 2030 sowohl im Autobahnnetz als auch im untergeordneten Straßennetz umgesetzt werden sollen, sind in der Bundesverkehrswegeplanung und somit auch in der hiesigen Verkehrsprognose enthalten.

- **Wurde der politische Wille einer Mobilitätswende in der Verkehrsprognose berücksichtigt?**

Antwort: Gestützt auf den Bundestagsbeschluss ist der Auftrag erteilt worden, auf Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung eine vertiefte Verkehrsprognose für die weitere Planung zum Ausbau der A3 bereitzustellen. Fragen bezüglich der Veränderungen des Verkehrs durch die aktuellen Entwicklungen sind sehr interessant, aber es ist davon auszugehen, dass in dieser Hinsicht in der neuen Bundesverkehrswegeplanung keine neuen Erkenntnisse vorliegen werden. Mit Blick auf die vorliegenden Daten für den betreffenden Abschnitt haben die aktuellen Entwicklungen bisher wenig verändert.

- **Wie würde sich eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autobahnabschnittes durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Verkehrsprognose auswirken?**

Antwort: Wenn sich aufgrund einer Geschwindigkeitsbegrenzung das Verhältnis des Verkehrsaufkommens zwischen den Autobahnen ändern würde, könnte dies auch Auswirkung auf die Verkehrsprognose haben. In der Verkehrsprognose wurde bereits das Modell einer vierspurigen Autobahn samt Streckenbeeinflussungsanlage vorausgesetzt, sodass sich Geschwindigkeitsbegrenzungen in Spitzenzeiten ohnehin einstellen würden.

- **Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Verkehrsbelastung, dem achtspurigen Ausbau des Autobahnabschnittes und der Verkehrsqualität?**

Antwort: Die Qualität einer Verkehrsanlage wird mit den Noten A (sehr gut) bis F (ungenügend) beurteilt. Anzustreben ist dabei mindestens die Note D (ausreichend). Alle Bauwerke müssen dieser Mindestanforderung Note D genügen und werden entsprechend untersucht. Diese verkehrstechnischen Rechnungen hinsichtlich der Ausbauten ist nicht Auftragsbestandteil von Brilon Bonzio Weiser. Das Büro hatte den Auftrag, mit der Verkehrsprognose entsprechende Daten bereitzustellen. Auf Grundlage der Ergebnisse kann der Verkehr im Untersuchungsraum mit einer dreispurigen Verkehrsführung nicht bewältigt werden.

- **Welche Verkehrszahlen sprächen gegen einen Ausbau des Autobahnabschnittes?**

Antwort: Die Frage ist auf Anhieb nicht zu beantworten. Die Autobahn GmbH stellt diesbezüglich einen Auszug aus der Richtlinie bis zum Ausbau der Autobahn (2008) mit den entsprechend zu berücksichtigenden Grenzwerten zur Verfügung.

- **Bitte: Die Qualitätsstufen für Verkehrswege und die entsprechenden Definitionen zur Verfügung stellen.**

Bitte: Bei der Gegenüberstellung der Kapazitäten von sechsspurigem und achtspurigem Ausbau auch das Potenzial von sechsspuriger Autobahn samt Seitenstreifennutzung betrachten.

Antwort: Entsprechende Unterlagen wird die Autobahn GmbH mit Versand der Dokumentation nachliefern (s. Anlage).

- **Nachträglich per Chat: Wurde in der Verkehrsprognose auch die mögliche Entlastungswirkung durch modernste Verkehrssteuerungsanlagen berücksichtigt bzw. wird sie in zukünftigen Prognosen berücksichtigt werden?**

Antwort: Ja, die Wirkung von Verkehrssteuerungs- bzw. Streckenbeeinflussungsanlagen werden berücksichtigt (s.o.).

Austausch zu möglichen Varianten

Fragen und Antworten nach den Vorträgen von Kai Kutschki, Ingenieurbüro Obermeyer, und Maurice Müller, Autobahn GmbH:

- **Ist der asymmetrische Ausbau auf Seiten des Further Moores als mögliche Variante angedacht? Dann müsste auch der mögliche komplette Verlust des bereits aktuell stark beeinträchtigten Moores in Betracht gezogen werden.**

Antwort: Bei den Varianten 6.1. und 6.2. wird südlich der Anschlussstelle Solingen durchgängig ein symmetrischer Ausbau favorisiert. Somit wird auch im Bereich des Further Moores ein symmetrischer Ausbau favorisiert.

- **Was hat Vorrang, das technische Regelwerk oder die Umwelt? Gibt es Spielräume im Regelwerk?**

Antwort: Die Ausbautendenzen der Umwelt gehen im Rang vor, müssen aber entsprechend des technischen Regelwerkes machbar sein. In den Außenbereichen können verschiedene technische Möglichkeiten (z. B. Neigung der Böschungen, Spundwände) umgesetzt werden. Das technische Regelwerk basiert auf empirischen Erkenntnissen, d.h. es sind anhand der Geschwindigkeit, der Neigung etc. gewisse Parameter zwingend erforderlich, um die Sicherheit der Straße zu gewährleisten. Dies gilt besonders für die Radien und die Neigung der Straße.

- **Ist aufgrund der Enge des Zwangspunktes im Bereich Further Moor (auf der einen Seite das FFH-Gebiet, auf der anderen die Wohnbebauung) ein Eingriff in das FFH-Gebiet zwingend notwendig?**

Antwort: Hier gilt es, die Umweltbelange mit den technischen Möglichkeiten abzuwägen. Vorrang hat eine sichere Straße, die umweltverträglich ist. Wenn hierfür konstruktive Maßnahmen (z. B. Stützwände) notwendig sind, werden diese abgewogen.

- **Wie begründet sich im Bereich des Naturschutzgebietes „Krüdersheide und Götsche“ die Ausbautendenz auf westlicher Seite? Der an die westliche Böschung der A3 bereits angrenzende Quellbereich ist stark geprägt von Birkenbruch- und Birkenmoorwäldern sowie hochwertigen Biotoptypen. Dies stellt sich in unmittelbarer Nähe zur Böschungskante in östlicher Richtung etwas anders dar. Wie kann im stark vom Grundwasser geprägten westlichen Bereich „Götsche“ sichergestellt werden, dass der Bereich nicht trockenfällt?**

Antwort: Danke für den Hinweis. Diese Information wird bei der weiteren Planung betrachtet und bei der Schutzgüterabwägung berücksichtigt.

- **Welche Notwendigkeiten ergeben sich durch die Erweiterung von Brücken im Zuge der Fahrbahnerweiterung, um auch zukünftig den Wildwechsel sicherzustellen?**

Antwort: Ähnlich wie bei der L409 besteht auch bei der A3 bereits eine trennende Wirkung. Ein Wildwechsel ist daher derzeit nicht möglich.

- **Inwieweit ist die u. a. entlang des Naturschutzgebietes „Krüdersheide und Götsche“ verlaufende L403 in der aktuellen Planung berücksichtigt? Sind weitere Eingriffe in das Naturschutzgebiet notwendig, sollte die L403 zukünftig gebaut werden?**

Antwort: Die Projekte obliegen zwei verschiedenen Vorhabensträgern. Die L403 obliegt als Landesstraße dem Land NRW, die A3 als Bundesautobahn dem Bund. Ähnlich wie bei der Tank- und Rastanlage Ohligser Heide gilt es, im weiteren Verlauf die Planung und den Planungsstand zur L403 mit dem Land NRW abzustimmen.

- **Ist die Klimaanalyse des LANUV in die Ermittlung der klimatischen Verhältnisse miteingegangen?**

Antwort: Die Klimaanalyse des LANUV war eine wichtige Grundlage für die Klimabetrachtung. Gerade die Vorsorgegebiete wurden der Klimaanalyse des LANUV entnommen.

- **Werden Schadstoff- und Stickstoffeinträge bei den Ausgleichsmaßnahmen mitberücksichtigt?**

Antwort: Schadstoffeinträge wurden insbesondere über die Empfindlichkeit des Bodens beim Schutzgut Grundwasser bei der Beurteilung im Rahmen der Raumanalyse berücksichtigt. Die Beurteilung der Stickstoffeinträge in Hinsicht auf die FFH-Gebiete wird nun in einem zweiten Schritt im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgenommen. Vorbelastungen in Autobahn nahen Gebieten sind bereits durch die Bewertung der dortigen Biotoptypen und ihres Zustandes in die Beurteilung eingeflossen. Im weiteren Planungsverlauf werden konkrete Schadstoffuntersuchungen durchgeführt und die Einhaltung der Grenzwerte der gesetzlich festgelegten Stoffe überprüft.

- **Gehen auch die additiven Auswirkungen des Ausbaus der A3 und des Ausbaus der Tank- und Rastanlagen in die Ermittlung der Ausgleichsmaßnahmen ein?**

Antwort: In der Raumanalyse wurden die additiven Auswirkungen noch nicht berücksichtigt. Zu einem späteren Zeitpunkt sind alle kumulativen Auswirkungen zu betrachten. Die Planung der Tank- und Rastanlage wird grundsätzlich mitberücksichtigt, aber ihre Auswirkungen sind bisher nicht additiv eingeflossen. Die Raumanalyse hat sich bisher auf die Ausbauvarianten symmetrisch oder asymmetrisch, östlich oder westlich der A3 konzentriert. Beide Planungen werden in Zukunft miteinander abgestimmt und verschnitten. Die Autobahn GmbH plant, im Laufe des Jahres eine Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der bekannten Randbedingungen (darunter die Erweiterung der Tank- und Rastanlage auf der Westseite der Ohligser Heide) erarbeitet zu haben.

Rückfragen zum Sachstand der Machbarkeitsstudie (TSF)

Fragen und Antworten nach dem Vortrag von Ahmed BenMoallem, Autobahn GmbH:

- **Bedarf die TSF auch einer Planfeststellung?**

Antwort: Aufgrund der Nothaltebuchten, der Verbreiterung der Ein- und Ausfahrten sowie der dort bestehenden Wohnbebauung wird an dieser Stelle ein Baurecht benötigt. Ob dies ein Planfeststellungsverfahren oder ein einfacheres Verfahren sein wird, wird sich im Verlauf der weiteren Untersuchungen herausstellen. Dabei sind auch die bestehenden Umweltaspekte zu berücksichtigen.

- **Warum kann aus Verkehrssicherheitsgründen keine TSF in Betracht kommen?**

Antwort: Der Seitenstreifen ist als unverzichtbarer Bestandteil der Straße definiert, beispielsweise um Pannenfahrzeuge aufzuneh-

men ohne Insassen oder andere Verkehrsteilnehmende zu gefährden. Die TSF wird auf Basis von Kameraüberwachung nur erteilt, wenn der Seitenstreifen frei ist. Ein Pannenfall ist bei einer dauerhaften TSF gegenüber einem vierspurigen Ausbau daher problematisch. Der Seitenstreifen ist auch für Unterhaltungszwecke der Autobahn durch die Autobahnmeistereien unverzichtbar. Zudem bietet der Seitenstreifen Spielraum für Verkehrsführungen im Falle von Baustellen.

- **Wann ist mit prüfbar Ergebnissen der Machbarkeitsstudie (TSF) zu rechnen?**

Antwort: Ziel ist es, Mitte des Jahres die Ergebnisse vorstellen zu können, um auf deren Grundlage die Genehmigung des Bundes für das weitere Vorgehen einzuholen.

- **Danke für den Einstieg in eine Machbarkeitsstudie zum Thema TSF. Mit Blick auf die allgemein politisch angestrebte Mobilitätswende und einer mit ihr verbundenen geringeren Zunahme des Verkehrs kann meiner Meinung nach die TSF in Zukunft auch eine längerfristige Lösung sein.**
- **Es gibt auf der A8 ab München in Richtung Salzburg und auch demnächst auf der A3 zwischen Mettmann und Hilden bereits Seitenstreifenfreigaben. Man könnte außerdem mit einer TSF die Zeit bis 2030 überbrücken und sehen, ob es überhaupt bis 2030 noch einen Bedarf für den achtspurigen Ausbau gibt.**

Antwort: Gutes Beispiel einer TSF, die im Vorgriff auf den achtspurigen Ausbau der A3 zwischen Mettmann und Hilden und im weiteren Verlauf bis Ratingen stattfindet. Dort wird derzeit eine TSF umgesetzt, da sie bereits Anfang der 2010er-Jahre für diesen Abschnitt gesetzlich vorgeschrieben worden ist. Daher konnten damals die Planungen diesbezüglich beginnen, sodass die TSF mit dem entsprechenden Vorlauf nun umgesetzt werden kann.

- **Ist die Einrichtung der TSF interimswise bis zum Bauzustand ein Angebot für mehr Verkehr, das dann im Bauzustand wieder zurückgenommen werden muss?**

Antwort: Auch während des Ausbaus der A3 auf acht Streifen werden sechs Fahrspuren aufrechterhalten, sofern nicht größere Eingriffe erforderlich sind. Der Seitenstreifen wird in dieser Phase nur temporär als Fahrspur genutzt, um den momentan vorhandenen Verkehrsraum für die Baustellenverkehrsführung zu nutzen.

- **Worin unterscheidet sich das Sicherheitsbedürfnis von einigen Monaten zum Sicherheitsbedürfnis für einen längeren Zeitraum in Hinblick auf die Seitenstreifennutzung?**

Antwort: Die Risiken können bei einer Seitenstreifenfreigabe nur durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h reduziert

werden. Dies widerspricht jedoch der durch den Ausbau angestrebten Bedeutung der A3 als Fernautobahn mit entsprechender Reisegeschwindigkeit.

- **Welche Erfahrungen gibt es bei der TSF auf der A3 zwischen Mettmann und Hilden und im weiteren Verlauf bis Ratingen?**

Antwort: Diese Erkenntnisse liegen der Verkehrszentrale in Leverkusen vor und können dort erfragt werden. Die Projekthomepage wird diesbezüglich ergänzt.

Erste Erkenntnisse aus der Verkehrszentrale in Leverkusen:

Am 10. Dezember 2018 wurden die Verkehrsleitpläne der Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) in Kombination mit der Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) auf der A3 zwischen dem Autobahnkreuz Hilden und der Anschlussstelle Mettmann in beiden Fahrtrichtungen (FR) offiziell in Betrieb genommen. Die Anlage ist in beiden Richtungen jeweils ca. sieben Kilometer lang.

Die Streckenbeeinflussungsanlage regelt unabhängig von der Seitenstreifenfreigabe den Verkehr situationsabhängig und automatisch rund um die Uhr.

Seit dem 5. Dezember 2018 (Beginn des offenen Probetriebs) erfolgte die temporäre Freigabe des Seitenstreifens werktags täglich, sofern der Seitenstreifen frei von Hindernissen war.

Die täglichen Schaltdauern seit Inbetriebnahme bis Ende 2019 betragen vormittags durchschnittlich 3,5 Stunden und nachmittags bis zu 3 Stunden in den Hauptverkehrszeiten. Insgesamt waren die Seitenstreifen seit Inbetriebnahme schon über 1.382 Stunden (Fahrtrichtung Köln) bzw. 1.346 Stunden (Fahrtrichtung Oberhausen) temporär freigegeben. Das Jahr 2020 wurde aufgrund der Corona bedingten veränderten Verkehrsnachfrage und Stauschehen in die Schaltauswertung nicht mit einbezogen.

Eine detailliertere Analyse der verkehrlichen Wirksamkeit der TSF ist aufgrund zweier Faktoren derzeit noch nicht erfolgt. Zum Einen „begrenzen“ zwei Baumaßnahmen (Autobahnkreuz Hilden in Richtung Frankfurt und Baustelle hinter der Anschlussstelle Mettmann in Richtung Oberhausen) die TSF, die eine singuläre Bewertung des Nutzens der TSF durch die baustellenbedingten, hohen Rückstaulagen in den Bereich der TSF nicht erlauben. Zum Anderen ergibt sich aus der bisherigen Laufzeit der Anlage (Ferien, allg. Laufzeit) noch keine hinreichend valide Datenlage.

Die Schaltbuchauswertung (pro Stunde) und die Verkehrsunfallauswertung finden Sie im Anhang.

- **In Deutschland existieren ca. 500 km TSF. Untersuchungen zeigen, dass mittels TSF die Unfallgefahr abgenommen hat. Eine Machbarkeitsstudie müsste von unabhängigen Verkehrsgutach-**

tern, z.B. Prof. Dr. Geistefeldt (Ruhr-Universität Bochum), durchgeführt werden anstatt von denjenigen, die die Autobahn später auch planen.

Antwort: Eine derartige Untersuchung stellt sich für die Autobahn GmbH und die beteiligten Ingenieurbüros derzeit nicht, da ein Planungsauftrag für einen achtspurigen Ausbau besteht. Die Machbarkeitsstudie (TSF) soll prüfen, ob eine TSF vor dem eigentlichen achtspurigen Ausbau umgesetzt werden kann. In dem betroffenen Abschnitt der A3 kommt es heute immer wieder zu Stausituationen. Der Abschnitt gilt als überlastet und dies führt immer wieder zu Unfällen. Die TSF ist im Vorgriff auf den Ausbau daher vor allem für Verkehrsspitzen und für die Verstetigung des Verkehrsflusses angedacht. Im jetzigen Zustand wird sie sicher einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und für die Verkehrssicherheit leisten können, eine langfristige Seitenstreifenfreigabe wird jedoch nicht für die prognostizierte Verkehrszunahme ausreichen.

- **Es gibt von Prof. Dr. Geistefeldt (Ruhr-Universität Bochum) eine Untersuchung zur Stausituation in NRW (2011). Diese zeigt, dass auf dem Abschnitt zwischen Leverkusen und Hilden nicht die sechsspurige Autobahn, sondern die Autobahnkreuze das Problem darstellen. Ein Ausbau der freien Strecke führt somit nur zu schnellerem Stau vor den Kreuzen.**

Antwort: Auch die Umbauten der Autobahnkreuze Leverkusen und Hilden sind in der Planung. Dies muss flankierend passieren.

- **Gibt es offene Zahlen über die Belastung der A3 zwischen Hilden und Leverkusen pro Tag/über den Tag, so wie Herr Sillus sie für Kaiserberg gezeigt hat. Es wird ja von einer heutigen Tagesbelastung von 120.000 Fahrzeugen gesprochen. Wann? Bei Ferienbeginn, montags, freitags?**

Antwort: Die Tagesbelastung von 120.000 Fahrzeugen ist der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV), d. h. dies ist der Gesamtverkehr, der 356 Tage, 24 Stunden über den Querschnitt fließt, geteilt durch 365. Es gibt Schwankungen an Feiertagen, Ferientagen, etc., 120.000 ist die durchschnittliche Tagesbelastung pro Abschnitt. Bezüglich öffentlicher Daten für den Abschnitt: Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) und die Autobahn GmbH veröffentlichen derartige Zahlen der Straßenverkehrszählung (SVZ). Die SVZ ist 2020 aufgrund der Corona-Pandemie ausgefallen und wird dieses oder nächstes Jahr nachgeholt. In der SVZ finden sie auch Karten zu der Verkehrsbelastung auf den einzelnen Streckenabschnitten.

- **Antwort der Bundesregierung zum Planfeststellungsverfahren TSF (Nr. 19/10739): In Einzelfällen kann auf Plangenehmigung verzichtet werden. Bitte, die weitere Planung der Seitenstreifenfreigabe so zu gestalten, dass auf Planfeststellung verzichtet werden kann!**

Antwort: Das Ziel der Autobahn GmbH ist es, mit geringstmöglichem zeitlichen Aufwand Baurecht zu erlangen. Was nicht erforderlich ist, wird daher auch nicht umgesetzt.

- **Wie sähe die Vorgehensweise zur Freigabe der finanziellen Mittel aus, sollte eine Seitenstreifenfreigabe doch möglich sein? Welche finanziellen Mittel würden dann für eine Realisierung zur Verfügung stehen?**

Antwort: Der Finanzbedarf von Autobahnmaßnahmen wird grundsätzlich im Zuge einer detaillierten Planung (Vorentwurf) ermittelt und zur Genehmigung der Zentrale der Autobahn des Bundes GmbH vorgelegt. Von dort erfolgt dann im Weiteren zeitnah zum Bau die Bereitstellung der finanziellen Mittel.

Nächste Schritte

Pressemitteilung	Kernbotschaft der Pressemitteilung wird „Das Dialogforum hat getagt“ sein. Sebastian Bauer, Autobahn GmbH, übernimmt den Versand. Eine Mitwirkung des Dialogforums an dieser Pressemitteilung wird dieses Mal von den Teilnehmenden nicht als notwendig angesehen.
Gemeinsame Botschaft?	Die Teilnehmenden sehen für die Pressemitteilung keine Notwendigkeit einer gemeinsamen inhaltlichen Botschaft aus dem Dialogforum heraus.
Internetauftritt und Kommunikation der Autobahn GmbH	Herr Bauer informiert die Teilnehmenden des Dialogforums, dass die Projekthomepage in Zukunft auf dem Internetauftritt der Autobahn GmbH fortgeführt wird. Die technische Umsetzung ist in Vorbereitung. Eine Zwischenlösung bis zur Fertigstellung (geschützter Bereich für das Dialogforum in einer Cloud) ist in Überlegung.
Infomarkt	Ein öffentlicher digitaler Infomarkt ist für Mitte März geplant. Die Teilnehmenden des Dialogforums werden gebeten, in ihren Netzwerken über diese Veranstaltung zu informieren, damit möglichst viele BürgerInnen von dem Angebot profitieren können.
Infotour	Die Autobahn GmbH berichtet, dass sie eine Infotour plant. Abhängig von dem Pandemie-Geschehens möchte sie im Mai auf öffentlichen Plätzen über die Planungen informieren. Die Autobahn GmbH ist dankbar für Vorschläge für mögliche Standplätze.

Nächster Termin

Die 3. Sitzung des Dialogforums ist im **Juli 2021** geplant. Themen sind die Vertiefung des Variantenvergleichs und die Machbarkeitsstudie der temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF).

Ausgangsbefragung

1. Mein Fazit über diesen Termin lautet:
 - A. Ich bin zufrieden 13/39 (33 %)
 - B. Ich bin einigermaßen zufrieden 8/39 (21 %)
 - C. Zumindest gut, dass ich dabei war 8/39 (21 %)
 - D. Da hätte ich lieber was anderes gemacht 0/39 (0 %)
- Keine Antwort 10/39 (26 %)

Protokoll: Tobias Nitschke

Dortmund, den 20.01.2021

Anhang

Teilnehmerliste

Vorname	Nachname	Organisation/Funktion
Stephan	Anhalt	Stadt Langenfeld, Leiter des Planungsreferates
Ralf	Bayerlein	VCD NRW, Beirat im Vorstand des VCD NRW
Karl Wilhelm	Bergfeld	BI "3reicht!"
Jan	Dr. Boomers	Biologische Station Mittlere Wupper, Geschäftsführer
Christian	Bruch	Bergische Industrie- und Handelskammer
Daniel	Düppel	Zufallsbürger Solingen
Laura	Eicke	Zufallsbürgerin Solingen
Ulrich	Fesser	Handwerkskammer zu Köln, Hauptabteilungsleiter Kommunalpolitik
Frank	Giesche	Zufallsbürger Leichlingen
Nicole	Dr. Grasse	Zufallsbürgerin Solingen
Sibylle	Hauke	BUND Solingen; LNU/Rheinisch-Bergischer Naturschutzverein
Hartmut	Hoferichter	Stadt Solingen, Stadtdirektor Planung, Bauen, Verkehr und Umwelt
Male	Holtermann	Zufallsbürgerin Leichlingen
Sebastian	Holthus	IHK zu Köln
Carsten	Knoch	Stadt Solingen, Leiter Mobilität
Elke	Löpke	Biologische Station Haus Bürgel, Geschäftsführerin
Ann-Kathrin	Maurer	Zufallsbürgerin Leverkusen
Karl Robert	Mülleneisen	Zufallsbürger Leverkusen
Claus	Dr. Pommer	Stadt Hilden, Bürgermeister
Birgit	Radke	BUND NRW, Ortsgruppe Langenfeld
Karl-Heinz	Reuter	Kreis Mettmann, Planungsamt: Abteilung Regionalplanung, Bauleitplanung Obere Bauaufsicht
Jaime	Salecker	Stadt Leverkusen, Büro Baudezernat, Koordinierungsstelle zum Autobahnausbau

■■■■■	■■■■■	Zufallsbürgerin Hilden
-------	-------	------------------------

Autobahn GmbH		
Willi	Kolks	Autobahn GmbH
Friederike	Schaffrath	Autobahn GmbH
Andreas	Früh	Autobahn GmbH
Ahmed	BenMoallem	Autobahn GmbH
Frederik	Garbe	Autobahn GmbH
Maurice	Müller	Autobahn GmbH
Sebastian	Bauer	Autobahn GmbH
Thomas	Boie	Autobahn GmbH

Gäste		
Alexander	Sillus	Brilon Bondzio Weiser
Kristina	Heuer	Brilon Bondzio Weiser
Kai	Kutschki	Ingenieurbüro Obermeyer
Karl-Alfred	May	Ingenieurbüro Obermeyer
Sabine	Kistel	Afry
Sandra	Vogel	Afry

IKU_DIE DIALOGGESTALTER		
Jürgen	Anton	Moderation
Gregor	Schnittker	Moderation
Tobias	Nitschke	Projektassistenz

Qualitätsstufen für Verkehrswege

Die Verkehrsqualität auf Autobahnen ist abhängig von verschiedenen Einflussgrößen. Für Autobahnabschnitte ist in erster Linie die Anzahl der Fahrstreifen sowie die darauf abzuwickelnde Verkehrsmenge maßgebend für die erreichbare Verkehrsqualität. Als Maß für die Qualität des Verkehrsablaufs dient nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 der Auslastungsgrad. Dieser kennzeichnet die Bewegungsfreiheit der Kraftfahrer im Verkehrsflussbereich und ergibt sich aus dem Verhältnis von Verkehrsstärke zu Kapazität.

In Abhängigkeit vom ermittelten Auslastungsgrad wird die Qualität des Verkehrsablaufes in Stufen unterteilt. Als Qualitätsstufen sind im HBS sechs Stufen, von A (beste Qualitätsstufe) bis F (schlechteste Qualitätsstufe), festgelegt. Stufe A beschreibt dabei den ungestörten, freien Verkehrsfluss,

Stufe F den überlasteten Zustand. Die Stufe D beschreibt den gerade noch stabilen Zustand, Stufe E den instabilen Zustand.

QSV	Auslastungsgrad x [-]
A	$\leq 0,30$
B	$\leq 0,55$
C	$\leq 0,75$
D	$\leq 0,90^1)$
E	$\leq 1,00$
F	$> 1,00$

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bedeuten:

QSV A: Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können Fahrstreifen und Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die streckencharakteristischen Randbedingungen und die verkehrsrechtlichen Vorgaben zulassen.

QSV B: Es treten Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Fahrer können den Fahrstreifen weitgehend frei wählen. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau.

QSV C: Die Anwesenheit der übrigen Kraftfahrzeuge macht sich deutlich bemerkbar. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

QSV D: Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf, bis hin zu gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind erheblich eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Verkehrszustand ist instabil. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

QSV F: Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr.

Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Richtungsfahrbahn ist überlastet.

Quelle: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil A: Autobahnen, Ausgabe 2015

Gegenüberstellung der Kapazitäten von sechsspuriger Nutzung und achtspurigem Ausbau sowie sechsspuriger Nutzung samt Seitenstreifenutzung

Im Rahmen der Vorplanung wird nach der Festlegung der Vorzugsvariante auf Grundlage der Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2030 die Leistungsfähigkeit und die Kapazität des Abschnitts überprüft. Für die Bewertung der Verkehrsqualität wird eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation durchgeführt. Hierbei werden die Kapazitäten von sechsspurigen und achtspurigen Ausbau sowie das Potenzial von sechsspuriger Autobahn mit Seitenstreifenfreigabe gegenübergestellt.

Die Verkehrszentrale NRW hat für die verkehrstechnische Untersuchung eine Simulation mittels KAPASIM NRW erstellt. Hierzu liegt uns nun die folgende Stellungnahme der Verkehrszentrale vor:

Simulation mit KAPASIM NRW

KAPASIM NRW ist ein makroskopisches Simulationsprogramm zur Bewertung des Verkehrsablaufs auf Autobahnen. Grundlage ist das gesamte BAB Streckennetz von Nordrhein-Westfalen und Verkehrsbelastungen aus dem Jahr 2017.

Um die drei Ausbauvarianten gegenüberzustellen, haben wir für die A3 zwischen Hilden und Langenfeld, beide Fahrtrichtungen, Berechnungen mit unserem Simulationsprogramm KAPASIM NRW durchgeführt. KAPASIM NRW führt eine makroskopische Ganzjahresanalyse durch. Kern des Modells ist die Auffassung der Nachfrage und der Kapazität als Zufallsgröße. Unfall und Pannen werden entsprechend den zu erwartenden Häufigkeiten ebenfalls als Zufallereignisse mitberücksichtigt. Die Kapazitätsparameter basieren auf Werten der Entwurfsfassung des HBS 201x.

Als Ergebnis werden die Gesamtverlustzeiten für alle Fahrzeuge sowie die damit verbundenen Kosten, bewertet nach den Zeitkostensätzen des Bundesverkehrswegeplans 2003, ausgegeben.

Vorgehensweise

Die Simulation des Streckenabschnittes wurde für drei Varianten durchgeführt.

- Variante 1 (Prognose Nullfall 2030) beschreibt den heutigen Ausbaustand (3-streifig mit Seitenstreifen) mit einer prognostizierten Verkehrszunahme von 2%.

- Variante 2 (Prognose Planfall 1 2030) beschreibt den heutigen Ausbauzustand mit temporären Seitenstreifen (3-streifig mit Seitenstreifen) mit einer prognostizierten Verkehrszunahme von 15%.
- Variante 3 (Prognose Planfall 2 2030) beschreibt den 4-streifigen Ausbau mit Seitenstreifen mit einer prognostizierten Verkehrszunahme von 15%.

Grundlage für die prognostizierte Verkehrszunahme ist die Verkehrsuntersuchung für den Ausbau der A3 – Hauptabschnitt 1 von Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen GmbH.

Die zu erwartenden Stauereignisse werden in der Realität jedoch vermutlich höher ausfallen, da KAPASIM NRW (makroskopischen Simulation) komplexe Verkehrsabläufe im Bereich von Knotenpunkten nicht genau abbilden kann. Insbesondere die Verflechtungsvorgänge in den Anschlussstellen und Autobahnkreuzen kann trotz Ausbau zu unruhigem oder gestörtem Verkehr führen.

Schaltbuchauswertung (pro Stunde)

Schaltbuchauswertung	seit Inbetriebnahme 5.12.2018 bis 31.12.2019		2020	
	FR Oberhausen	FR Frankfurt	FR Oberhausen	FR Frankfurt
vormittags	3	3,5	3	4
nachmittag	3	3	3	3
durchschnittliche Schaltdauer	1364	1382	548	755

dauerhafte Freigabe Teilbereich vor dem AK Hilden FR Frankfurt ab WW 3.1065sa km 106,530 ab Mitte Februar
(die dauerhafte Freigabe wurde nur sporadisch im Schaltbuch erfasst- keine korrekte Bewertung möglich)

**Präsentation des Ingenieurbüros Obermeyer
„Straßenplanerischer Variantenentwurf – Vor-
stellung der technischen Varianten 1 bis 5 als
Grundlage für den Variantenvergleich“**

siehe separate Anlage

**Präsentation der Autobahn GmbH
„Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) -
Ausbautendenzen“**

siehe separate Anlage

**Präsentation des Ingenieurbüros Obermeyer
„Straßenplanerischer Variantenentwurf – Ver-
tiefte Ausarbeitung der Varianten 6.1 und 6.2 als
Grundlage für den Variantenvergleich“**

siehe separate Anlage

**Präsentation der Autobahn GmbH
„Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstrei-
fenfreigabe (TSF)“**

siehe separate Anlage



**Die
Autobahn**
Rheinland

Die Autobahn stellt sich vor

Deutschlandweite Reform in der
Straßenbauverwaltung

Seit dem 1.1.2021 sind wir in ganz Deutschland vertreten



Die **Zentrale** der Autobahn ist in **Berlin**



Es gibt **10 Niederlassungen** bundesweit. Bereits am 1.1.2020 gestartet: **NL Nord**



Es gibt **41 Außenstellen** verteilt über ganz Deutschland



Es gibt **189 Autobahnmeistereien**. Das finale Meistereikonzept wurde veröffentlicht





Niederlassung Rheinland Gemeinsam für die Region



1.206 km
Streckennetz

171.137 Kfz
pro Tag auf der A3

96 m/km²
Europas dichtestes
Streckennetz

> 50 %
Hohe
Pendlerdichte

9,7 Mio.
Einwohner

Alle 3 km
ein Netzknoten

Unsere Standorte



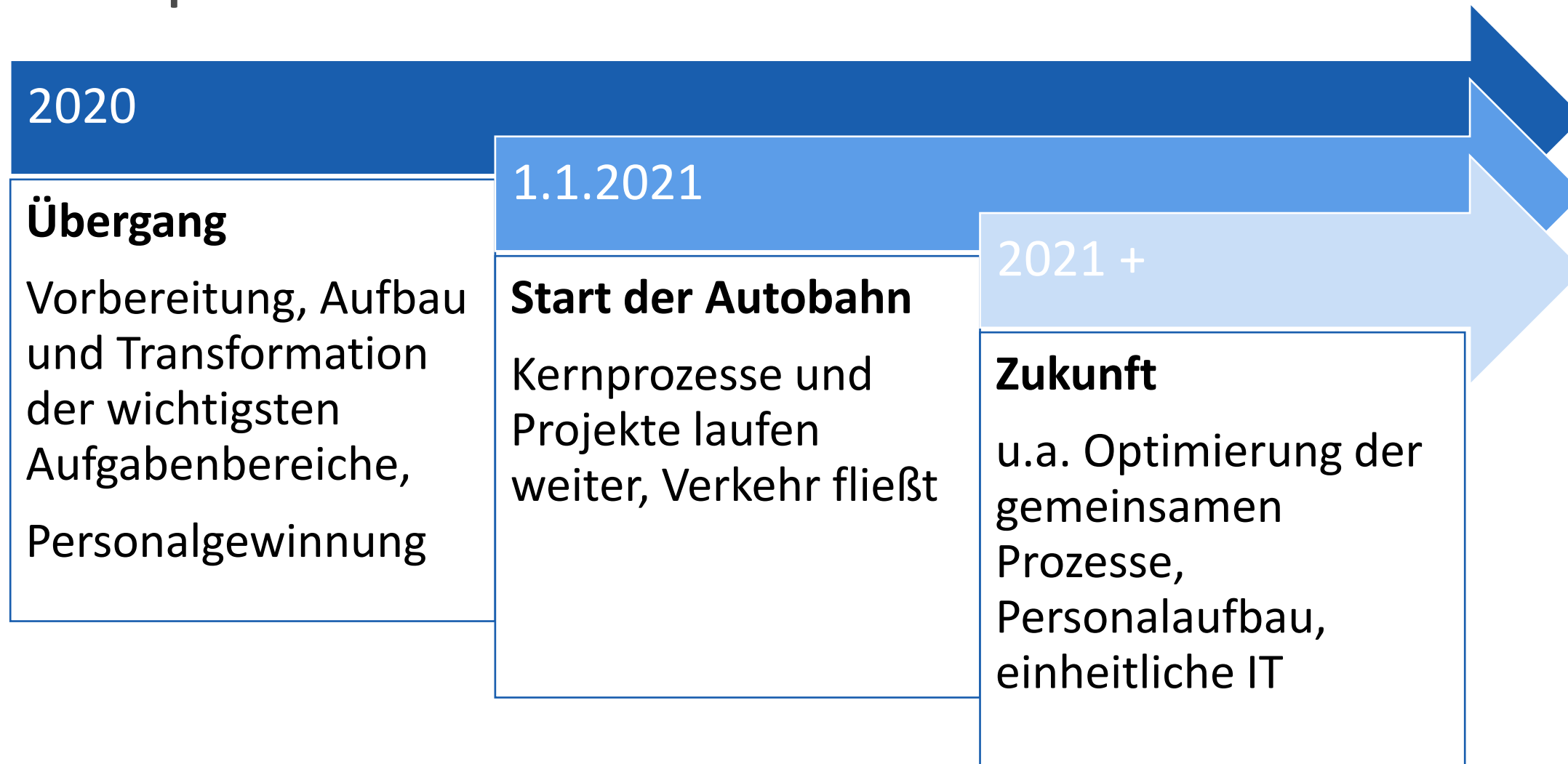
- Niederlassung und Außenstelle Krefeld
- Außenstelle Köln
- Außenstelle Essen
- Außenstelle Euskirchen
- 15 Autobahnmeistereien
- Verkehrszentrale Leverkusen
- Viele Bau- und Projektbüros

Außenstelle Köln

- Leitung **Willi Kolks**
- Künftig **500** Mitarbeiter
 - Davon 250 im Betriebsdienst
- Aufgaben/Abteilungen
 - Planung
 - Bau und Erhaltung
 - Betrieb und Verkehr
 - Rheinbrücken
- **8** Autobahnmeistereien
 - Köln, Bonn, Weilerswist, Overath, Remscheid, Düren, Sankt Augustin, Leverkusen
- Rund **592** Kilometer Autobahn



Unser Fahrplan für die nächsten Jahre



Ausbau der A3 zwischen Leverkusen Opladen und AK Hilden

Projektteam

- Projektleitung **Andreas Früh**
- ingenieurtechnische Planung **Frederik Garbe**
Ahmed Ben Moallem
- landespflegerische Planung **Maurice Müller**
- kommunikative Begleitung **Sebastian Bauer**

Verkehrsgutachten

zum Ausbau der A3 zwischen dem AK Leverkusen und der AS
Dinslaken-Nord

-

Abschnitt AK Leverkusen bis AK Hilden

Ausgangssituation

- **2011 bis 2016 Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2030:**
 - Erarbeitung der Methodik, Prognose des Verkehrsaufkommens
 - Prüfung und Bewertung von Maßnahmen, Diskussion mit der Öffentlichkeit
 - Beschlussentwurf der Bundesregierung vom 03.08.2016

- **02.12.2016 Beschluss des FStrAbG und des Bedarfsplans durch den Bundestag:**
 - 6-streifiger Ausbau der A3 zwischen AK Oberhausen und AS Dinslaken-Nord
 - 8-streifiger Ausbau der A3 zwischen AK Leverkusen und AK Oberhausen

- **Ab 2017 Verkehrsuntersuchung im Rahmen des nachgelagerten Planungsverfahrens:**
 - Herleitung der Verkehrsbelastung für den genannten Ausbau im Jahr 2030 mithilfe eines Verkehrsmodells
 - Bereitstellung der für die weitere Planung notwendigen Bemessungsdaten für den Prognosehorizont 2030

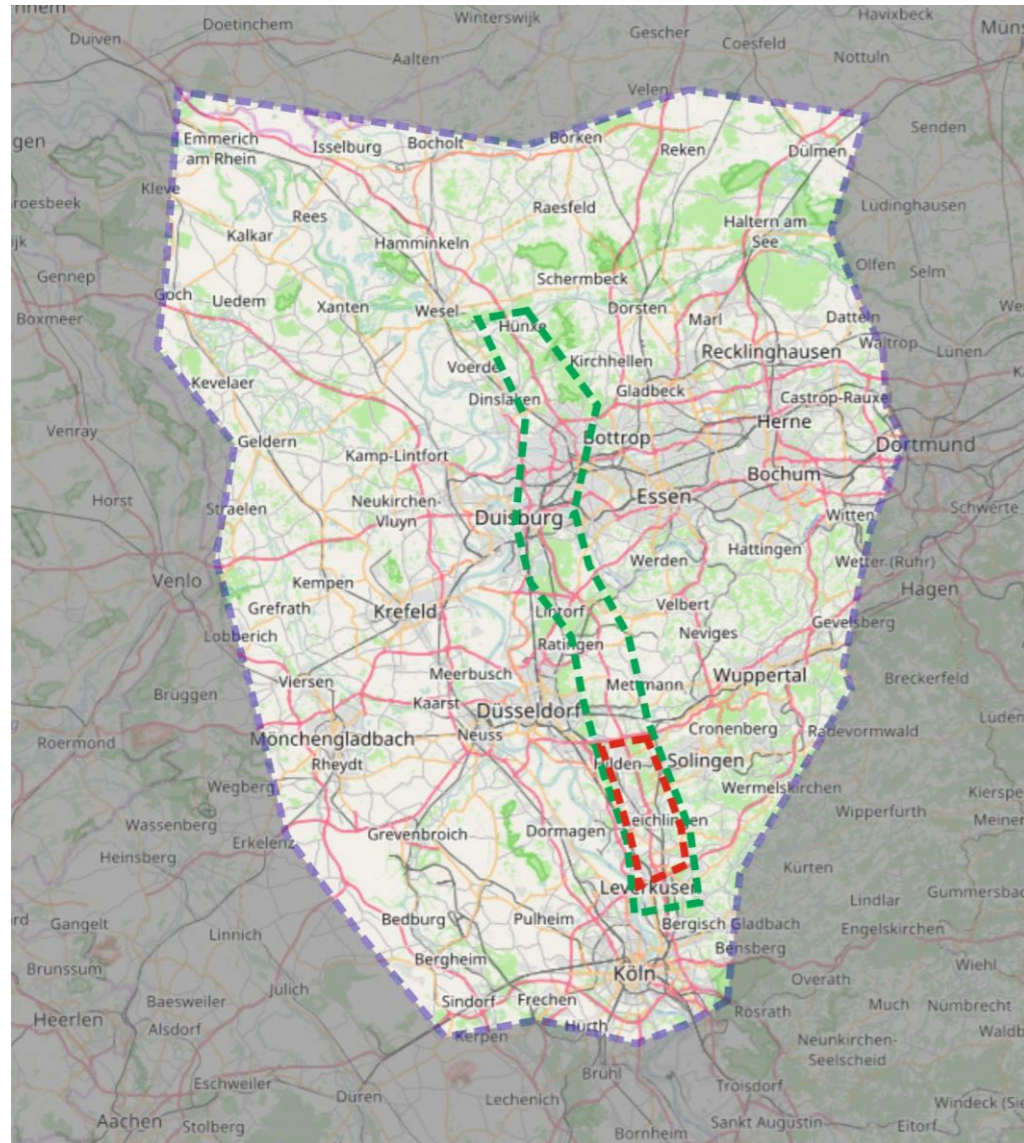


Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Aufgabenstellung der Verkehrsuntersuchung

- **Bestandsaufnahme, Analysen**
- **Aufbau eines Verkehrsmodells**
- **Prognose 2030**
- **Herleitung von verkehrlichen Kennwerten für die Ausbauplanung für den Prognosehorizont 2030 (Werktagswerte, Werte für die Immissionsberechnung, Bemessungswerte)**

Planungs- und Untersuchungsraum



Untersuchungsraum

(hier werden die Wechselwirkungen mit der Planung untersucht)

Planungsraum

(hier findet die Planung bzw. die eigentliche Bearbeitung statt)

Planungsraum – Abschnitt AK Leverkusen bis AK Hilden

(hier findet die Planung bzw. die eigentliche Bearbeitung für den Abschnitt AK Leverkusen bis AK Hilden statt)

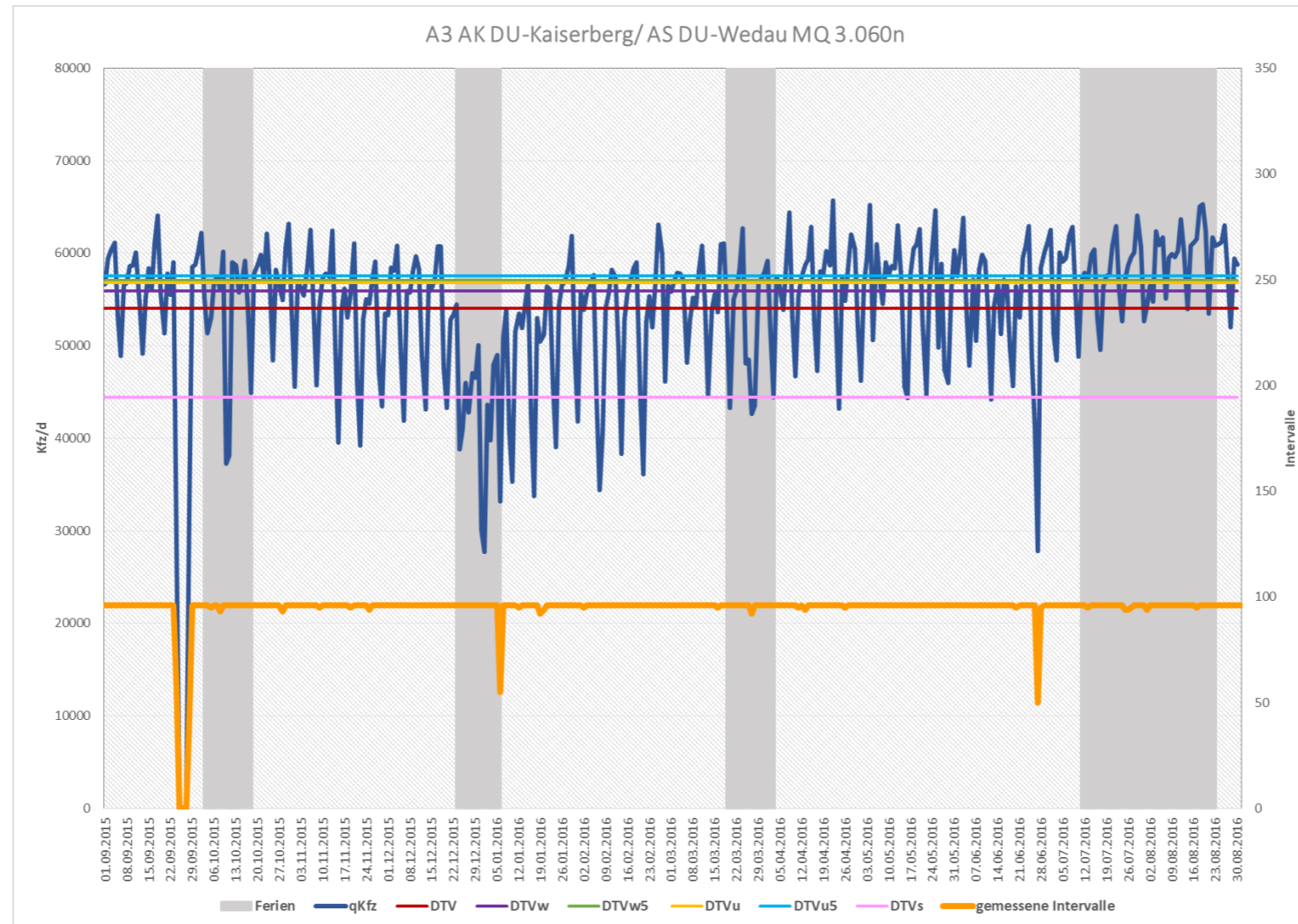
Bestandsaufnahme: Dauerzählstellen

Beispielfoto



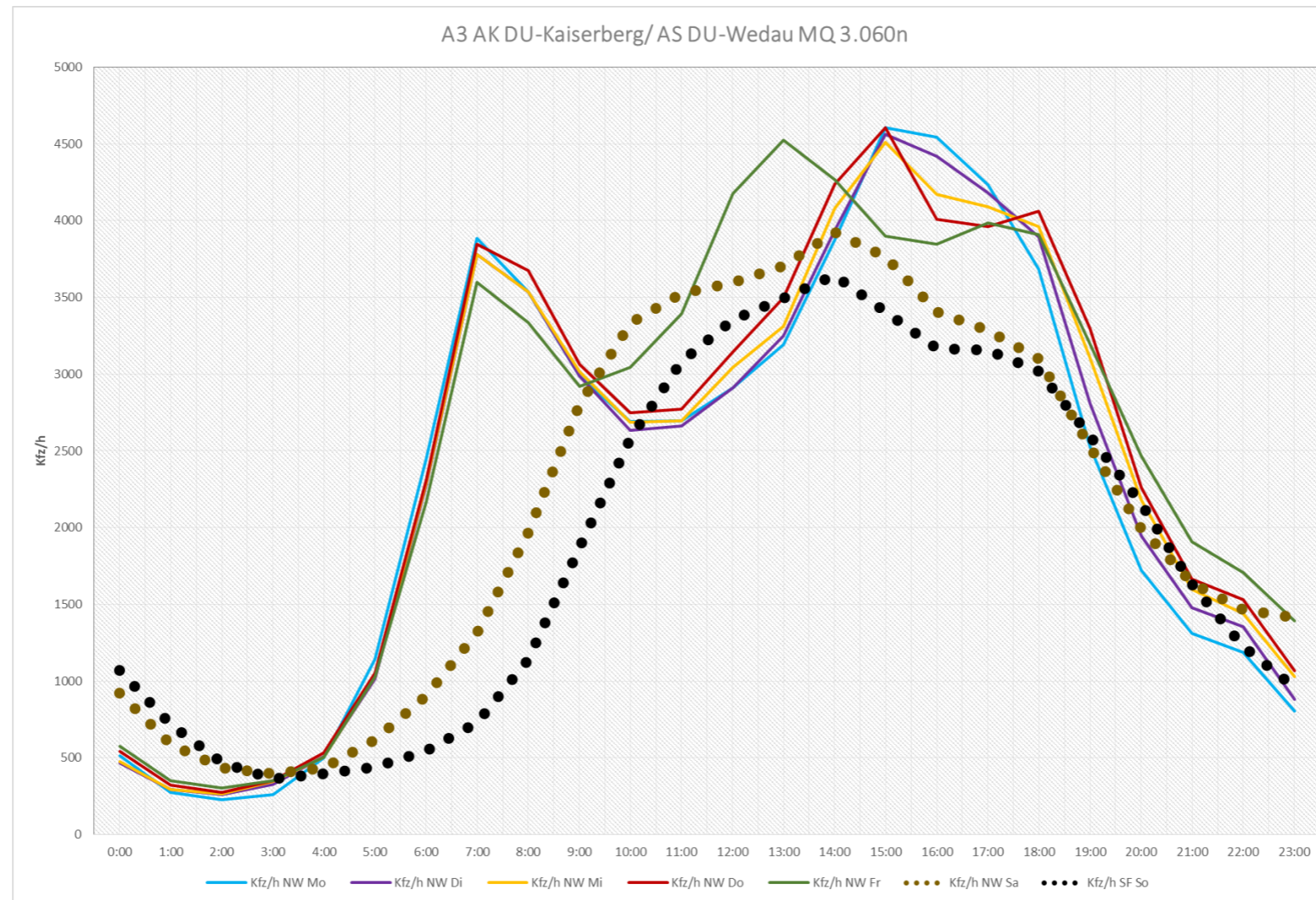
Bestandsaufnahme: Dauerzählstellen

Beispiel: Ganzjährige Auswertung der A 3 bei Kaiserberg, Richtung Nord



Bestandsaufnahme: Dauerzählstellen

Beispiel: Ganzjährige Auswertung der A 3 bei Kaiserberg, Richtung Nord



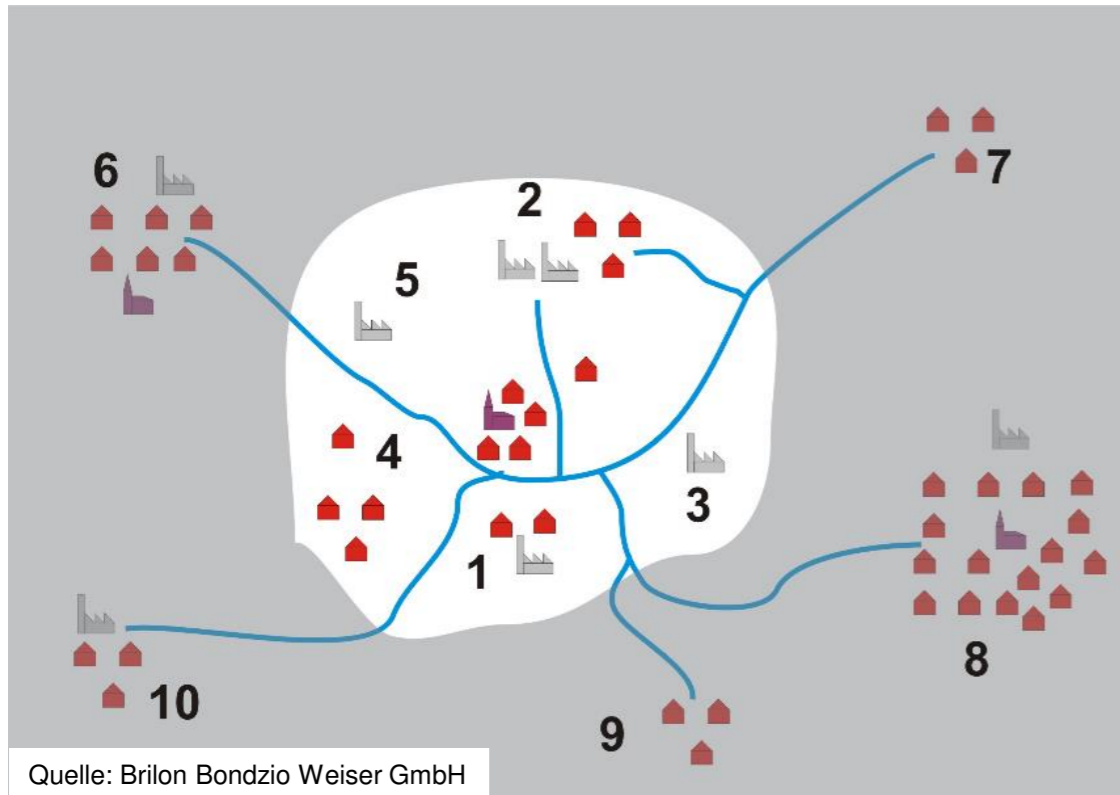
Bestandsaufnahme: Verkehrserhebungen

Beispiel: Knotenstromzählungen



Durchführung von
Verkehrszählungen
mit Videokameras

Verkehrsmodell VU A3: Analyse, DTV [Kfz/24h]



- Gliederung des Untersuchungsraums in Verkehrszellen
- Erfassung der Strukturdaten der Zellen

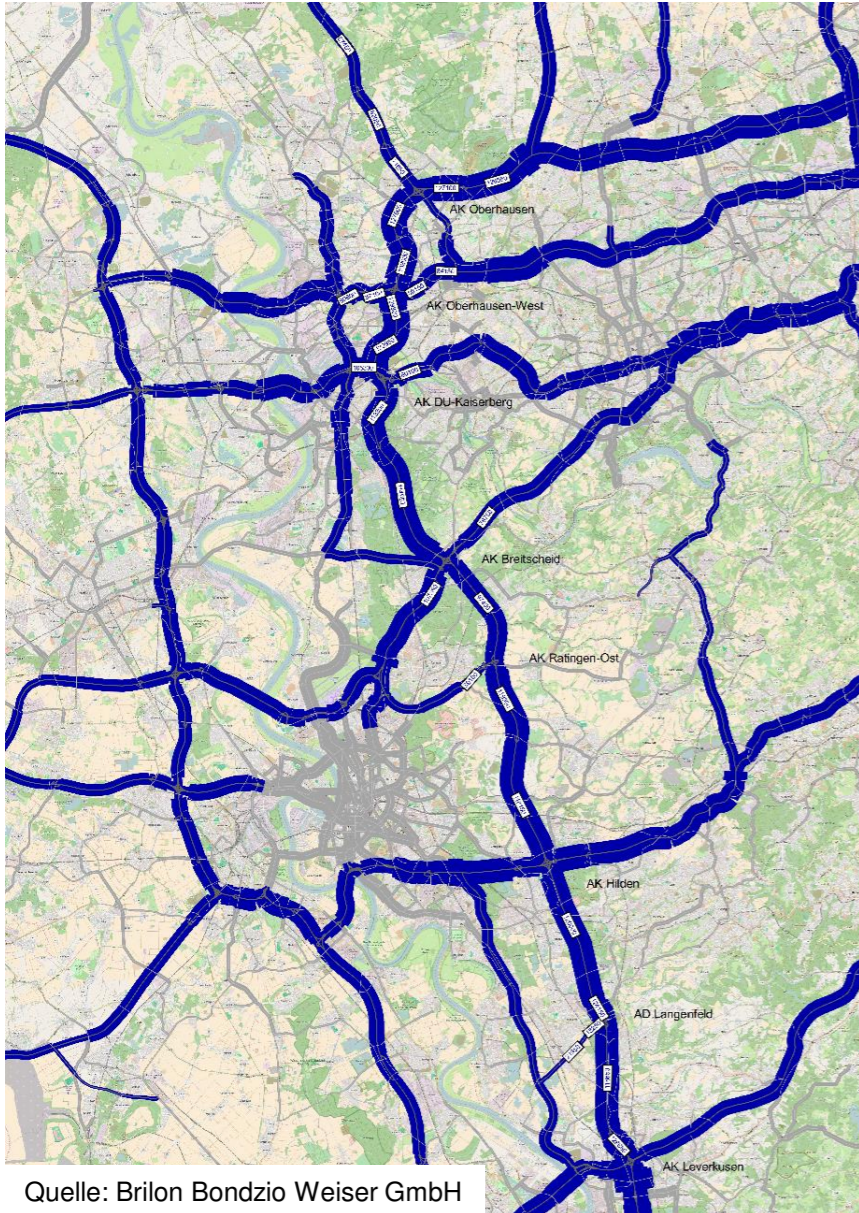
- Berechnung des entstehenden Verkehrs
- Darstellung in Matrixform

Nach Bezirk

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3	Binnenverkehr					Quellverkehr				
4										
5										
6										
7										
8		Zielverkehr				Durchgangsverkehr				
9										
10										

Quelle: Brilon Bondzio Weiser GmbH

Grundlagen des Verkehrsmodells



Quelle: Brilon Bondzio Weiser GmbH

Angestrebte Eigenschaften des Modells:

- Bestmögliche Übereinstimmung mit der Realität
- Grundlage für die Prognose 2030
- Grundlage für die Untersuchung der Ausbauplanung

Verkehrsmodell: Prognose 2030

Allgemeine Verkehrsentwicklung

z.B. Entwicklungen im Pkw- und Lkw-Verkehr bis 2030

Wirtschaftliche Entwicklung

z.B. Anzahl der Arbeitsplätze 2030

Demographische Entwicklung

z.B. Anzahl der Einwohner 2030

Strukturelle Entwicklungen

z.B. Ansiedlung großer Verkehrserzeuger

Änderungen im Verkehrsnetz

z.B. weitere Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung

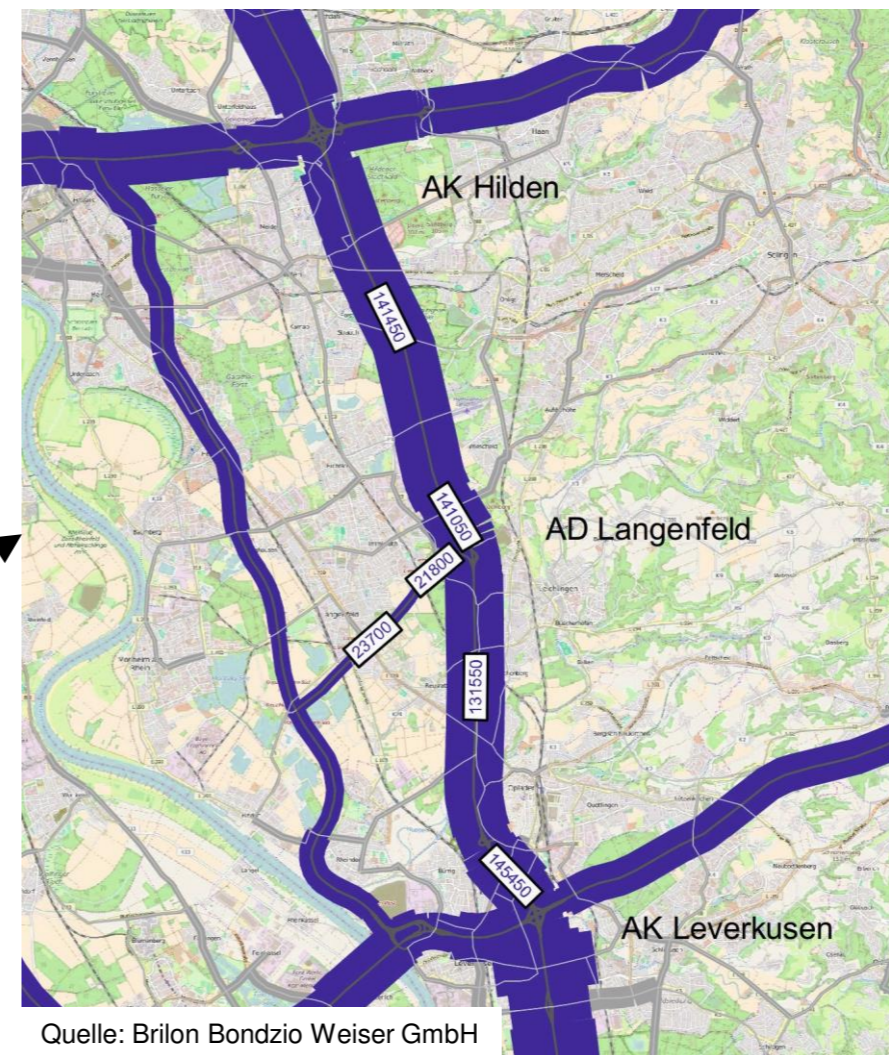
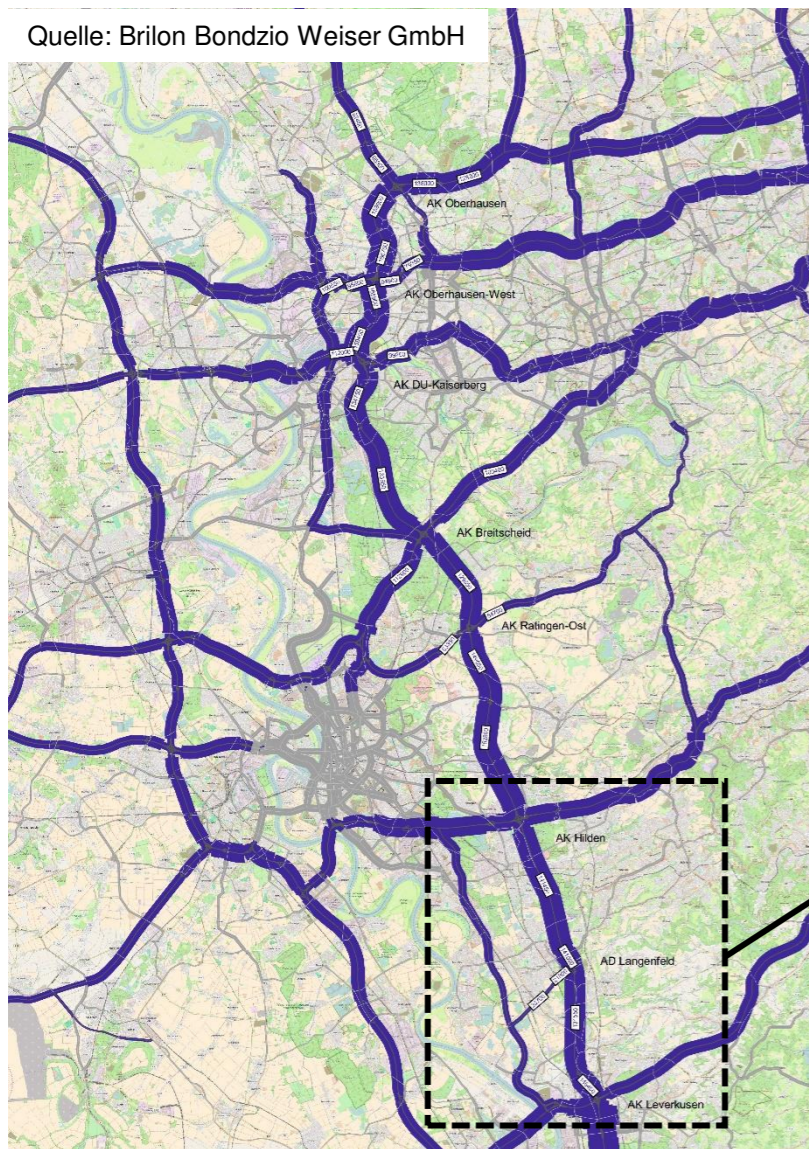
Prognose



```
graph LR; A[Allgemeine Verkehrsentwicklung] --> P[Prognose]; B[Wirtschaftliche Entwicklung] --> P; C[Demographische Entwicklung] --> P; D[Strukturelle Entwicklungen] --> P; E[Änderungen im Verkehrsnetz] --> P;
```

Verkehrsmodell VU A3: Prognose-Planfall 2030, DTV [Kfz/24h]

Quelle: Brilon Bondzio Weiser GmbH





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

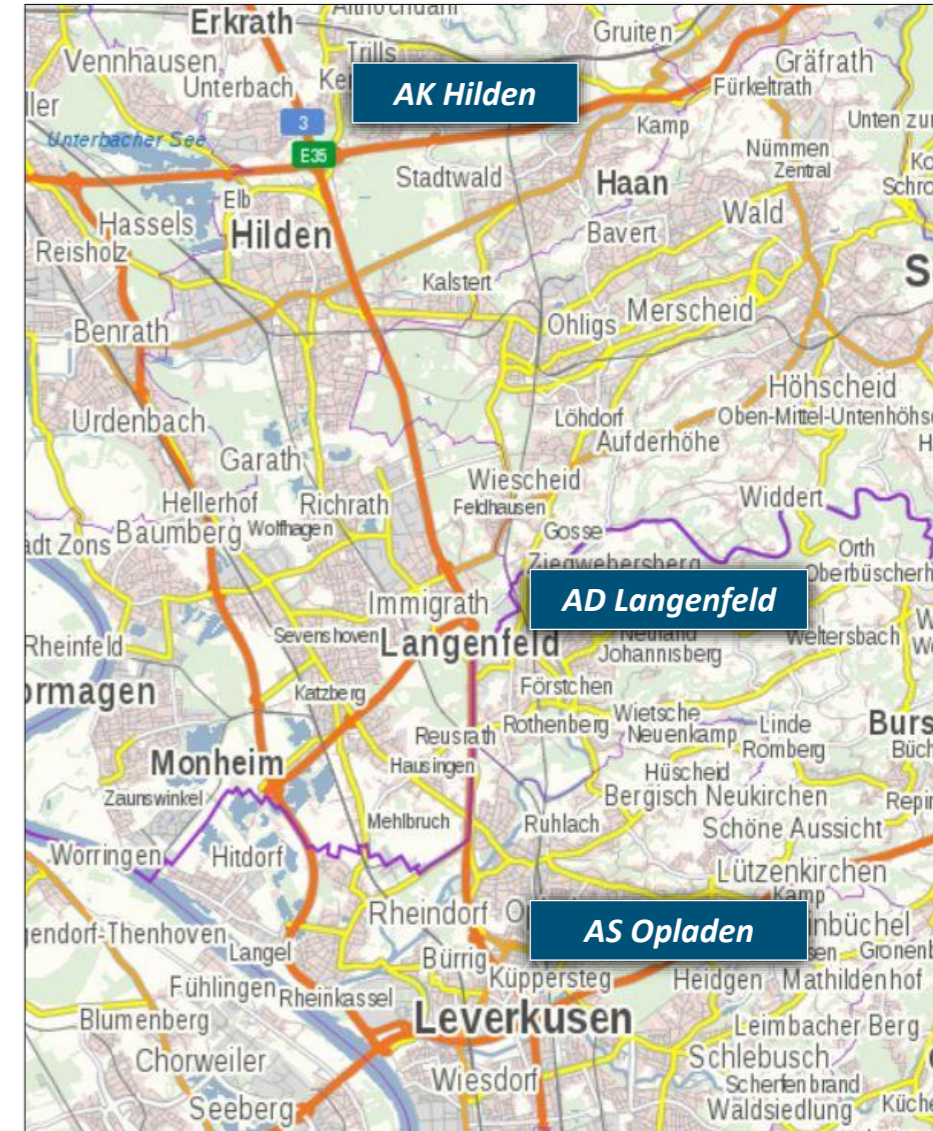


Straßenplanerischer Variantenentwurf

**Vorstellung der technischen Varianten 1 bis 5 als Grundlage
für den Variantenvergleich**

Aufgabenstellung und Planungsziele

- **Richtlinienkonforme Gestaltung der Verkehrsanlage gemäß den [Richtlinien für die Anlage von Autobahnen \(RAA 2008\)](#) der **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)****
- **Fernautobahn kontinental - Entwurfsklasse EKA 1 A**
- **Bisheriger Querschnitt mit einer Breite von 37,5 m**
- **Zukünftig ein Regelquerschnitt RQ 43,5 mit einer Breite von 43,5 m**



Methodik

Grundlagenermittlung

Vorplanung



Analyse und
Bewertung der
Grundlagen



Festlegung der
Entwurfparameter



Varianten-
Übersicht



Vertiefte Ausarbeitung
der Varianten

Analyse der Grundlagen



**Städtebauliche
Situation**



Verkehrsnetz

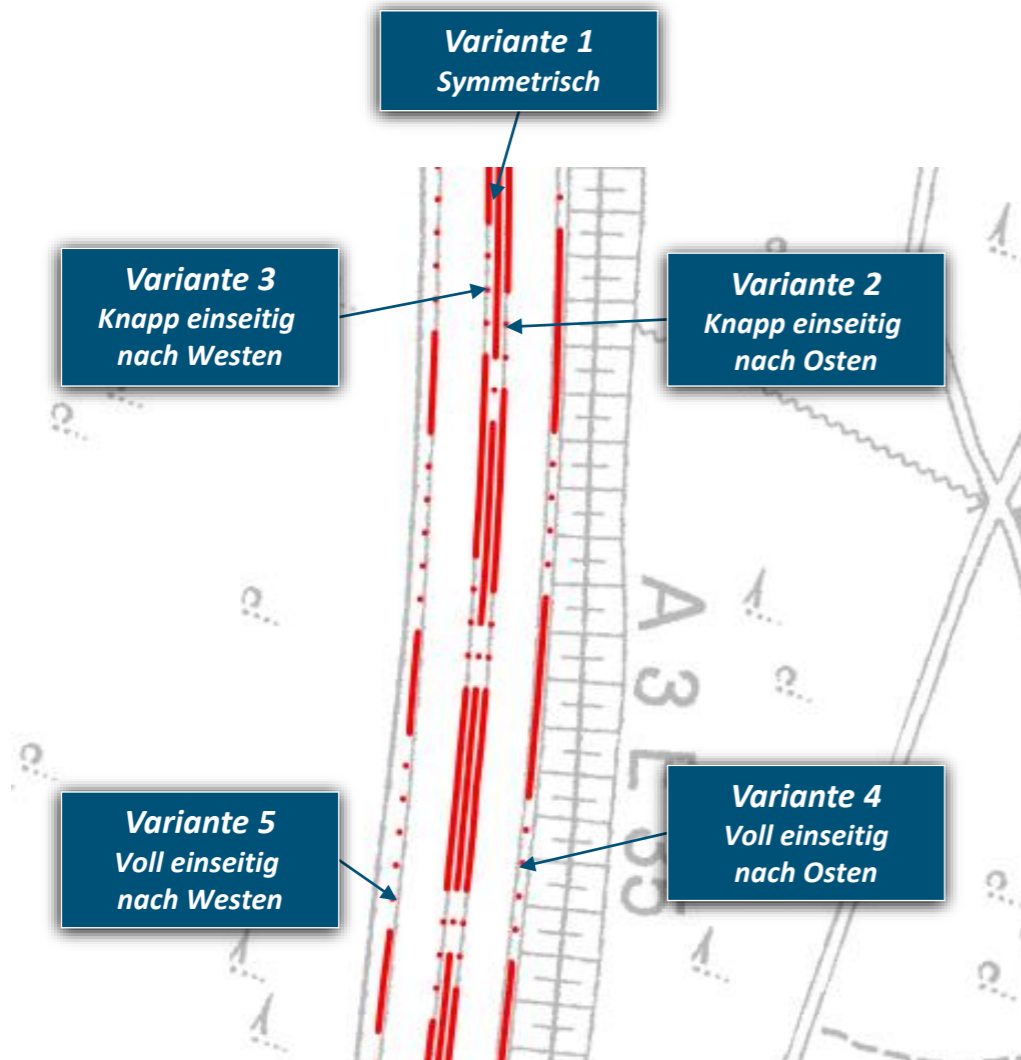


Schutzgebiete



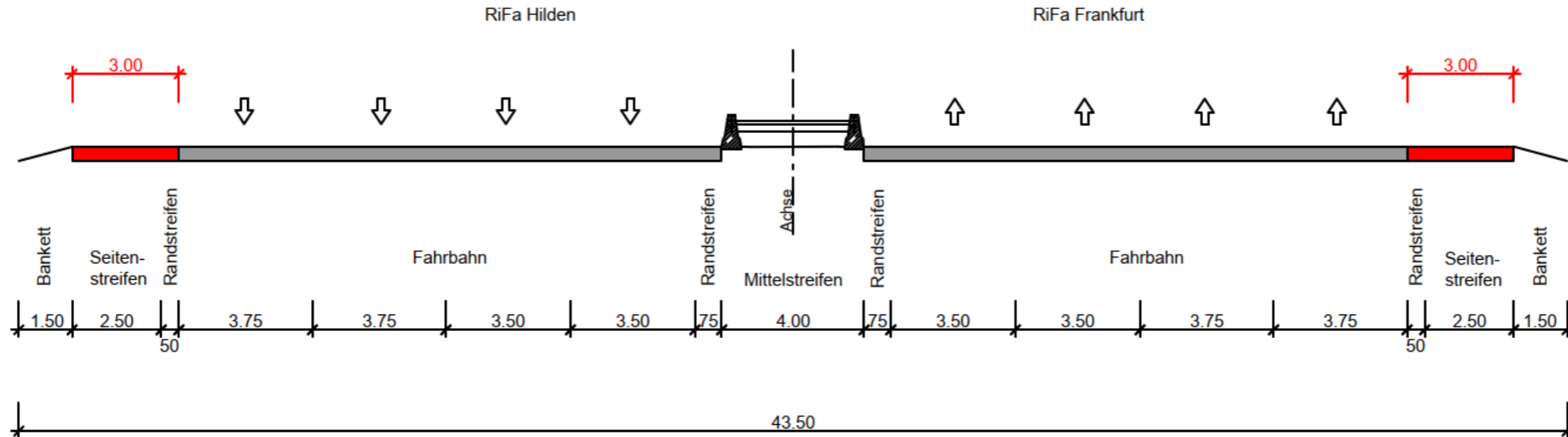
**Leitungs-
bestand**

Variantenübersicht



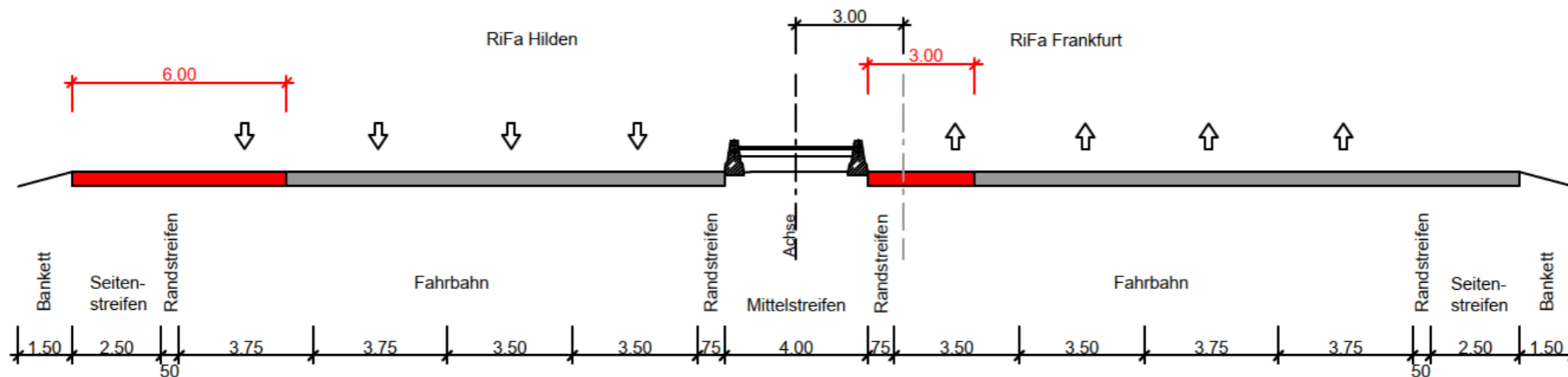
- Aufgrund der hohen Anzahl an Zwangspunkten, der Siedlungsstruktur und der Vielzahl an Schutzgebieten kann eine großräumige, **trassenferne Variante frühzeitig ausgeschlossen** werden.
- Grundlage für die Varianten bildet eine **optimierte Achse**, bei der Radien und Übergangsbögen regelkonform ausgebildet wurden. Eine weitere Grundlage bildet eine regelkonforme **Gradiente**.
- Systematik der möglichen Varianten:
 - **Beidseitige (symmetrische) Verbreiterung** in Bestandslage. Beibehaltung der Achslage des Bestandes
 - **Knappe einseitige Verbreiterung**. Vershub der Achse um 3,00 m nach Ost und West
 - **Volle einseitige Verbreiterung**. Vershub der Achse um 20,25 m nach Ost und West

Variante 1 – Symmetrischer Ausbau



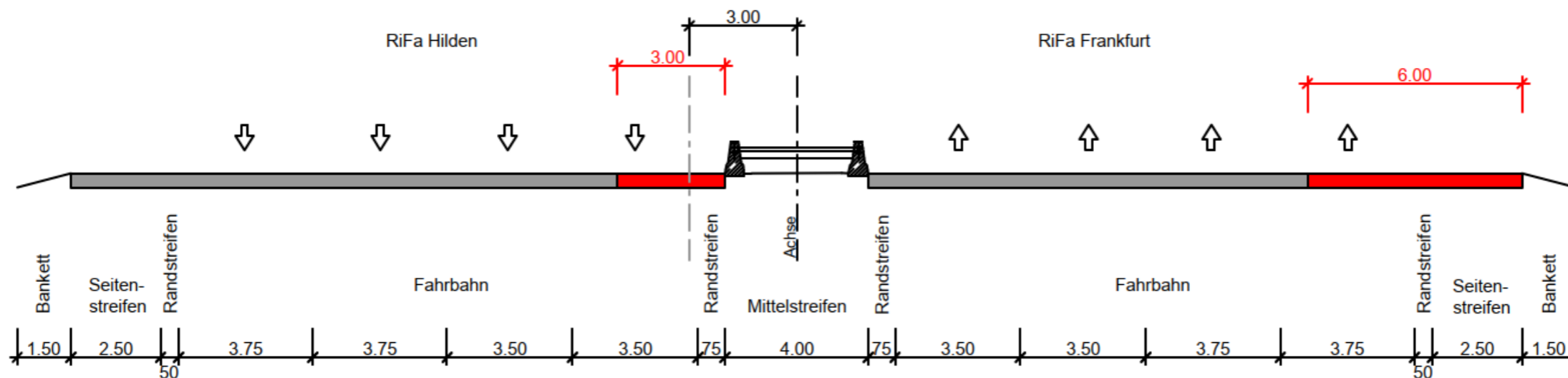
- Weitestgehende Beibehaltung der Achslage, geringfügige Abweichungen durch optimierte Achse
- Erweiterung des bestehenden Querschnitts um je 3,00 m an beiden vorhandenen Richtungsfahrbahn
- Anpassung von Bankett und Böschungen im Bestand

Variante 2 – Asymmetrischer Ausbau mit knapp einseitiger Verbreiterung nach Osten



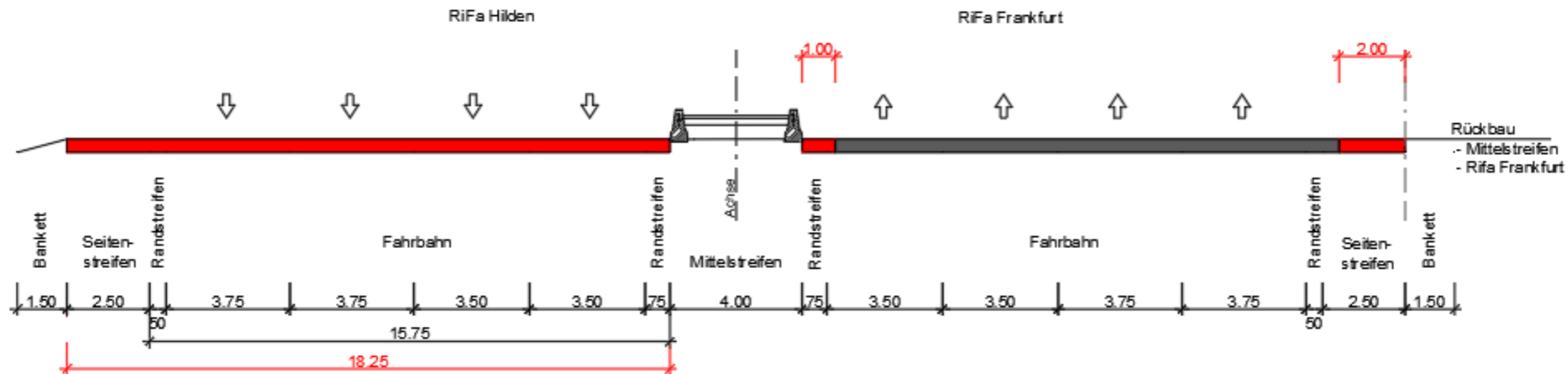
- Achsverschiebung um 3,00 m in Richtung Osten, geringfügige Abweichungen durch optimierte Achse. Bestehender Mittelstreifen wird überbaut.
- Erweiterung des bestehenden Querschnitts um 6,00 m auf der östlichen Seite, dabei Beibehaltung des gegenüberliegenden Fahrbahnrandes. In Bereichen mit optimiertem Achs- oder Gradientenverlauf sind jedoch auch Eingriffe in der gegenüberliegenden Böschung erforderlich.

Variante 3 – Asymmetrischer Ausbau mit knapp einseitiger Verbreiterung nach Westen



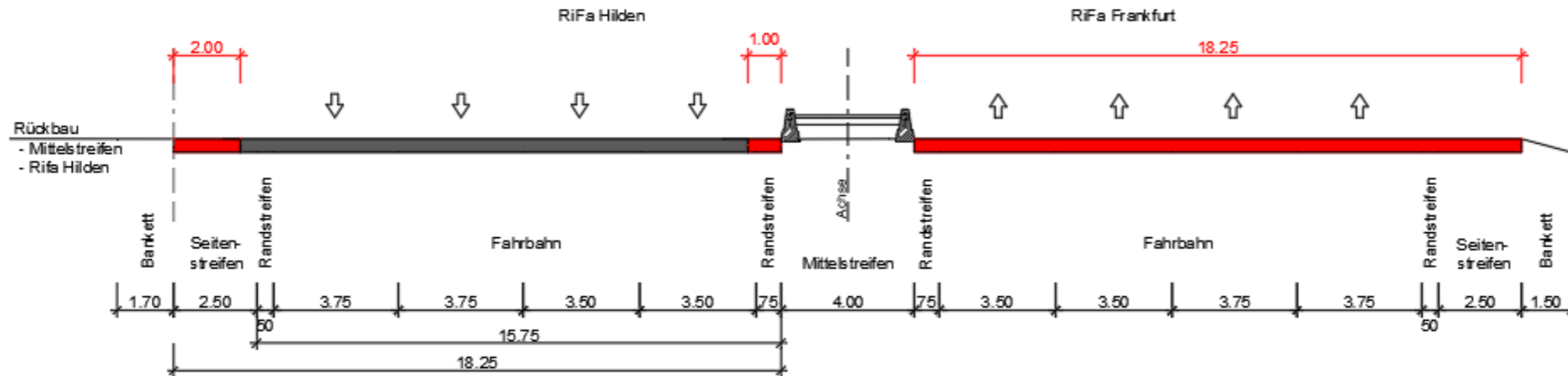
- Achsverschiebung um 3,00 m in Richtung Westen, geringfügige Abweichungen durch optimierte Achse. Bestehender Mittelstreifen wird überbaut.
- Erweiterung des bestehenden Querschnitts um 6,00 m auf der westlichen Seite, dabei Beibehaltung des gegenüberliegenden Fahrbahnrandes. In Bereichen mit optimiertem Achs- oder Gradientenverlauf sind jedoch auch Eingriffe in der gegenüberliegenden Böschung erforderlich.

Variante 4 – Asymmetrischer Ausbau mit voller einseitiger Verbreiterung nach Osten



- Verschiebung der Achse um 20,25 m in Richtung Osten. Neubau einer Richtungsfahrbahn mit einer Breite von 18,25 m östlich der jetzigen A 3. Verbreiterung der östlichen Richtungsfahrbahn des Bestandes auf die erforderliche Breite.
- Die bisherige westliche Richtungsfahrbahn wird nicht weiter benötigt und kann vollständig zurückgebaut werden.

Variante 5 – Asymmetrischer Ausbau mit voller einseitiger Verbreiterung nach Westen



- Verschiebung der Achse um 20,25 m in Richtung Westen. Neubau einer Richtungsfahrbahn mit einer Breite von 18,25 m westlich der jetzigen A 3. Verbreiterung der westlichen Richtungsfahrbahn des Bestandes auf die erforderliche Breite.
- Die bisherige östliche Richtungsfahrbahn wird nicht weiter benötigt und kann vollständig zurückgebaut werden.

Fazit Variantenübersicht

- Sehr enger Planungskorridor mit einer **Vielzahl an Zwangspunkten** in der Lage.
- Es sind keine wesentlichen Änderungen an den **Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz** vorgesehen.
- **Folgemaßnahmen größeren Umfangs:**
 - ✓ Anpassung der L 403 (V3 und V5)
 - ✓ Anpassung der L 288 (V2 und V4)
 - ✓ Anpassung von Oberleitungsanlagen der Bahn (V4-V5)
 - ✓ Verlegung der Rastanlage Reusrather Heide (V4-V5)
 - ✓ Verlegung der Rastanlage Ohligser Heide Ost (ggf. V4)
 - ✓ Anpassung von Versorgungsleitungen (V5)
 - ✓ Dazu: Erheblicher Eingriff in Wohneigentum (V4 und V5)
- **Varianten 4 und 5 werden nicht weiter verfolgt.**



A3, AS Leverkusen/Opladen bis AK Hilden (o), 8-streifiger Ausbau

Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) – Ausbautendenzen

Planungsprozess

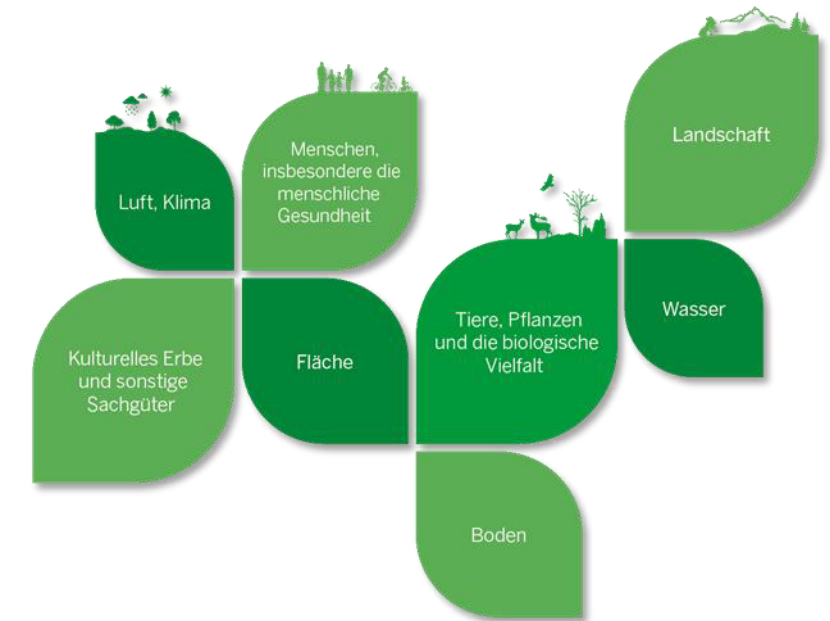


Aktuelle Planungsstufe

➔ Ziel: Ermittlung einer Vorzugsvariante

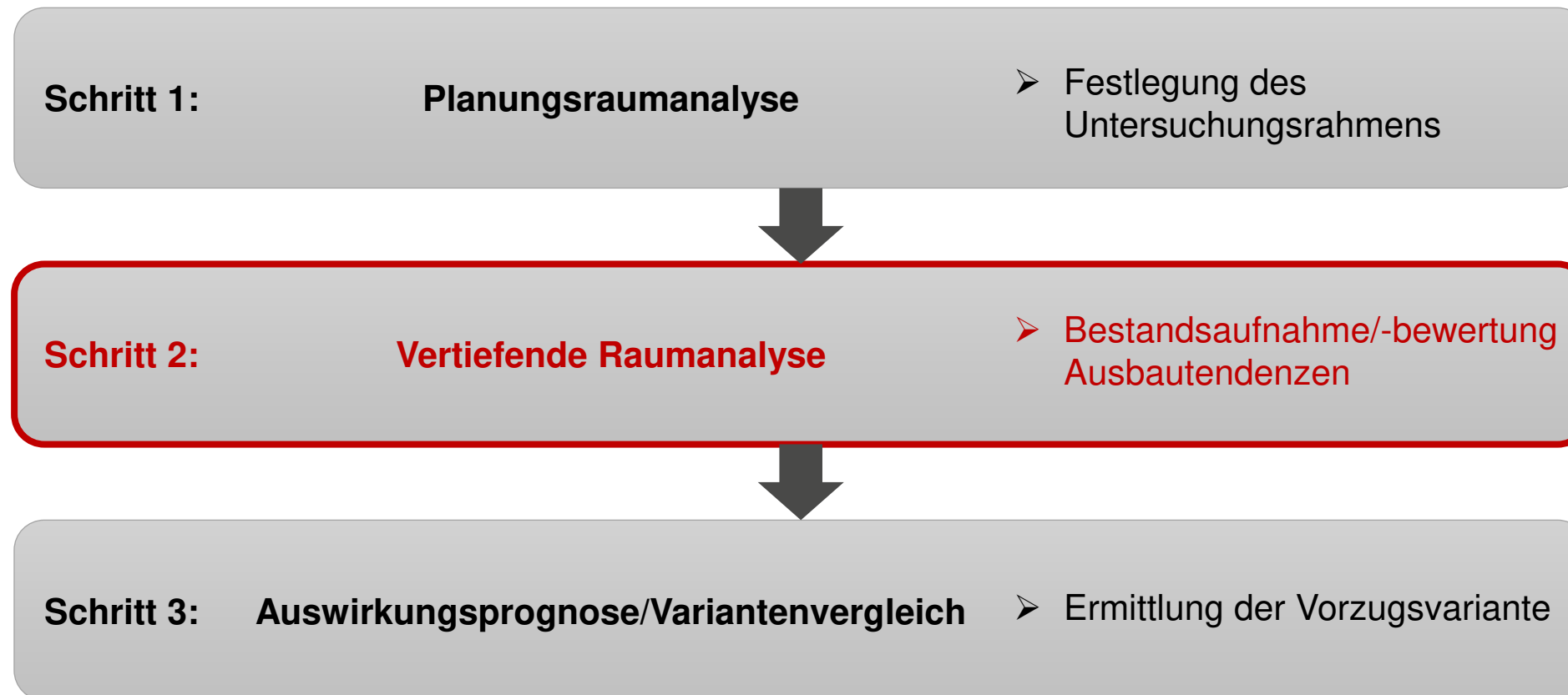
Umweltverträglichkeitsuntersuchung

- **Rechtl. Grundlage: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**
- **Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) als Instrument der Umweltverträglichkeitsprüfung**
- **Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter nach UVPG**
- **Ziel: Umweltauswirkungen frühzeitig feststellen**
- **Ergebnisse werden bei behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt**



Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Arbeitsschritte UVU



Umweltverträglichkeitsuntersuchung

beteiligte Stellen

- **Bezirksregierungen (u.a. Höhere Naturschutzbehörde)**
- **Kreise / kreisfreie Städte (u.a. Untere Naturschutzbehörde)**
- **Gemeinden (u.a. Untere Denkmalbehörde)**
- **LANUV (Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz)**
- **Forstbehörde**
- **Landwirtschaftskammer**
- **Fachämter für Boden- und Denkmalpflege (LVR)**
- **anerkannte Naturschutzvereinigungen (BUND, LNU, NABU)**
- **Wasser- und Bodenverbände**
- **Biologische Stationen**



Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Schritt 2:

Vertiefende Raumanalyse

- Bestandsaufnahme/-bewertung
Ausbautendenzen

2. Beteiligungstermin: Aufgaben und Ziele

- Ergebnisse der Raumanalyse inkl. Ausbautendenzen
- Varianten für die Auswirkungsprognose/Variantenvergleich
- Stellungnahmen + Anmerkungen

Schutzgut: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Teilschutzgut Wohnen

→ Ziel: Erhalt von Flächen mit hoher/sehr hoher Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Sehr hohe Bedeutung

- Wohnbauflächen im Innenbereich, (Siedlungs-) Wohngebiete (bis 100 m)

Hohe Bedeutung

- Flächen mit Wohnfunktion im baulichen Außenbereich (bis 40 m)

Mittlere Bedeutung

- Sport- und Freizeitanlagen, Kleingärten

Geringe Bedeutung

- Gewerbegebiete, Ver- und Entsorgungsflächen



Schutzgut: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Teilschutzgut Erholen

➔ Ziel: Erhalt von siedlungsnahen Freiräumen/Erholungsräumen mit hoher/sehr hoher Bedeutung für die Erholungsfunktion.

Die Bedeutung der jeweiligen Erholungsräume ergibt sich aus der Bewertung des Landschaftsbildes bzw. der Landschaftsbildeinheiten (Schutzgut Landschaft) und der erholungsrelevanten Infrastruktur

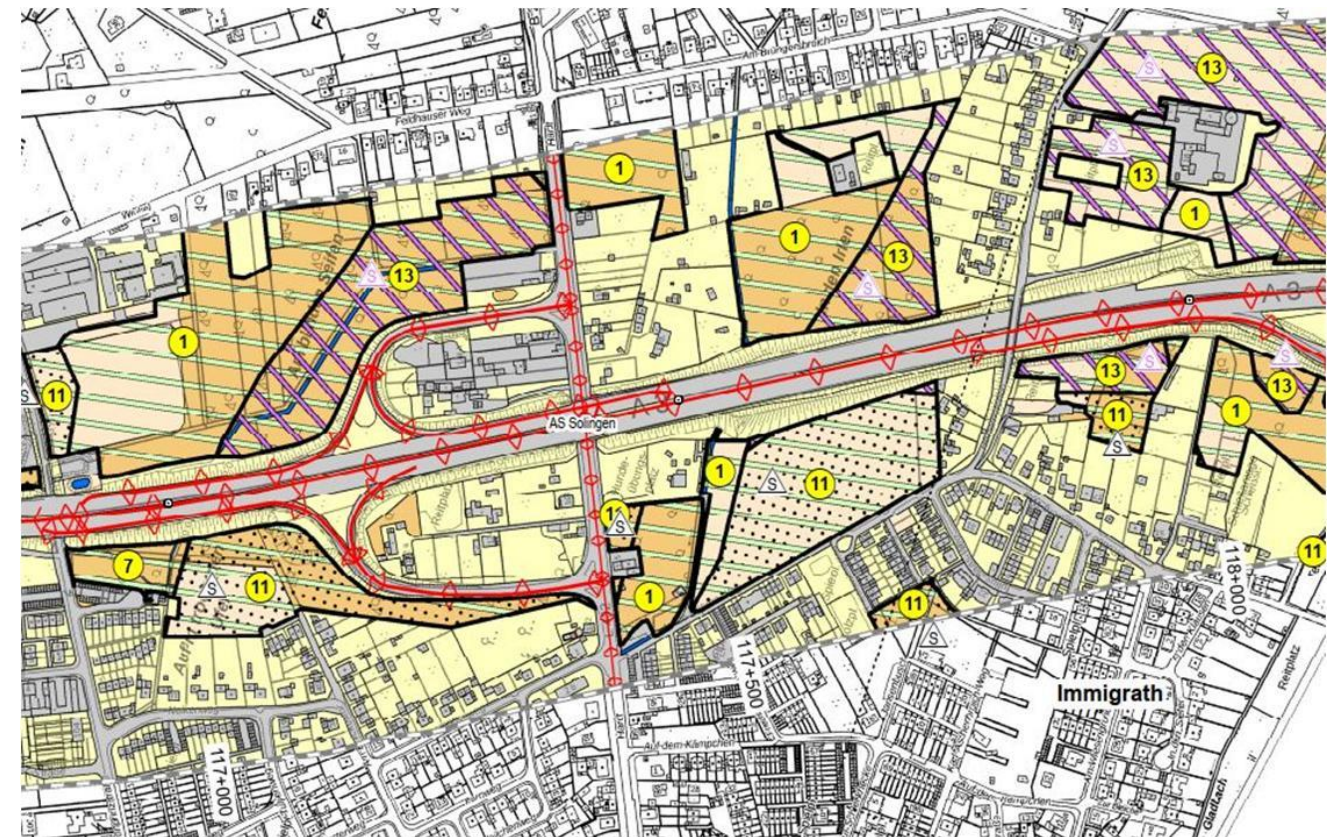
- Wald und Sportanlagen am Friedhof Reuschenberg, Wuppertal (Stadt Leverkusen)
- NSG Grünland- und Waldflächen bei Rothenberg und NSG Southerberg (Stadt Leichlingen)
- Wald nördlich Leichlingen östlich der A3 (Stadt Leichlingen)
- Grünland östlich von Langenfeld-Reusrath westlich der A3 (Stadt Langenfeld)
- Wald südlich des Further Moors, NSG Further Moor östlich Langenfeld (Stadt Langenfeld)
- Wald bei Krüdersheide / Warfert im Stadtgebiet Langenfeld östlich der A3 (Stadt Langenfeld)
- NSG Ohligser Heide (Stadt Solingen)
- Grünlandgeprägtes Gebiet im Nordosten von Hilden (Stadt Hilden)

Schutzgut: Boden und Fläche

➔ Ziel: Erhalt von Böden mit einer hohen/sehr hohen Bedeutung für folgende Kriterien:

- Natürlichkeitsgrad
- Biotopentwicklungspotenzial
- natürliche Ertragsfähigkeit
- Archivfunktion für Natur- und Kulturgeschichte
- Seltenheit

Sicherung der schutzwürdigen Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfähigkeit, das Biotoppotenzial und die Archivfunktion



Schutzgut: Wasser

Teilschutzgut Grundwasser

- Nutzungsfunktion des Grundwassers
- Grundwasserneubildung
- Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt
- Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeinträgen

Teilschutzgut Oberflächengewässer

- Bedeutung der Oberflächengewässer im natürlichen Wasserhaushalt
- Ökologischer Zustand bzw. ökologisches Potenzial und chemischer Zustand der Oberflächenwasserkörper
- Gewässerstrukturgüte
- Bedeutung der Landflächen als Retentionsraum
- Überschwemmungsgebiete

Schutzgut: Klima und Luft

→ Ziel: Erhalt von Grünflächen mit hoher/sehr hoher Bedeutung für die thermische Ausgleichsfunktion und Schutz von empfindlichen Siedlungsflächen gegenüber zusätzlicher Belastung bzw. gegenüber dem Verlust von Ausgleichsräumen

Thermische Ausgleichsfunktion

Die Böschungen der A3 sind nahezu durchgehend mit Gehölzen bestanden, die überwiegend eine sehr hohe Bedeutung im Hinblick auf die thermische Ausgleichsfunktion besitzen (keine relevanten Unterschiede zur Ermittlung einer Ausbautendenz erkennbar).

Kriterium zur Bestimmung der Ausbautendenz

Wenn in einem Abstand von bis zu 100 m zur Autobahn Siedlungsflächen mit einer mittleren oder hohen Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Belastungen liegen, die zudem als stadtklimatisches Vorsorgegebiet eingestuft wurden, soll möglichst ein Ausbau auf der gegenüberliegenden Seite erfolgen.



Schutzgut: Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

➔ Ziel ist es, die Flächen hoher und sehr hoher Bedeutung und/oder besonderer Bedeutung für das Schutzgut ‚Tiere und Pflanzen‘ zu schützen:

- Biototypen
 - Biotopkomplexe
 - Faunistische Funktionsräume und Habitatstrukturen
 - Biotopverbund
- ➔ Sicherung naturschutzrechtlich geschützter Teile von Natur und Landschaft (Naturschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope, FFH-Gebiete).

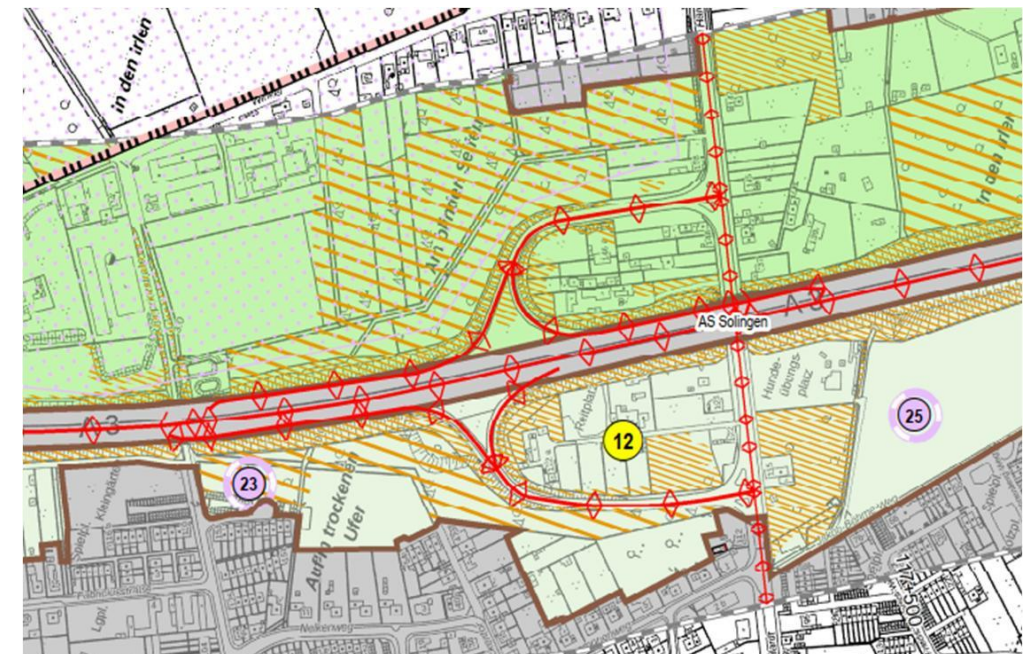


Schutzgut: Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

➔ Ziel: Das kulturelle Erbe und die sonstigen Sachgüter sollen möglichst erhalten werden.



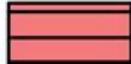




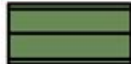

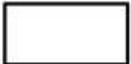




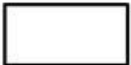








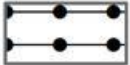




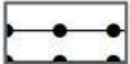



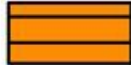


- Bau- und kunstgeschichtliches Erbe (Autobahnbrücke Elberfelder Straße, Hilden)
- Archäologisches Erbe (Archäologische Fundstellen)
- Landschaftliches Erbe (Historische Kulturlandschaften)
 - Hildener Stadtwald / Solinger Stadtwald / Feldhausen (Hilden, Solingen, Langenfeld)
 - Unteres Tal der Wupper bei Rheindorf, Rheinkassel (Köln, Leverkusen)

Grundsätzlich wird im Hinblick auf den anlage- und baubedingten Eingriffsbereich von einer Maximalbreite von 40 m ausgegangen. In diesem Bereich sind viele archäologische Fundstellen. Die tatsächliche Betroffenheit kann erst bei Prüfung der konkretisierten Variante ermittelt werden.

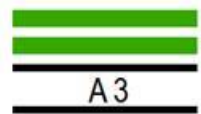
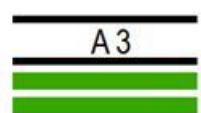
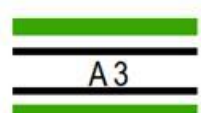
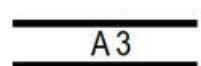


Konfliktarme Ausbautendenzen

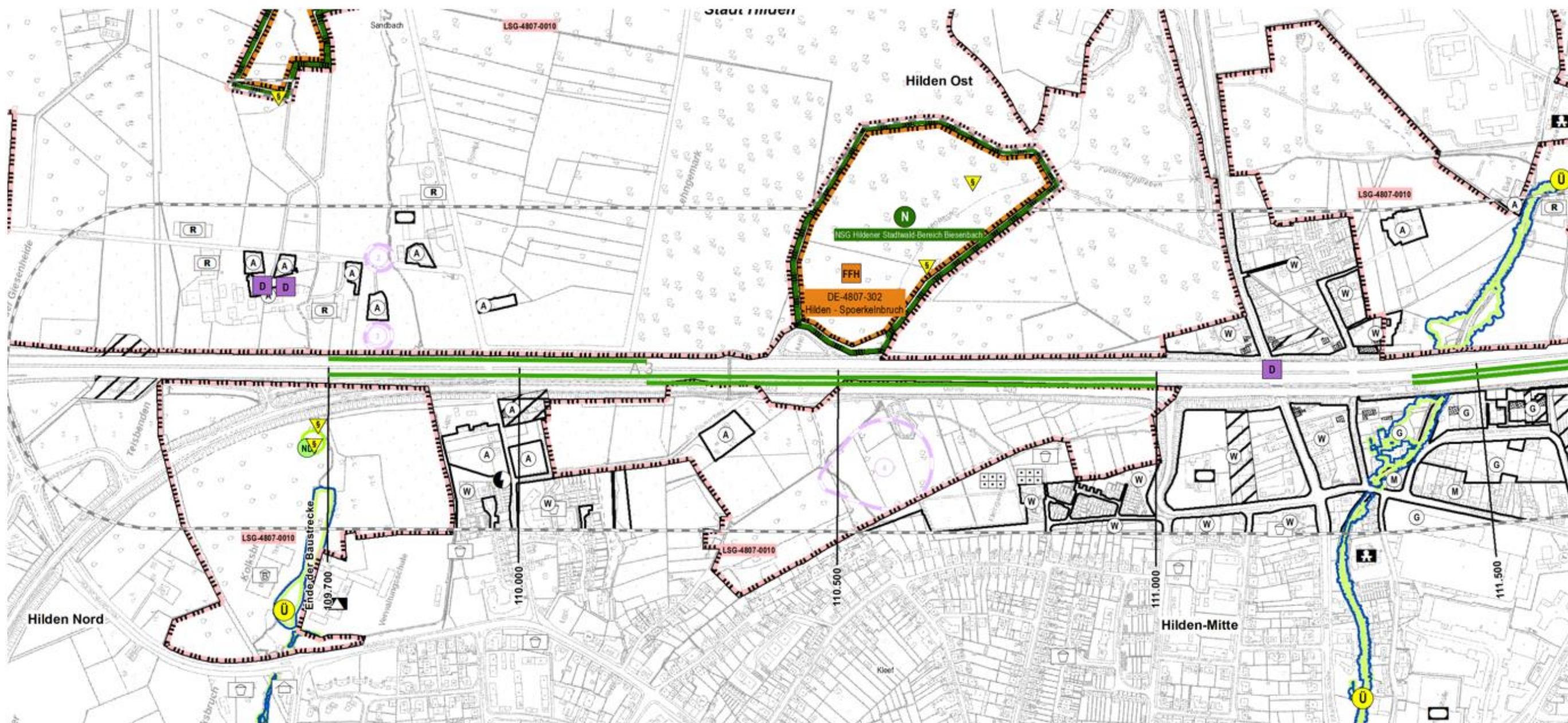
Schutzgutbezogene Darstellung

	asymmetrisch (geboten)	asymmetrisch (vorteilhaft)	symmetrisch	keine Ausbautendenz (Schutzgut beidseitig betroffen)	keine Ausbautendenz
Wohnen (Schutzgut Menschen)					
Tiere und Pflanzen					
Boden / Fläche					
Wasser					
Klima / Luft					
Landschaft / Erholen (Schutzgut Menschen)					
Kulturelles Erbe / sonst. Sachgüter					

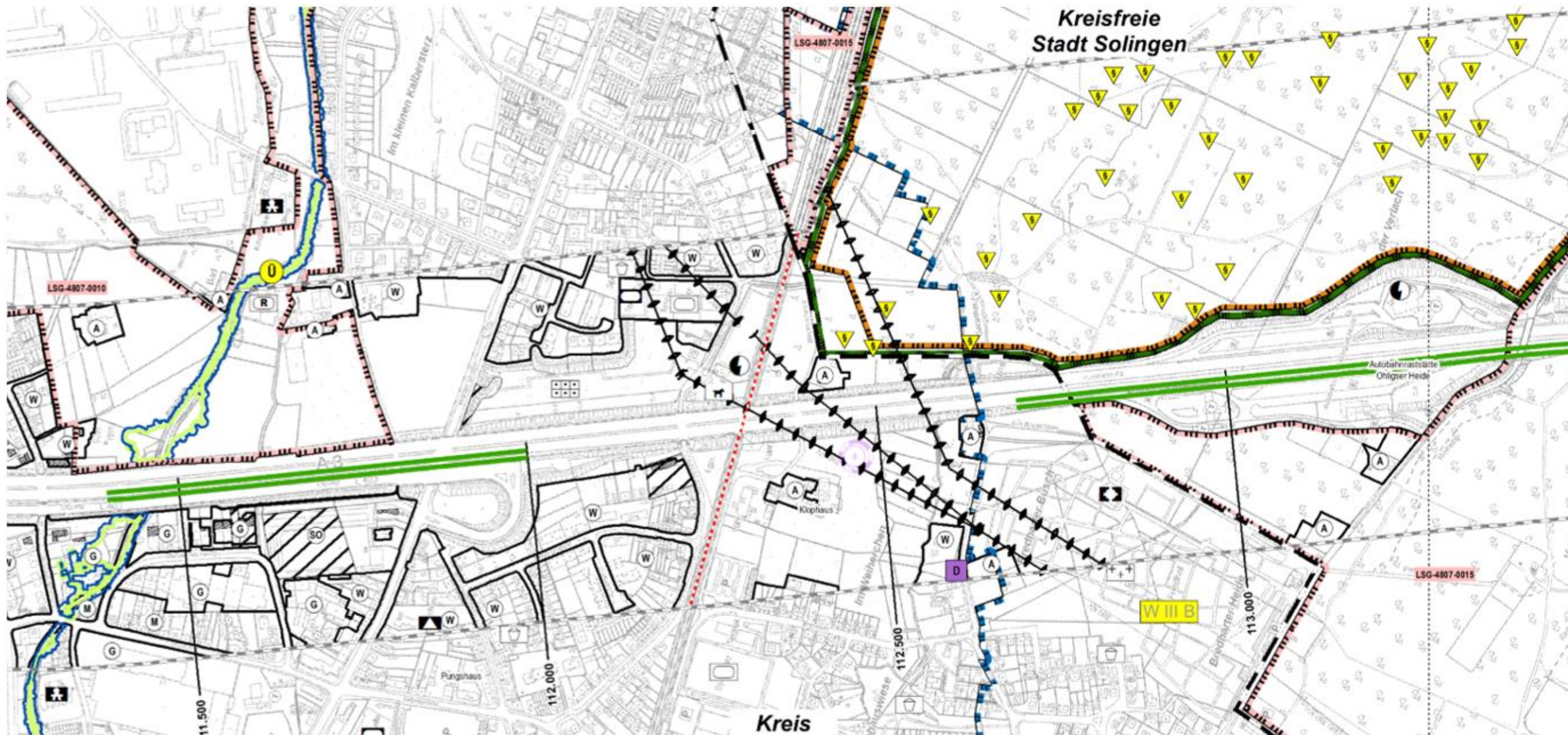
Zusammenfassende schutzgutübergreifende Darstellung

-  asymmetrisch OST
-  asymmetrisch WEST
-  symmetrisch
-  keine Ausbautendenz

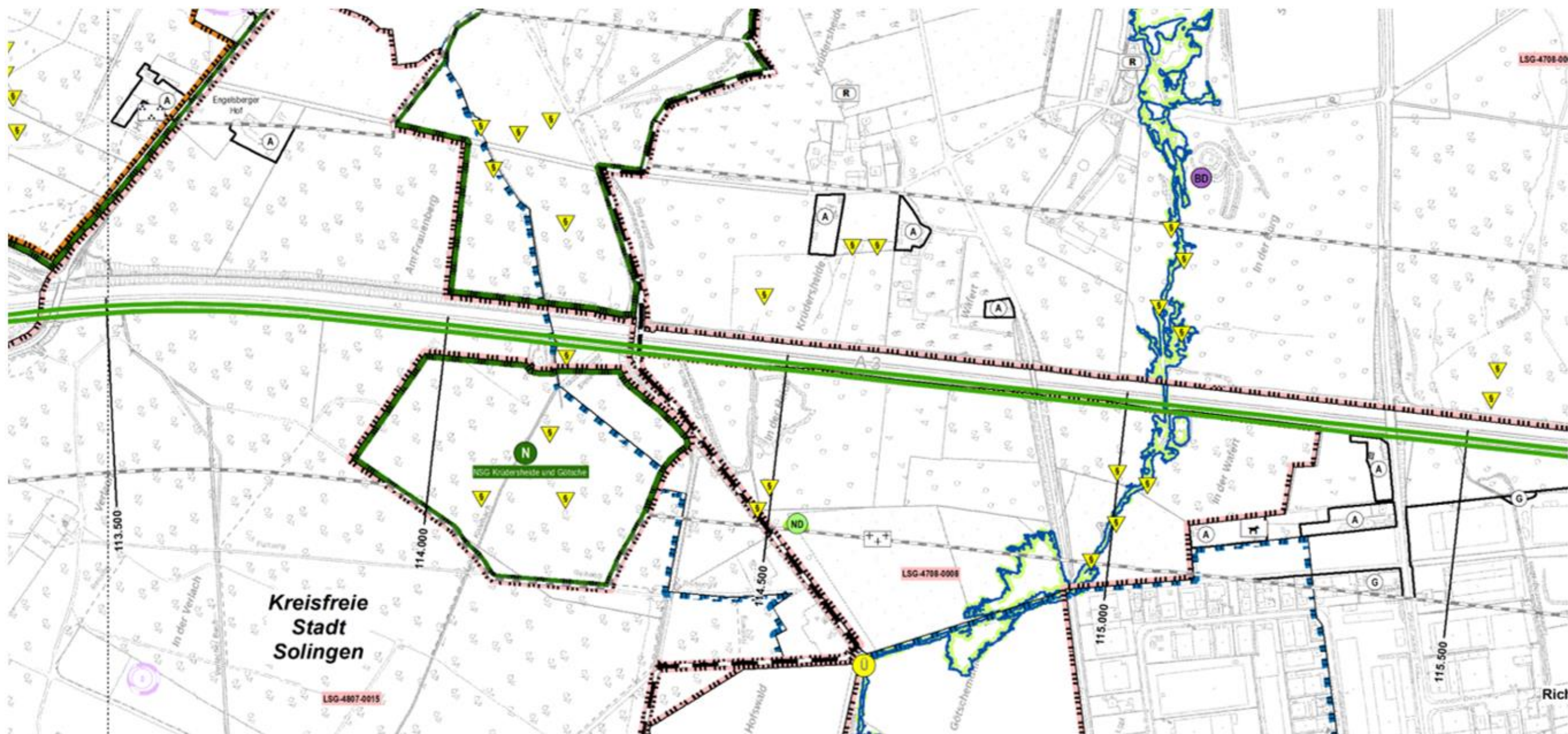
Ausbautendenzen



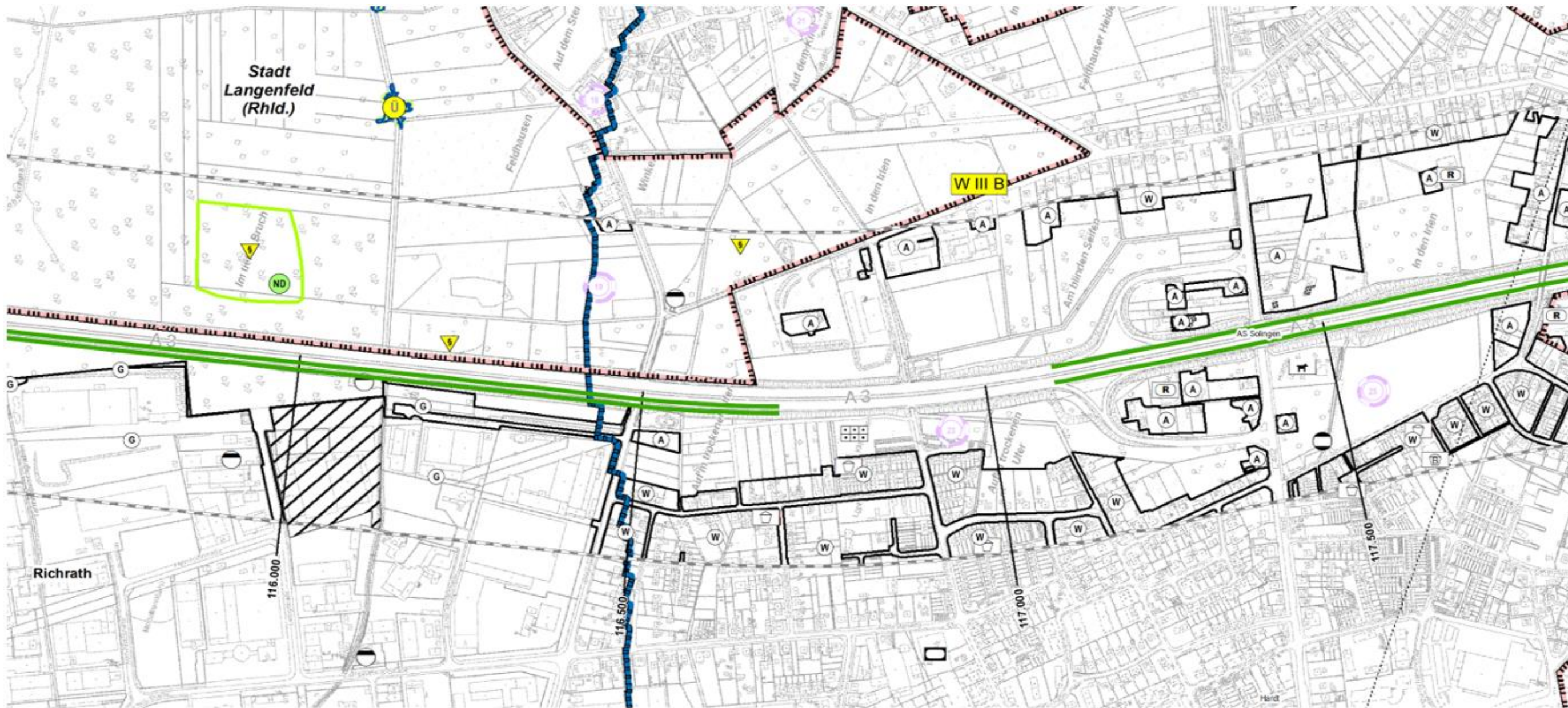
Ausbautendenzen



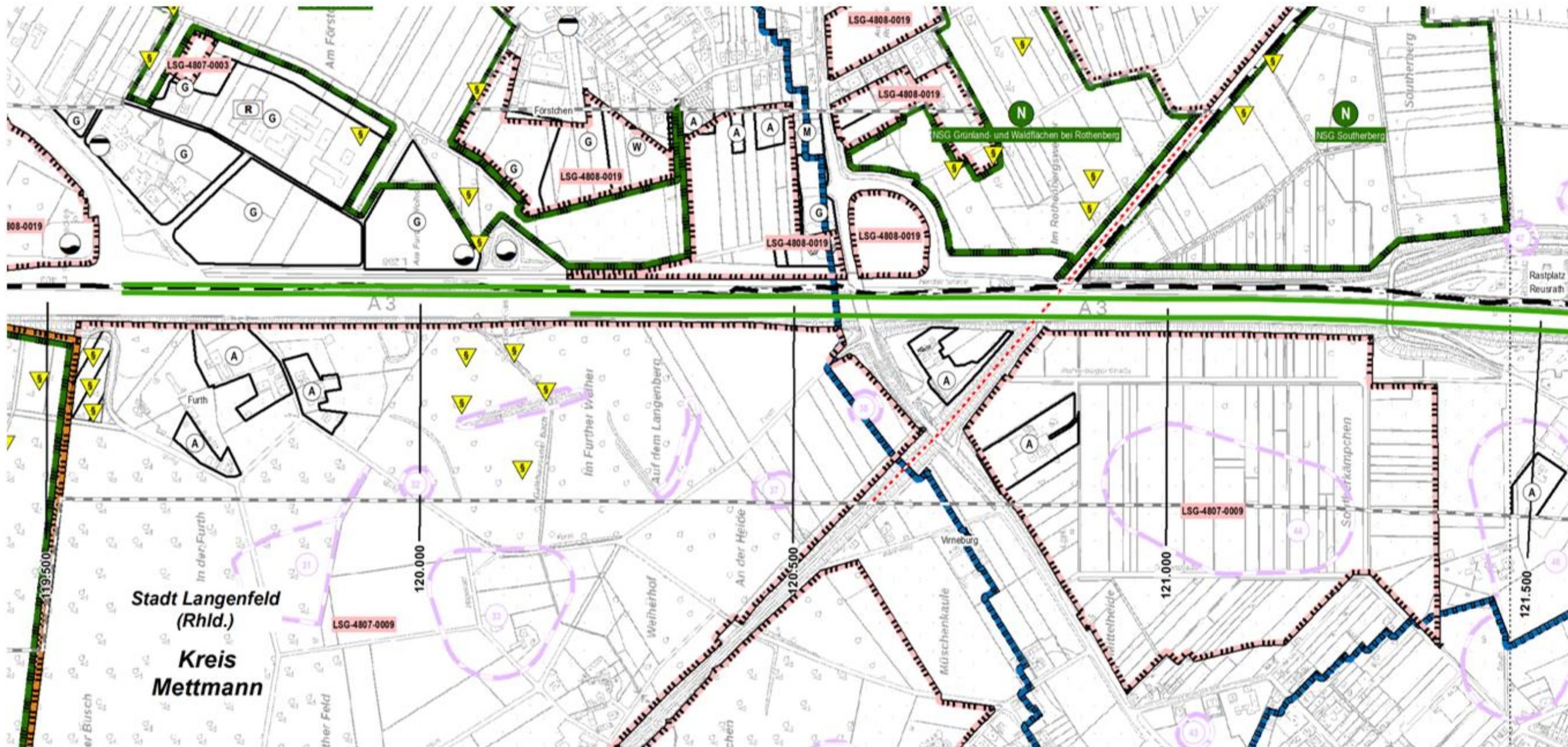
Ausbautendenzen



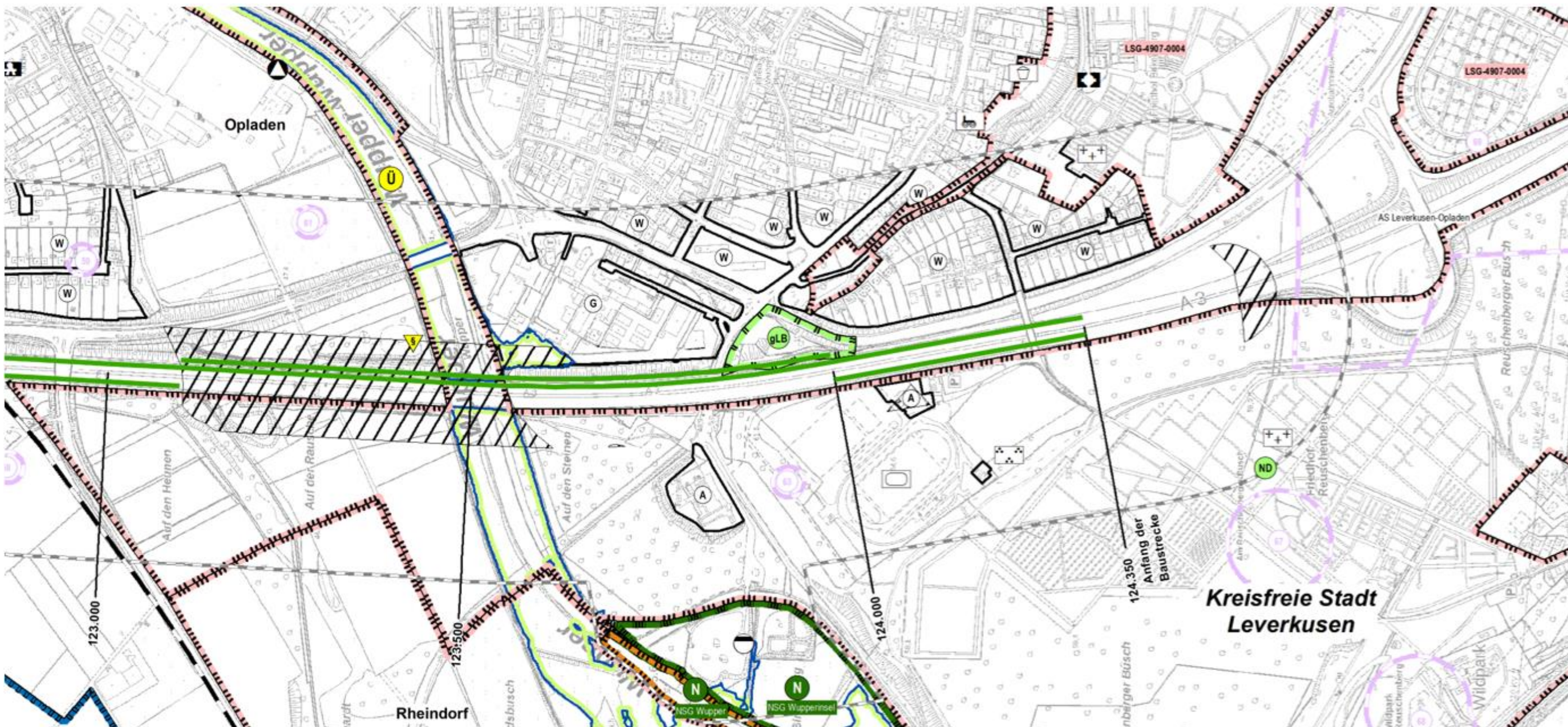
Ausbautendenzen



Ausbautendenzen

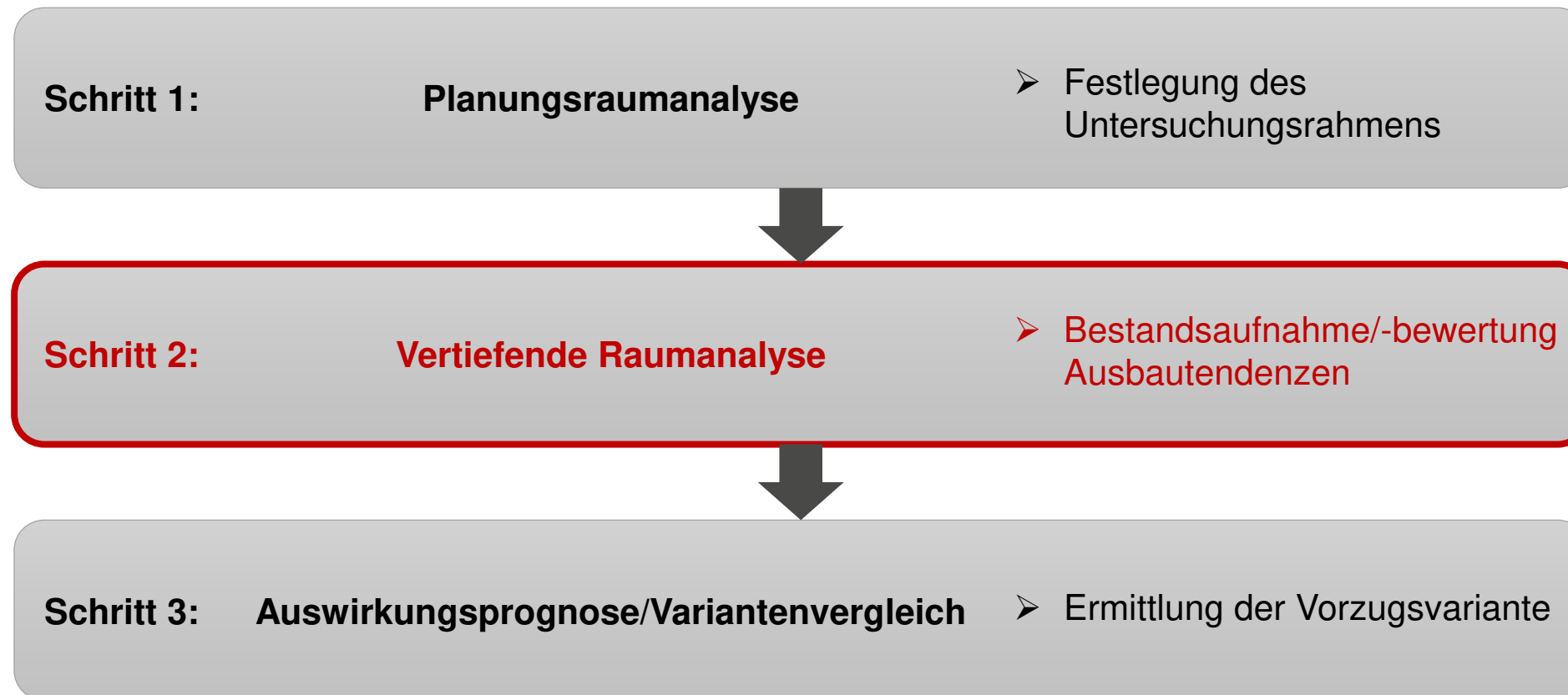


Ausbautendenzen



Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Arbeitsschritte UVU





Straßenplanerischer Variantenentwurf

**Vertiefte Ausarbeitung der Varianten 6.1 und 6.2
als Grundlage für den Variantenvergleich**

Methodik

Grundlagenermittlung

Vorplanung



Analyse und
Bewertung der
Grundlagen



Festlegung der
Entwurfparameter

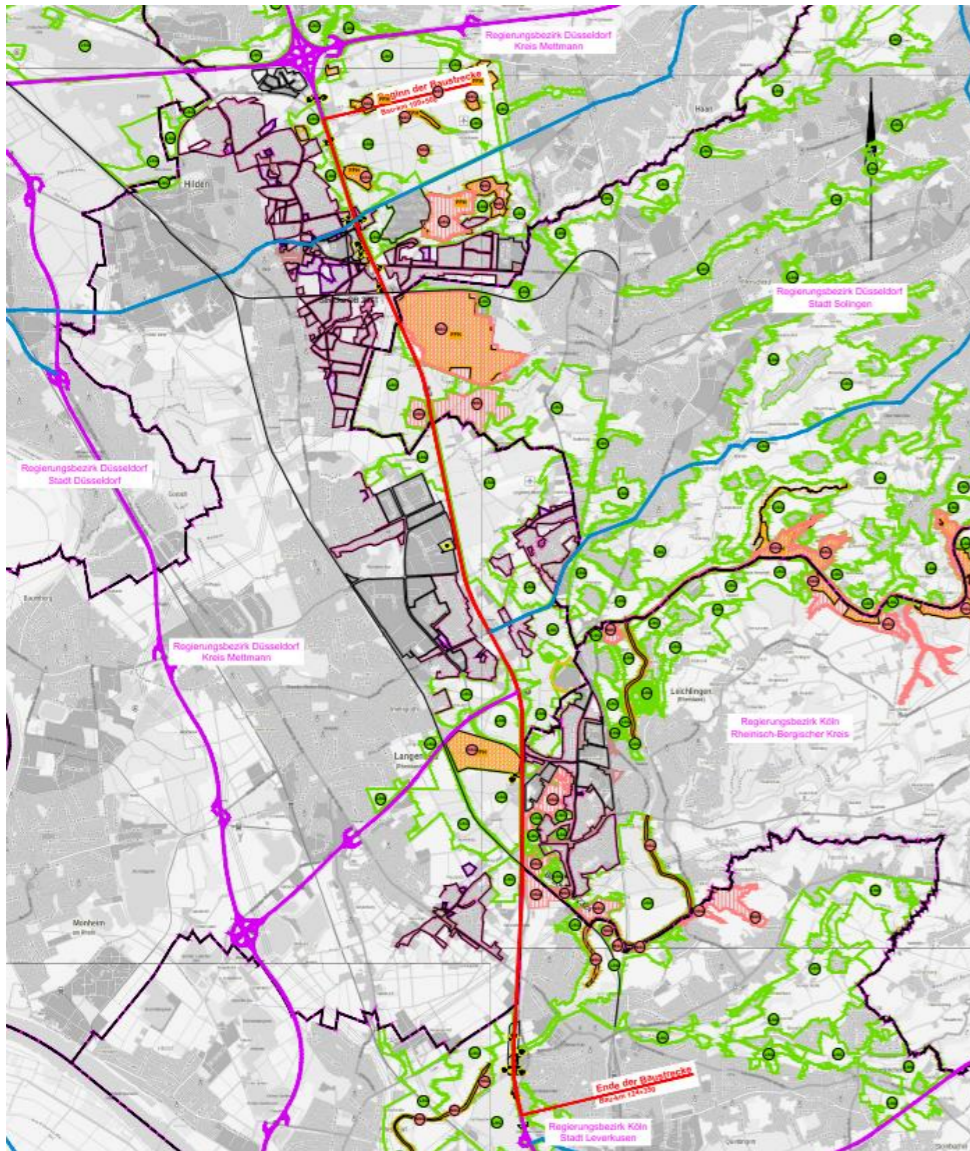


Varianten-
Übersicht



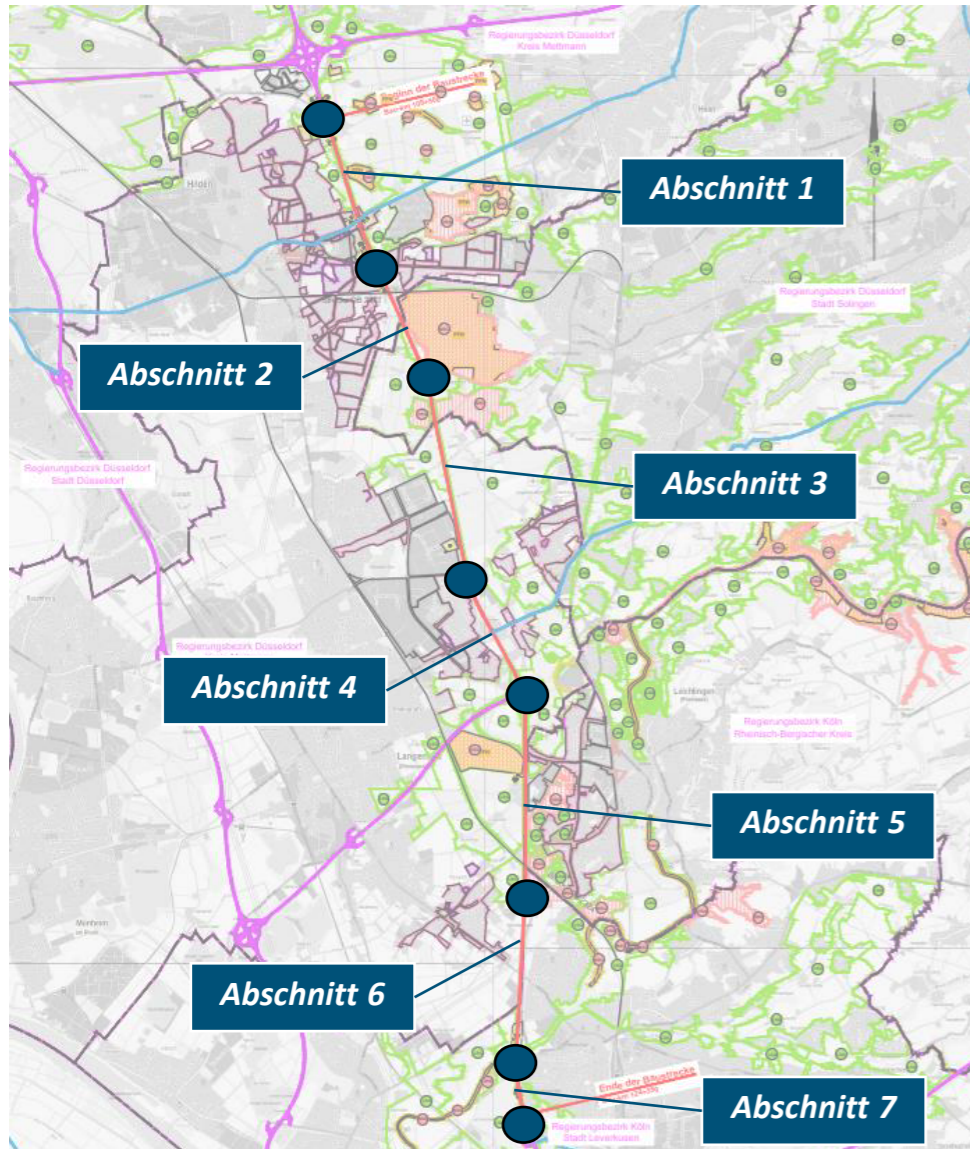
Vertiefte Ausarbeitung
der Varianten

Optimierte Linienführung



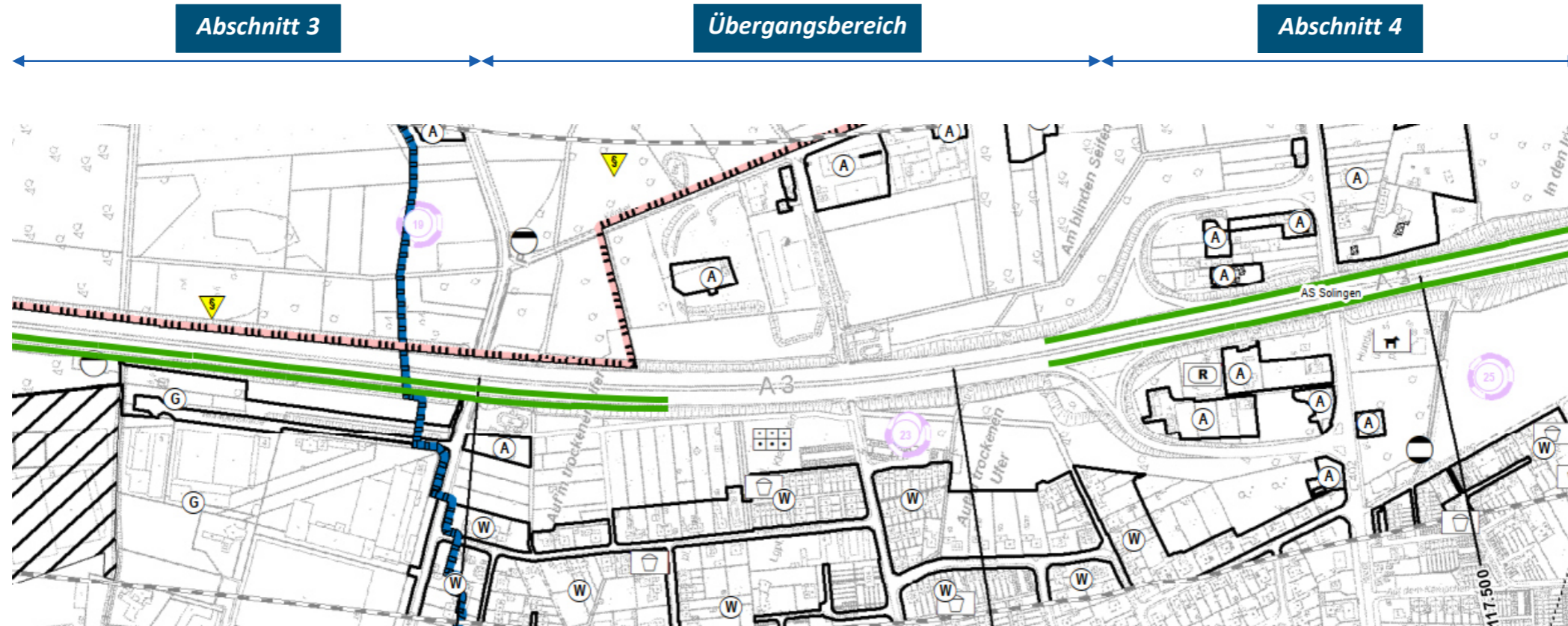
- Überlagerung der Ausbautendenzen mit der technischen Planung der infrage kommenden **Varianten 1, 2 und 3** zur Festlegung einer **optimierten Linienführung**.
- Maßgebende Randbedingungen für die Festlegung von Bewertungsabschnitte sind die **Zwangspunkte der technischen Planung, wie:**
 - Bauanfang und Bauende
 - Weiterführende Planungen
 - Achshauptpunkte
- Ein Wechsel zwischen Varianten ist aus **technischen Gründen** nur im Bereich von Kurven möglich.

Festlegung von Bewertungsabschnitten



- **Abschnitt 1:** Anschluss AK Hilden bis B 228
- **Abschnitt 2:** B 228 bis südlich TR Ohligser Heide
- **Abschnitt 3:** Südlich TR Ohligser Heide bis nördlich AS Solingen
- **Abschnitt 4:** Nördlich AS Solingen bis AD Langenfeld
- **Abschnitt 5:** AD Langenfeld bis PWC Reusrather Heide
- **Abschnitt 6:** PWC Reusrather Heide bis Wupper
- **Abschnitt 7:** Wupper bis nördlich AS Leverkusen-Opladen

Überlagerung



Zusammenfassende schutzgutübergreifende Darstellung

-  asymmetrisch OST
-  asymmetrisch WEST
-  symmetrisch
-  keine Ausbautendenz

Quelle: AFRY

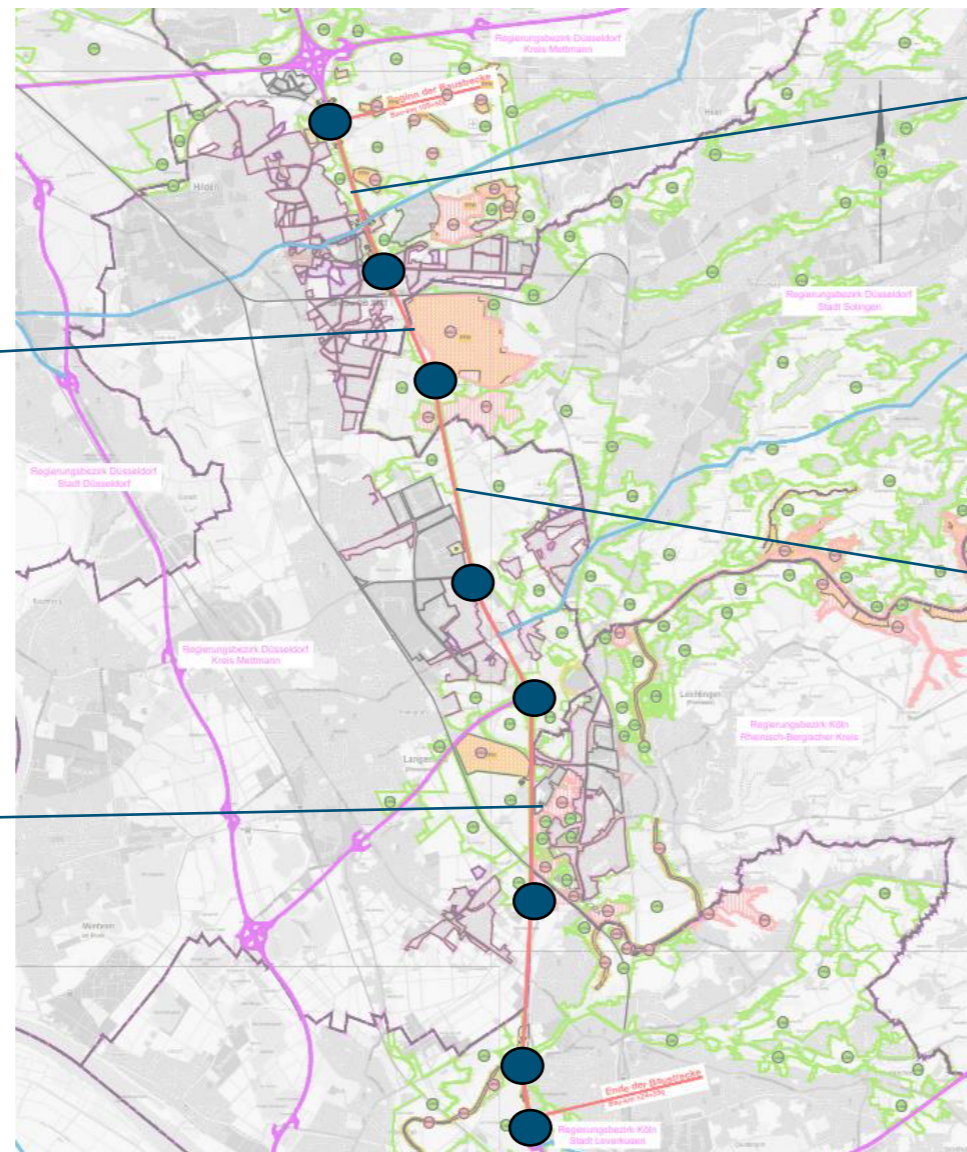
Vertiefter Variantenentwurf – Variante 6.2

Abschnitt 1
Ausbau symmetrisch

Abschnitt 2
Ausbau asymmetrisch
westseitig

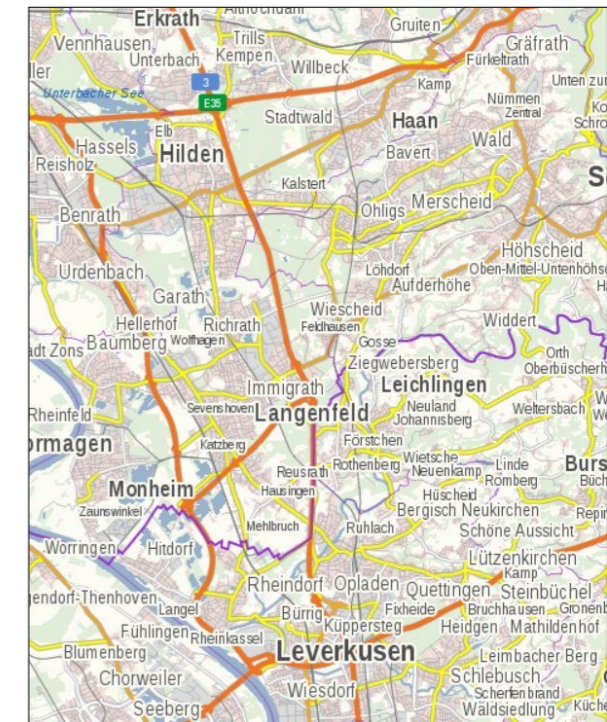
Abschnitt 3
Ausbau asymmetrisch westseitig

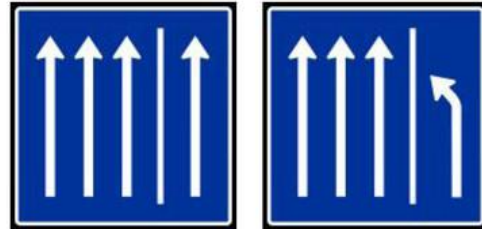
Abschnitte 4-7
Ausbau symmetrisch



Fazit Vertiefter Variantenentwurf

- **Zwei neue Varianten infolge der Überlagerung von Ausbautendenzen und technischen Varianten. Dabei handelt es sich um optimierte Varianten auf Basis der technischen Varianten 1 und 3.**
- **Varianten 6.1 und 6.2 als Ergebnis der Überlagerung unterscheiden sich im Wesentlichen in Abschnitt 2. Hier ergibt sich für die Variante 6.1 ein symmetrischer Ausbau, bei Variante 6.2 ein asymmetrischer Ausbau westseitig.**
- **Im weiteren Verlauf erfolgt der Ausbau für beide Varianten symmetrisch, im Abschnitt 3 asymmetrisch auf der Westseite.**
- **Weitere Optimierungsmöglichkeiten zur Reduzierung der Eingriffe, z. B. durch Anpassung der Böschungen sind im weiteren Planungsprozess zu prüfen.**





Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF)

Untersuchungsauftrag

- Gesetzlicher Untersuchungsauftrag „TSF“ des Landesverkehrsministeriums an Straßen. NRW:

Prüfung, ob eine temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden bis zum endgültigen Ausbau realisierbar ist.

Ziel der TSF:

- Übergangslösung zur Verbesserung des Verkehrsflusses bis zum endgültigen Ausbau.
- ein kurzfristiges Reagieren auf aktuellen Leistungsengpässe.
- Bewältigung von hohen Verkehrsspitzen während des Berufsverkehrs.



Foto: Fotolia

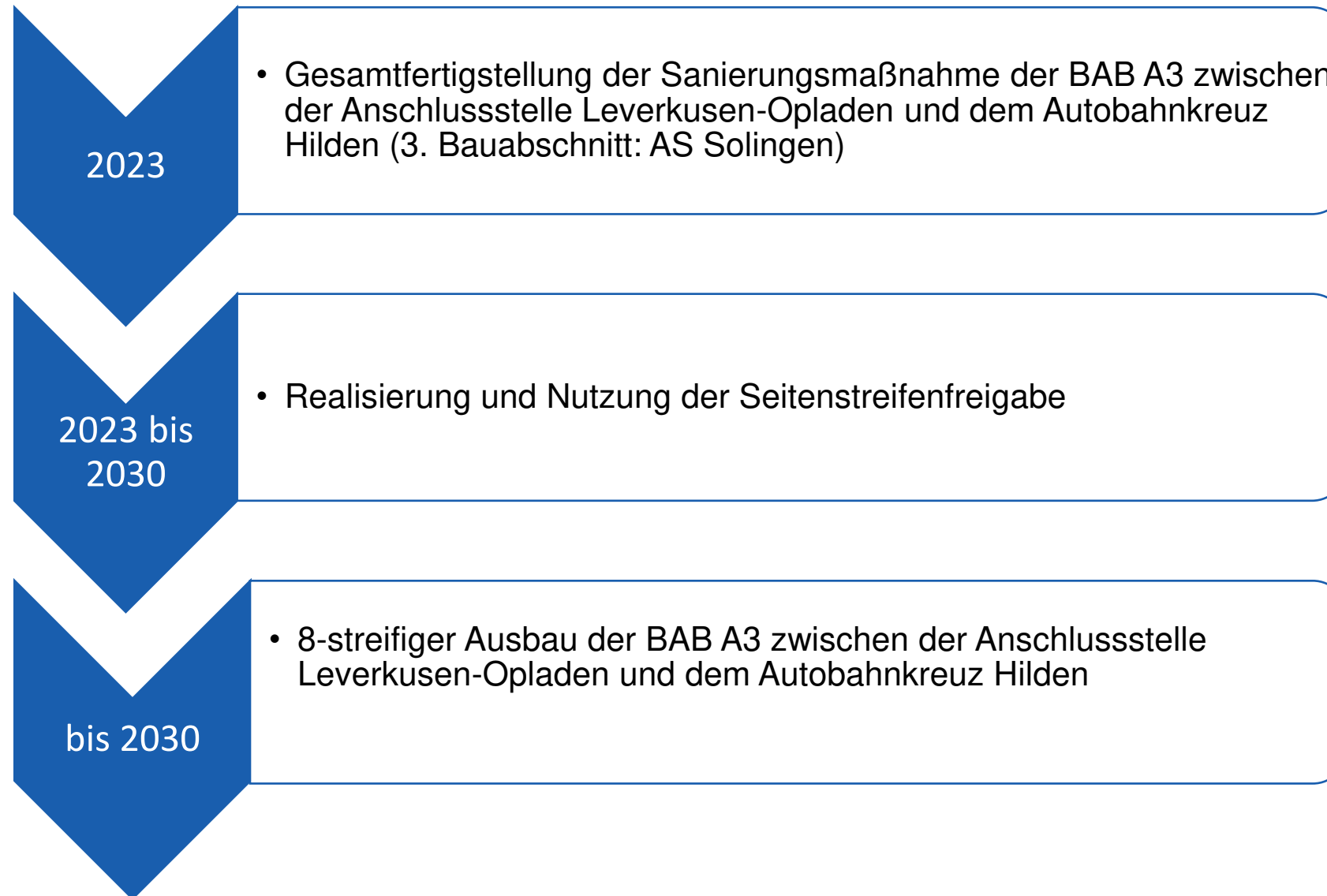
Gesetzliche Verankerung

- Gemäß des Allgemeinen Rundschreibens **Straßenbau Nr.20/2002** kommt eine Seitenstreifennutzung nur im Vorgriff auf den regelgerechten Ausbau von überlasteten BAB-Strecken in Betracht.
(Hierzu ist es unabdingbar, dass der Ausbau der betroffenen Strecke im Bedarfsplan vorgesehen ist.
Verankerung der Maßnahme in der höchsten von vier Kategorien, „**Vordringlicher Bedarf- Engpassbeseitigung**“)
- Basierend auf Ergebnisse von Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen kommt eine dauerhafte Umnutzung des Seitenstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage.



BAB A7 Foto: dpa

Zeitfenster für den Bau und die Nutzung einer TSF



max. 7
Jahre

Maßgebende Aspekte für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe

Maßgebende Aspekte für die Realisierung einer temporären Seitenstreifenfreigaben „TSF“

Geometrische Aspekte

- Fahrstreifenbreiten
- Nothaltebuchten
- Anschlussstellen und Knotenpunkte
- Rastanlagen
- Bauwerke
- Sichtverhältnisse

Bauliche Aspekte

- Tragfähigkeit des Oberbaus für LKW Nutzung
- Querneigung
- Ausreichende Entwässerung

Betriebliche Aspekte

- Geschwindigkeitsbegrenzung (100 km/h)
- Ggf. LKW-Überholverbot
- Videoüberwachung und Steuerung
- Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlage

Rechtliche Aspekte

- UVP-Verfahren
- Baurecht

Besondere Herausforderungen (Was muss untersucht werden ?)

➤ neue Markierung des Querschnittes

- 3,50 m Breite für von Schwerverkehr benutzten Fahr-und/oder Seitenstreifen.
- Eine Mindestbreite von 3,25 m für die übrigen Fahrstreifen (100km/h Höchstgeschwindigkeit gemäß VwV-StVO*).
- Verbreiterung der Fahrbahn (erhebliche Anpassung der Lärmschutzwände).
- Überprüfung der Tragfähigkeit des Seitenstreifens ggf. bauliche Maßnahme zu Erhöhung der Tragfähigkeit.

➤ Errichtung Von Nothaltbuchten

- Mindestens alle 1000 m Nothaltbuchten zur Verkehrssicherung für das kurzfristige Halten und Abstellen von defekten Fahrzeugen (auf dem 15,2 km langen Abschnitt mindestens 15 Nothaltbuchten je Richtungsfahrbahn).
- Prüfung von Standorten für Nothaltebuchten unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkten im Rahmen der Machbarkeitsstudie.
- Umweltverträglichkeitsprüfung ggf. UVS und Planfeststellung.

➤ Steuerung-und Überwachungssysteme für die Regelung der temporären Freigabe des Seitenstreifens

*Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Besondere Herausforderungen

AS Solingen

- Wohnbebauungen in den Ohren der Anschlussstelle
- **erste Variante:** Unterbrechung der Seitenstreifenumnutzung im Bereich der AS Solingen
- **Zweite Variante:** die Seitenstreifen über den Anschlussbereich hinwegzuführen. Der Rechtsab- und einbiegestreifen nach außen zu versetzen um ein sicheres Ein- und Ausfädeln zu gewährleisten.
(Hier Planfeststellungsverfahren)



BAB A3, AS Solingen Foto: Google Maps

Besondere Herausforderungen

Tank- und Rastanlage „Ohligser Heide“ Hilden

- Die T & R „Ohligser Heide“ in Hilden liegt dicht zur Fahrbahn der A3



BAB A3 Foto: Straßen.NRW



- Auf der Ostseite unmittelbar angrenzendes FFH-Gebiet Ohligser Heide

Ergebnisse der ersten verkehrstechnischen Untersuchung zur TSF

Untersucht wurden folgende Fälle von der Verkehrszentrale NRW:

- **Nullfall:** 3-streifig mit Seitenstreifen (d.h. heutiger Ausbauzustand) inkl. Steigerung Prognose-Nullfall 2030 (**Verkehrszunahme +2 %**)
- **Planfall 1:** 3-streifig mit TSF inkl. Steigerung Prognose-Planfall 2030 (**Verkehrszunahme +15 %**)
- **Planfall 2:** 4-streifig mit Seitenstreifen inkl. Steigerung Prognose-Planfall 2030



BAB A3 Foto: Matzerath

- Als Ergebnis werden die Gesamtverlustzeiten für alle Fahrzeuge sowie die damit verbundenen Kosten, bewertet nach den Zeitkostensätzen des Bundesverkehrswegeplans 2030, ausgegeben.

Ergebnisse der ersten verkehrstechnischen Untersuchung zur TSF

	Zeitverluste h/a	Zeitkosten TEuro / a
Nullfall: 3-streifig mit Seitenstreifen	88.991	1.337.061
Planfall 1: 3-streifig mit TSF	73.053	1.094.164
Planfall 2: 4-streifig mit Seitenstreifen	13.590	199.374
Differenz Planfall 1 zu Nullfall	-17,91%	-18,17%
Differenz Planfall 2 zu Nullfall	-84,73%	-85,09%



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!