


# Dialog zum achtspurigen Ausbau der A3 zwischen Anschlussstelle Leverkusen Opladen und Autobahnkreuz Hilden

## Digitaler Infomarkt



Aktuelles   Chat-Sprechstunden   Informations- und Beteiligungsformate   Themenbereiche   Kritische Stimmen

Presse

**Die Autobahn Rheinland**

**Digitale Infomarkt - Ausbau A3**

Herzlich willkommen auf dem Infomarkt zum Ausbau der A3! Auf dieser Website konnten Sie sich vom 15. bis zum 19. März 2021 über den Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusens-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden informieren und sich mit den Verantwortlichen der Autobahn GmbH Rheinland und den Gutachter\*innen austauschen. Die Website bleibt für Ihre Information weiterhin online.

**Termine im Überblick**

- Live-Chat: 15. März 2021 17 Uhr – Thema: Planungsauftrag / Dialoggegenstand
- Live-Chat: 16. März 2021 17 Uhr – Thema:

**vom 15.03.2021 bis 19.03.2021**

**via Website (a3-infomarkt.de) und Cisco WebEx**

**Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse**



IKU GmbH · Olpe 39 · 44135 Dortmund · Tel. 0231\_931103-0 · Fax. 0231\_931103-50  
mail@dialoggestalter.de · www.dialoggestalter.de

Geschäftsführer: Marcus Bloser · HRB 9583 · Amtsgericht Dortmund

Dortmunder Volksbank · Konto 2606066900 · BLZ 44160014 · Sparkasse Dortmund · Konto 231004335 · BLZ 44050199

Steuernummer: 314/5701/4494 · UID (VAT): DE124654039

## Inhalt

Hintergrund.....	3
Ergebnisse .....	7
Teilnahmezahlen.....	7
Anregungen, Fragen und Antworten.....	7
Planungsauftrag und Dialoggegenstand.....	7
Verkehrsgutachten .....	8
Umwelt, Lärmschutz und Ausbauvarianten.....	12
Temporäre Seitenstreifenfreigabe.....	18
Anhang .....	21
Teilnahmeliste (Abschlussveranstaltung).....	21
Website des digitalen Infomarkts.....	22
Vismo Web .....	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.

Format Infomarkt

Eines der Dialogformate ist der Infomarkt, der den direkten Austausch zwischen der interessierten Öffentlichkeit und Expert\*innen der Autobahn GmbH möglich macht. Anhand von aufbereiteten Medien werden an verschiedenen Themenständen Zwischenstände zum Bauvorhaben sowie zentrale Aspekte des Projekts von Expert\*innen vorgestellt. Fragen, Anmerkungen und Anregungen der Teilnehmenden können persönlich angesprochen und diskutiert werden. Es ist geplant, Veranstaltungen in diesem Format in allen Anrainerkommunen durchzuführen. Aufgrund der Corona-Pandemie hat der erste Infomarkt digital stattgefunden.

Ziele digitaler Infomarkt

Vom 15. bis 19. März 2021 fand der digitale Infomarkt zum geplanten Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden statt. Ziel war es,

- Transparenz über den Planungsprozess und Herleitung der Zwischenstände zu herstellen, Meinungsbildung zu unterstützen,
- Resonanz und Feedback einzuholen und Fragen zu beantworten
- sowie Anregungen und Hinweise zu planerischen Zwischenergebnissen zu erhalten.

Informationselemente digitaler Infomarkt

Für den digitalen Infomarkt wurde eine Website unter [a3-infomarkt.de](https://a3-infomarkt.de) eingerichtet. Hier sind verschiedene Informationsfilme mit besprochenen Präsentationen zu den Themen „Umwelt / Grundlagen für den Variantenentwurf“, „Verkehrsgutachten“, „Lärmschutz“ und „Temporäre Seitenstreifenfreigabe“ zu finden. Dazu kommen ein 360-Grad-Überflugvideo zum fraglichen Abschnitt und die Möglichkeit, über Vismo Web die verschiedenen Ausbauplanvarianten in 3D-Sicht zu betrachten. Außerdem können sich Besucher\*innen allgemein über geplante Informations- und Beteiligungsformate informieren.

Auch andere Organisationen hatten die Möglichkeit, ihre Sicht der Dinge darzustellen. Hier hat die Bürgerinitiative *3reicht!* eigene Thesen und Meinungen zum geplanten Ausbau zusammengefasst und auf die eigene Website<sup>1</sup> verlinkt.

---

<sup>1</sup> <https://www.3reicht.de/>.

Interaktions-  
elemente digitaler  
Infomarkt

In der Veranstaltungswoche vom 15. bis 19. März 2021 hatten Interessierte die Möglichkeit, verschiedene Interaktionselemente für den Austausch mit Mitarbeiter\*innen der Autobahn GmbH und Expert\*innen zu nutzen. Diese Interaktionselemente wurden nach der Abschlussveranstaltung deaktiviert.

**Kommentarfunktion (a3-infomarkt.de):**

Unter den Informationsvideos konnten in Form von Kommentaren Fragen und Anmerkungen hinterlassen werden, die von Mitarbeiter\*innen der Autobahn GmbH beantwortet wurden. Außerdem bestand für Besucher\*innen die Möglichkeit, auf Kommentare anderer Personen zu antworten und diese positiv oder negativ zu bewerten. Auf Wunsch externer Dialogteilnehmer\*innen wurde diese Bewertungsfunktion am 16. März 2021 deaktiviert.

**Chat-Sprechstunden (a3-infomarkt.de):**

Vom 15. bis 18. März gab es täglich eine einstündige Chatsprechstunde, zu der sich Interessierte vorab anmelden konnten. Dabei standen die Tage unter einem Schwerpunktthema, zu denen Teilnehmende in einem nichtöffentlichen Chat mit Mitarbeiter\*innen der Autobahn GmbH und Expert\*innen aus verschiedenen Gutachterbüros diskutieren konnten.

**Abschlussveranstaltung (Cisco WebEx):**

In einer öffentlichen Abschlussveranstaltung am 19. März 2021 (14:00 bis 18:00 Uhr) wurden die wichtigsten Botschaften der Infomarktwoche zusammengefasst. Teilnehmende hatten die Möglichkeit, im Plenum Fragen und Anmerkungen zu formulieren und im Dialog mit Mitarbeiter\*innen der Autobahn GmbH und Expert\*innen der Gutachterbüros zu erörtern.

Programm der  
Chatsprechstunden  
(15.-18.03.2021)

Tag (17:00-18:00 Uhr)	Thema
Montag, 15.03.2021	Planungsauftrag / Dialoggegenstand
Dienstag, 16.03.2021	Verkehrsgutachten
Mittwoch, 17.03.2021	Umwelt / Lärmschutz / Ausbauvarianten
Donnerstag, 18.03.2021	Temporäre Seitenstreifenfreigabe

Programm der  
Abschluss-  
veranstaltung  
(19.03.2021)

Zeit	Thema
13.45	Technikcheck als optionales Angebot für Teilnehmende
14.00	<b>Begrüßung und Einführung Baustein 1</b> Jürgen Anton (IKU) im Gespräch mit Friederike Schaffrath (Autobahn GmbH)
14.10	<b>Moderierte Fragen und Antworten zu Planungsauftrag und Dialoggegenstand</b> Aufarbeitung von Hinweisen aus dem Infomarkt mit Andreas Früh (Autobahn GmbH) und Möglichkeit für Teilnehmende zum direkten Dialog
14.45	<b>Ende Baustein 1</b>
14.45	Technikcheck als optionales Angebot für Teilnehmende
15.00	<b>Begrüßung und Einführung Baustein 2</b> Gregor Schnittker (IKU) im Gespräch mit Andreas Früh (Autobahn GmbH)
15.10	<b>Moderierte Fragen und Antworten zu Verkehrsgutachten</b> Aufarbeitung von Hinweisen aus dem Infomarkt mit Alexander Sillus (BBW) und Andreas Früh (Autobahn GmbH) zu Verkehrsgutachten und Prognosen
15.45	<b>Ende Baustein 2</b>
15.45	Technikcheck als optionales Angebot für Teilnehmende
16.00	<b>Begrüßung und Einführung Baustein 3</b> Jürgen Anton (IKU) im Gespräch mit Andreas Früh (Autobahn GmbH)
16.10	<b>Moderierte Fragen und Antworten zu Umwelt, Lärmschutz und Ausbauvarianten</b> Aufarbeitung von Hinweisen aus dem Infomarkt mit Kai Kutschki und Markus Schweiger (Ingenieurbüro Obermeyer), Maurice Müller (Autobahn GmbH) sowie Sandra Vogel (Ingenieur- und Beratungsunternehmen Afry)
16.45	<b>Ende Baustein 3</b>
16.45	Technikcheck als optionales Angebot für Teilnehmende

Zeit	Thema
17.00	<b>Begrüßung und Einführung Baustein 4</b> Gregor Schnittker (IKU) im Gespräch mit Andreas Früh (Autobahn GmbH)
17.10	<b>Moderierte Fragen und Antworten zur <b>Machbarkeitsstudie Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF)</b></b> Aufarbeitung von Hinweisen aus dem Infomarkt mit Ahmed Ben Moallem und Andreas Früh (Autobahn GmbH)
17.45	<b>Ende Baustein 4 - Nächste Schritte und Ausblick</b> Jürgen Anton im Gespräch mit Andreas Früh (Autobahn GmbH)
18.00	<b>Ende der Veranstaltung</b>

## Ergebnisse

Nachfolgend sind die Ergebnisse des digitalen Infomarktes dokumentiert: Teilnahmezahlen sowie Anregungen, Fragen und Antworten. Die Ergebnisse sind thematisch gruppiert und wurden aus den Kommentaren, Chats und Wortmeldungen der Abschlussveranstaltung zusammengetragen. Es handelt sich nicht um ein Wortprotokoll, sondern um eine Zusammenfassung der Kernfragen und -aussagen.<sup>2</sup> Die Links zu den Themenseiten und Informationsvideos der Website sind im Anhang beigefügt.

## Teilnahmezahlen

Website  
(a3-infomarkt.de)

Interaktionselemente	Anzahl
Seitenaufrufe insgesamt	ca. 5.600 <sup>3</sup>
Kommentare insgesamt (extern)	35
Chats insgesamt	20

Abschluss-  
veranstaltung  
(Cisco WebEx)

Zeit	Anzahl externe Teilnehmende
Block 1: 14-15 Uhr	18
Block 2: 15-16 Uhr	17
Block 3: 16-17 Uhr	17
Block 4: 17-18 Uhr	20

## Anregungen, Fragen und Antworten

### Planungsauftrag und Dialoggegenstand

- Planungsauftrag sollte der Ausbau auf jeweils vier Spuren, Standstreifen und Lärmschutz sein. Die Nutzung des Seitenstreifens über sieben Jahre ist keine Lösung des Verkehrsproblems.

**Antwort:** Zu unterscheiden sind der Planungsauftrag des Bundes (Ausbau auf vier Spuren je Richtung) und der Prüfungsauftrag des Landes (TSF im Vorgriff auf den Ausbau). Das Land NRW hat die Autobahn GmbH beauftragt zu untersuchen, ob die

<sup>2</sup> Fragen und Antworten bei der Abschlussveranstaltung wurden in handschriftlichen Notizen protokolliert.

<sup>3</sup> Auch nach dem Ende des digitalen Infomarkts wird die Website weiter besucht. Vom 20. März bis 06. April 2021 wurde die Seite weitere 1538 Male aufgerufen.

temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) im Vorfeld des Ausbaus möglich ist. Als dauerhafte Lösung kommt die TSF (u.a. aus Gründen der Verkehrssicherheit) nicht in Betracht.

- **Wie grenzen sich die Aufgaben der Autobahn GmbH und die des Fernstraßenbundesamtes voneinander ab?**

**Antwort:** Die Autobahn GmbH führt die Planungen zum Ausbau der A3 zwischen Leverkusen-Opladen und Hilden aus und ist operativ tätig. Bei dem geplanten Ausbau der A3 ist kein formelles Linienbestimmungsverfahren erforderlich, weil der Ausbau trassennah stattfinden soll, also anhand der bereits bestehenden Trasse. Die Autobahn GmbH findet im Laufe des Verfahrens eine Vorzugsvariante. Diese Vorzugsvariante durchläuft den Genehmigungsweg bei der Autobahn GmbH und stellt ein verwaltungsinternes Verfahren dar. Gegenstand des weiteren Verfahrens wird dann der Feststellungsentwurf auf Grundlage eines Vorentwurfes sein. Das Planfeststellungsverfahren wird durch das Fernstraßenbundesamt (Leipzig) dann auf Basis des Feststellungsentwurfs der Autobahn GmbH durchgeführt.

- **Wer entscheidet wann über den Ausbau?**

**Antwort:** Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung. Nach der Grundlagenermittlung (u.a. durch eine umfangreichen Verkehrsuntersuchung sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie [UVS]) werden momentan verschiedene Ausbaumöglichkeiten betrachtet. Wenn eine Vorzugsvariante gewählt wurde, beginnt die Entwurfsplanung, auf die die Genehmigungsplanung und Planfeststellung folgen. Im Planfeststellungsverfahren entscheidet das Fernstraßenbundesamt, ob und wie ausgebaut wird.

- **Der Bedarfsplan muss 2021 überprüft werden. Was ist, falls nach der Überprüfung ein Ausbau nicht mehr als notwendig anzusehen ist?**

**Antwort:** Bei solchen Ergebnissen bzw. Erkenntnissen wird der Planungsauftrag angepasst.

## Verkehrsgutachten

- **Wann wird das Verkehrsgutachten aktualisiert, damit aktuelle Entwicklungen wie die Zunahme von Home Office, Carsharing, Mobilitätswende etc. berücksichtigt werden?**

**Antwort:** Verkehrsprognosen werden in der Regel mit einem Prognosehorizont von 15 Jahren alle fünf Jahre fortgeschrieben. Grundlage sind u.a. die Bundesverkehrszählungen, die alle fünf Jahre stattfindet (die letzte 2015). Die Zählung, die turnusgemäß 2020 stattfinden sollte, hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) aufgrund der Corona-Pandemie verschoben. Eine neue



Zählung ist insofern noch durchzuführen. Auf Grundlage der neuen Verkehrsprognose für das Jahr 2035 wird die Planung zum Ausbau der A3 ggf. zu überprüfen sein; dies kann bei Bedarf auch zu einer Anpassung des Planungsauftrages an die Autobahn GmbH durch das BMVI.

- **Wurden bei der Ausarbeitung der Verkehrsprognose Maßnahmen wie die neue RRX-Strecke und neue sowie zukünftig geplante Radschnellwege 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.

- **Was ist die Grundlage für das Gutachten?**

**Antwort:** Die Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der A3 stützt sich auf die Bundesverkehrswegeplanung 2030, die im Jahr 2016 durch den Bund beschlossen wurde und die Grundlage des Bedarfsplans darstellt. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung orientiert sich der Ausbaubedarf einer Verkehrsanlage wie der A3 nicht an der Ist-Analyse, sondern an der Prognose. Bei der Ermittlung der Prognoseverkehrsbelastungen wird von einem störungsfreien Netz ausgegangen, d.h. ohne Unfälle oder Baumaßnahmen.

Die Betrachtung des Belastungsspektrums zeigt, dass die prognostizierte Belastung auf der A3 im untersuchten Abschnitt sogar über der Kapazität eines Ausbaus mit acht Fahrspuren liegt (zum Belastungsspektrum s. Ausschnitt aus RAA unter <https://a3-info-markt.de/wp-content/uploads/2021/03/DTV.png>). Daher wird der Verkehr zusätzlich durch technische Anlagen unterstützend zu managen sein.

Ein Überblick über die Verkehrsbelastungen von den Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist online<sup>4</sup> abrufbar.

- **Die aktuelle Prognose hat den Horizont 2030. Wenn man von einem etwa zehnjährigen Bau ab 2030 ausgeht, wäre der Ausbau ca. 2040 beendet. Warum wird nicht mit dem Prognosehorizont 2040 gearbeitet?**

**Antwort:** Damit aktuelle Entwicklungen zeitnah in Planungen berücksichtigt werden können, werden Verkehrsprognosen in der Regel alle 5 Jahre mit einem Prognosehorizont von 15 Jahren fortgeschrieben. Ein längerer Betrachtungszeitraum als die 15 Jahre würden die Prognosen unsicherer machen. Grundlage für die Verkehrsprognose ist die Bundesverkehrszählung. Die letzte Zählung

<sup>4</sup> [https://www.bast.de/BASt\\_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl\\_aktuell\\_node.html?cms\\_map=1&cms\\_filter=true&cms\\_jahr=Jawe2018&cms\\_land=&cms\\_strTyp=A&cms\\_str=A3&cms\\_dtvKfz=&cms\\_dtvSv=](https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?cms_map=1&cms_filter=true&cms_jahr=Jawe2018&cms_land=&cms_strTyp=A&cms_str=A3&cms_dtvKfz=&cms_dtvSv=)

hätte 2020 stattfinden sollen, wurde aber aufgrund der Corona-Pandemie verschoben. Wenn diese Zählung vorliegt, kann die Prognose 2035 erstellt werden und ist dann neue Grundlage für die Planung.

- **In der Prognose wird von einer Steigerung des Verkehrs von 1,5 % bis 2 % pro Jahr ausgegangen. Werden durch einen Ausbau noch mehr Fahrer\*innen angezogen? Inwieweit wird in der Prognose das Alternativszenario berücksichtigt: Wenn nicht ausgebaut wird, weichen die Menschen mehr auf Alternativrouten (A49, A57, A1) aus?**

**Antwort:** Zu zunehmendem Verkehr durch Ausbau: Wenn eine Verkehrsanlage überlastet ist, beeinflusst das die Wegwahl. Wenn eine Strecke ausgebaut / leistungsfähiger gemacht wird, verlagert das den Verkehr von anderen Strecken. Ziel des Ausbaus ist es auch, Verkehre, die eigentlich auf der Autobahn fahren sollen und stattdessen auf Alternativrouten fahren (vagabundierende Verkehre), auf die Autobahn zurückzuführen.

Zum Alternativszenario: Für alle Verkehrsuntersuchungen wird zu diesem Zweck ein Prognosebezugsfall berechnet. In ihm werden für das gesamte Straßennetz die Maßnahmen, die bis 2030 (Prognosehorizont) umgesetzt sein sollen, als abgeschlossen vorausgesetzt. Nur das betreffende Teilstück, das Fokus der Verkehrsuntersuchung sein soll, ist Gegenstand der Analyse. Anhand der Differenzen zwischen diesem Vergleichsfall und dem Prognosefall kann die Nutzung solcher Ausweichrouten abgelesen werden.

- **Sind vagabundierende Verkehre zwischen Leverkusen und Düsseldorf im Gutachten rechnerisch erfasst?**

**Antwort:** Der Verkehr, der sich durch den Ausbau auf die A3 verlagert, ist im Verkehrsgutachten an den Differenzen zwischen Prognosebezugsfall und Prognoseplanfall zu erkennen. Wo dieser Verkehr herkommt, ist an den Belastungsdarstellungen abzulesen.

- **Wann wird 2021 die Bedarfsplanung für die A3 zwischen Leverkusen und dem Hildener Kreuz neu bewertet?**

**Antwort:** Die Autobahn GmbH des Bundes führt das operative Geschäft im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch. Die Frage zu strategischen Belangen wäre z.B. über die politischen Vertreter\*innen an das Bundesverkehrsministerium zu stellen.

- **Wo befinden sich die Zählstellen auf dem Abschnitt zwischen Opladen und Leverkusen und seit wann sind sie in Betrieb?**

**Antwort:** Diese Informationen werden Ihnen weitergeleitet.

- **Wie viele Zählstellen gibt es an dem Abschnitt?**

**Antwort:** Zwischen den Anschlussstellen auf der Hauptfahrbahn gibt es im fraglichen Abschnitt jeweils eine Dauerzählstelle.

- Ist es möglich, die Zahlen des vollständigen Gutachtens zu erhalten?

Antwort: Die Zahlen werden im Anschluss an den Infomarkt zur Verfügung gestellt.

- Die Prognosen gehen von linearen Angaben aus. Wann sind bei einer linearen Entwicklung die Kapazitätsgrenzen einer achtspurigen Autobahn erreicht?

Antwort: Auch wenn eine vierspurige Fahrbahn in Zukunft ebenfalls an ihre Leistungsgrenze stoßen kann, können nur aktuelle Zahlen für eine Prognose herangezogen werden. Bei Bedarf wird dann mit verkehrssteuernden Maßnahmen gearbeitet.

- Die Prognose 2030 geht von 140 000 Fahrzeugen aus. Laut RAA sind acht Spuren für 120 000 Fahrzeuge anzusetzen. Ist die Achtspurigkeit damit nicht jetzt schon überholt?

Antwort: Das von Ihnen herangezogene Diagramm in der RAA endet bei 120 000, weil es in der RAA keine Zehnstreifigkeit gibt. Bei Bedarf kann wie am Kölner Ring mit weiteren verkehrssteuernden Maßnahmen gearbeitet werden.

- Welche Auswirkungen hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auf die Autobahn generell? Würde eine Begrenzung auf 100 km/h zwischen Leverkusen-Opladen und AK Hilden die prognostizierten Verkehre leistungsfähig abwickeln, ggf. zusammen mit einer dauerhaften Freigabe des Seitenstreifens?

Antwort: Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h erhöht die Kapazität der Autobahn etwas. Günstiger wäre eine Streckenbeeinflussungsanlage (etwa 2 % Kapazitätserhöhung). Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h würde nicht ausreichen, um die Leistungsfähigkeit der A3 genügend zu steigern. Eine dauerhafte Freigabe des Seitenstreifens ist nicht im Planungsauftrag enthalten und kommt aufgrund der aktuell gültigen Richtlinien und der Relevanz des Seitenstreifens im Betriebsablauf und in Notsituationen nicht in Betracht. Außerdem ist die Bedeutung der A3 als europäische Autobahn, auf der eine ausreichende Reisegeschwindigkeit gewährleistet werden muss, zu berücksichtigen.

- Wie viele Staus gibt es auf der A3? Werden Stauursachen auch erhoben?

Antwort: Die Notwendigkeit des Ausbaus orientiert sich an der zu gewährleistenden ausreichenden Verkehrsqualität. Eine Aussage zur Staulage bzgl. der A3 ist abrufbar unter:

[https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2020/2020\\_02\\_06\\_ADAC-Stauzahlen/index.php](https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2020/2020_02_06_ADAC-Stauzahlen/index.php)

Konkreten Zahlen zur Staubelastung sowie deren Aufschlüsselung werden weitergeleitet.

- Ohne die Baustellen Leverkusener Rheinbrücke und AK Hilden gäbe es keine Überfrequentierung des Autobahn Abschnitts Ohligser Heide. Inwieweit sind aktuelle Baustellen Teil dessen, was den Ausbau notwendig macht?

Antwort: Aktuelle Baustellen sind nicht relevant, da bei der Prognoseerstellung von einem störungsfreien Netz (ohne Unfälle oder Baumaßnahmen) ausgegangen wird und auch Wechselwirkungen mit anderen Baumaßnahmen berücksichtigt wurden. Außerdem ist die Autobahn in einen verkehrssicheren Stand zu bringen.

## Umwelt, Lärmschutz und Ausbauvarianten

- Wie wird das Klimaschutzgesetz von 2019 in Zukunft berücksichtigt, insbesondere, was den Bundesverkehrswegeplan und den Bedarfsplan angeht?

Antwort: Es obliegt nicht der Autobahn GmbH, den Bedarfsplan zu bewerten. Die Autobahn GmbH führt die Planung im Auftrag des Bundes aus. Der Bedarfsplan ist ein politisch entstandener Wille. Aktuelle Entwicklungen wie das Klimaschutzgesetz werden in die Fortschreibung der Verkehrsprognose 2035 einfließen.

- Welche Lärmschutzmaßnahmen sind bis Baubeginn 2030 vorgesehen?

Antwort: Bei der Ausbauplanung der A3 sind gesetzlich zwingend geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach den Kriterien der Lärmvorsorge zu untersuchen und zu planen. Konkrete Ergebnisse werden wir für die derzeit sich entwickelnde Vorzugsvariante zum achtspurigen Ausbau in der zweiten Jahreshälfte 2021 vorstellen können. Aktuell ist dann der Start eines Baus der Lärmschutzmaßnahme bis 2030 vorgesehen.

- Bei dem vorgesehenen Baubeginn 2030 und einer geschätzten Bauzeit von ca. acht Jahren kann man verbesserten Lärmschutz erst gegen Ende der 2030er Jahre erwarten. Warum wird der Lärmschutz nicht sofort verbessert?

Antwort: In der jetzigen Bestand-Situation wäre Lärmschutz lediglich nach den Auslösewerten der Lärmsanierung möglich. Für eine Lärmsanierung sind deutlich höhere Lärmpegel erforderlich als für Lärmschutzmaßnahmen bei einem Ausbau. Auch der Lärmschutz im Zuge einer Lärmsanierung müsste zunächst geplant, genehmigt und gebaut werden. Mit Blick auf die derzeitige Ausbauplanung wäre eine solche Umsetzung von Lärmschutz zudem wirtschaftlich nicht vertretbar.

Auch während der Bauzeit gibt es nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) Schallgrenzwerte, die eingehalten werden müssen. Deshalb werden auch für diese Zeit zwingende Schutzmaßnahmen für die Menschen (z. B. temporärer Lärmschutz während der Bauzeit) geprüft. Im Vergleich zum Verkehrslärmschutz sind in der Bauzeit deutlich strengere Grenzwerte und eine verlängerte Nachtzeit (20-7 Uhr) angesetzt. Konkrete Maßnahmen werden ausgearbeitet, wenn der Bauplan genauer festgelegt ist. Zudem wird in Baustellenbereichen die Geschwindigkeit reduziert, was den Lärm ebenfalls mindert. Die Autobahn GmbH wird in den Planungen berücksichtigen, den Lärmschutz während der Bauausführung möglichst frühzeitig zu realisieren.

- **Warum wird kein optimaler Lärmschutz in Verbindung mit einer dauerhaften Freigabe des Seitenstreifens angestrebt?**

**Antwort:** Das BImSchV regelt, dass die Grenzwerte ohne Einschränkung gelten, wenn eine neue Fahrspur hinzukommt (wie bei dem geplanten Ausbau). Für die TSF gilt das nicht, denn: Bei der TSF handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff. Bei einem erheblichen baulichen Eingriff ist für den Anspruch auf Lärmschutzvorsorge nach BImSchV zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung der Schallsituation (mind. Erhöhung von 2,1 dB[A]) vorliegt. Einen weiteren Anspruch auf Lärmschutzvorsorge kann es begründen, wenn ein Pegel von über 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts sich weiter erhöht. Beides wird bei der vorgeschlagenen dauerhaften Nutzung des Seitenstreifens nicht der Fall sein.

- **Wie viele Varianten werden untersucht?**

**Antwort:** Es gibt im fraglichen Abschnitt eine Vielzahl von Zwangspunkten, die berücksichtigt werden müssen (z.B. Verkehrswege, Leitungen, Wohngebiete, Naturschutzgebiete). Auf dieser Grundlage wurden in der Planung zum Ausbau der A3 zunächst 5 Varianten entwickelt:

- 1. eine symmetrische Form,
- 2. zwei jeweils um eine Fahrspurbreite nach links bzw. rechts verschobene Formen (1. und 2. sind Grundlage für die weiter untersuchten Varianten 6.1 und 6.2) und
- 3. zwei jeweils um eine gesamte Fahrbahnbreite verschobene Formen (inzwischen verworfen).

Im Rahmen des Variantenvergleichs der UVS wird die Nullvariante mit betrachtet.

- **Welche Schutzgüter werden in der UVS berücksichtigt und welche Rollen spielen diese für die weitere Planung?**

**Antwort:** Schutzgut Klima, Schutzgut Boden, Schutzgut Wasser, Schutzgut Mensch, Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Besonders in Naturschutzgebieten, FFH-Gebieten und gesetzlich geschützten Biotopen werden Eingriffe möglichst vermieden. In der UVS wird zunächst eine ausführliche Bestandsbeschreibung vorgenommen. Diese Erkenntnisse werden genutzt, um im Variantenvergleich die Vorzugsvariante zu ermitteln.

- **Von der Stadt Solingen wurde darauf hingewiesen, dass die Biotop-Kartierung nicht aktuell ist. Wie wird damit in der UVS umgegangen?**

**Antwort:** Diese Stellungnahmen haben wir im Rahmen des 2. UV-Beteiligungstermins bekommen. Den Hinweisen wird nachgegangen und die konkreten Flächen werden vor Ort begutachtet. Die Erfassung, die wir im Gelände durchführen, ist immer eine Momentaufnahme, deshalb sind solche Hinweise sehr hilfreich.

- **Werden in der UVS auch kumulative Effekte berücksichtigt, z.B. durch den Ausbau der Rastanlage?**

**Antwort:** Ja, die Einbeziehung eventueller kumulativer Effekte aus angrenzenden Projekten ist gesetzlich bei der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen. Zum Ausbau der Rastanlage gibt es allerdings noch keinen abschließenden Planungsstand.

- **Wie fließt die Wasserrahmenrichtlinie in die Planung ein?**

**Antwort:** Spätestens zur Planfeststellung wird ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erarbeitet, der die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach dem Wasserhaushaltsgesetz prüft. Dabei wird das Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot für die betroffenen Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper berücksichtigt.

- **Wurde untersucht, wie viel CO<sub>2</sub> beim Ausbau der Autobahn ausgestoßen wird und wie viel weniger CO<sub>2</sub> abgebaut werden kann, wenn Vegetation abgetragen wird?**

**Antwort:** Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß wird im Rahmen eines Schadstoffgutachtens berücksichtigt werden. Mögliche Vegetationsverluste gehen mit in die Bewertung der Varianten ein und es wird angestrebt, Eingriffe möglichst gering zu halten. Wenn im Zuge des Ausbaus Vegetation beeinflusst wird, wird das durch Ausgleichsmaßnahmen möglichst ortsnahe zum Eingriffsraum kompensiert. Das vertiefend zu betrachten ist (wie die Untersuchung des Lärmschutzes) ein Bestandteil des weiteren Planungsverfahrens.

- **Wie läuft die weitere Planung mit Blick auf die Varianten ab?**

**Antwort:** Aktuell werden die Erkenntnisse aus der UVS mit den technischen Möglichkeiten „verschnitten“ (was ist aus Umweltsicht vertretbar?). Daraus haben sich die Varianten entwickelt. Im Moment werden die Varianten 6.1 und 6.2 weiter betrachtet. Auf dieser Grundlage wird im Weiteren eine Vorzugsvariante entwickelt und (nach Genehmigung) komplett geplant. Dann entscheidet sich, welche Eingriffe erforderlich werden und wie kompensiert wird. Die Vorzugsvariante wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 vorliegen.

- **Welche Auswirkungen hat der Ausbau auf die Ohligser Heide?**

**Antwort:** Derzeit sind die Ohligser Heide betreffend zwei Varianten denkbar: ein symmetrischer Ausbau oder ein asymmetrischer Ausbau auf der Westseite. Um bereits im Vorfeld eine Variante für den Ausbau zu finden, bei welcher die Auswirkungen auf die Umwelt am geringsten sind, wird eine UVS durchgeführt.

- **Wird im Bereich der Rastanlage Ohligser-Heide ausgebaut und muss diese dann (nach außen) verlegt werden?**

**Antwort:** Hierzu stehen wir in Austausch mit der DEGES. Auf der Westseite in Fahrtrichtung Süden plant die DEGES den Ausbau der Anlage. Auf der Ostseite wird die Anlage räumlich durch das Naturschutzgebiet begrenzt. Daher werden Anpassungen zur Autobahnseite hin erfolgen müssen. Ein Ausbau wie auf der Westseite ist dort nicht vorgesehen.

- **Welche Höchstgeschwindigkeit wird künftig auf der A3 in diesem Abschnitt gelten?**

**Antwort:** Es wird nach freier Geschwindigkeit geplant. Über eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu entscheiden, ist Aufgabe der zuständigen Verkehrsbehörde.

- **Gibt es eine Übersicht der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in 3D-Vogelsicht und der hierzu verwendeten bestimmenden Messdaten?**

**Antwort:** Bei Vismo können Sie sich den Lärmschutz der Varianten 1 bis 3 als 3D-Darstellung ansehen.

- **Welcher Zusammenhang besteht zwischen Lautstärke / Lärm, Geschwindigkeit und Fahrzeugdichte?**

**Antwort:** Grob gesagt bedingt eine Halbierung der Geschwindigkeit eine Reduktion der Schallbelastung von ca. 6 dB(A). Eine Halbierung der Verkehrsstärke eine Minderung von 3 dB(A). Wenn mit Schallschutz eine Minderung von 10 dB(A) erreicht wird, entspricht dies in etwa der Verminderung der Verkehrsstärke auf 10 %, da es sich um eine logarithmische Berechnung handelt.

- **Welche Änderungen beinhaltet die RLS 19 gegenüber § 41-43 BImSchV?**

**Antwort:** RLS 19 ist die neue Berechnungsvorschrift und löst RLS 90 ab. In der neuen Vorschrift werden v.a. die Lärmquellen differenzierter betrachtet (neu etwa Unterscheidung LKW[-gewicht] mit / ohne Anhänger; Anteil von Motorradfahrer\*innen; Fahrbahnoberflächen usw.). Dadurch verändert sich das Berechnungsmodell.

- **Kann schon jetzt ostseitig der Lärmschutz verbessert werden, wenn zwischen dem Hildener Kreuz und der AS Solingen bei der Annahme eines Ausbaus westseitig ausgebaut wird?**

**Antwort:** Aktuell gibt es noch keine genehmigte Vorzugsvariante. Eine ausführbare Planung wird es erst mit vollziehbarem Baurecht geben. Erst dann ist eine Umsetzung des Lärmschutzes nach den Kriterien der Lärmvorsorge möglich.

- **Wann steht fest, wie genau der Ausbau geplant ist und ob der Ausbau an bestimmten Abschnitten nur auf einer Seite der Autobahn oder an beiden Seiten der Autobahn stattfinden wird? Wird beim Ausbau in Ratingen-Hösel / Richtung Ratingen-Eggerscheid ausschließlich die Seite genutzt, wo keine Häuser unmittelbar anliegen?**

**Antwort:** Im Moment steht noch keine Vorzugsvariante fest. Die Entwurfsplanung der Vorzugsvariante beginnt voraussichtlich nächstes Jahr. Stand jetzt ist von einem leicht asymmetrischen Ausbau auf der Westseite zwischen der B228 Elberfelder Straße und der Ohligser Heide auszugehen. Ein genauer Plan mit den Angaben zur Flächeninanspruchnahme liegt derzeit noch nicht vor. Der Erhalt des Hausbestandes hat bei unserer Planung die höchste Priorität. Mit Blick auf den Lärmschutz wird auch die Entfernung der Autobahn zur bestehenden Hausbebauung berücksichtigt. Auch zwischen der Ohligser Heide bis nördlich der AS Solingen ist nach aktuellem Stand von einem Ausbau in westliche Richtung auszugehen, in allen anderen Abschnitten von einem symmetrischen Ausbau.

- **Werden Baustraßen benötigt und wie breit müssen diese sein?**

**Antwort:** Diese Frage ist Teil Bauleistungsplanung (Bestandteil der späteren Planungsphasen). Verbreiterungsbereiche können als Baustraßen genutzt werden, bevor sie zur Autobahn werden. Außerdem kann Raum durch Fahrbreitenverringern gewonnen werden. Ziel ist es, den nötigen Platz von der Autobahn aus zu „versorgen“ und Eingriffe in die Umwelt zu vermeiden. Wie andere baubedingte Eingriffe werden auch Baustraßen in der UVS zur Genehmigungsplanung berücksichtigt.



- **Warum wird bei der Sanierung der A3 kein Lärmschutz verbessert und wieso wurde der Wall zwischen der A3 und der L403 gerodet?**

**Antwort:** Diese Frage bezieht sich auf die derzeitige grundhafte Sanierung der A3 in diesem Abschnitt. Bei der Sanierung handelt es sich um eine Erhaltungsmaßnahme im Sinne des § 4 (1) FStrG. Hinsichtlich des geplanten Ausbaus der A3 in diesem Abschnitt werden in dieser Maßnahme die Lärmschutzwände nicht saniert. Das wäre wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Die Rodungsarbeiten an dem Wall zwischen A3 und L403 (Ost-ring) sind Voraussetzung für die Sanierungsarbeiten der A3 in diesem Abschnitt. Es müssen verschiedene Teile der Verkehrsanlagen erneuert und neu gebaut werden.

- **Wann wird die Untersuchung der Kaltluftströmungen im Raum Hilden / Ohligser Heide vorgenommen? Wird berechnet, welche Auswirkungen die breitere Autobahn mit höheren Lärmschutzanlagen auf Kaltluftströme hat?**

**Antwort:** Es ist davon auszugehen, dass es im Rahmen der Genehmigungsplanung ein Gutachten dazu geben wird. Voraussetzung ist, dass die technische Planung (insbesondere der Lärmschutzwände) abgeschlossen ist. Gesetzlich erforderliche Untersuchungen liegen spätestens zur Planfeststellung vor.

- **Wie werden die Abwasser-/Regenabflussanlagen beim Ausbau geplant (insbesondere, was Starkregenereignisse angeht)?**

**Antwort:** Die Entwässerungsplanung ist entscheidender Bestandteil der Ausbauplanung von Autobahnen und wird in der Gesamtplanung immer weiter konkretisiert. Es wird Termine mit Trägern öffentlicher Belange (TöB) geben, bei denen die Entwässerungsplanung besprochen wird. Genaue Berechnungskriterien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorgaben. Die Rückhaltebecken werden voraussichtlich deutlich größer ausfallen, als sie momentan sind.

- **Können genauere Informationen und konkretere Daten bereitgestellt werden, als das über Vismo geschieht?**

**Antwort:** Aktuell handelt es sich in Vismo um die Darstellung von Ergebnissen aus der Vorplanung. Im Zuge der weiteren Planungen wird eine immer weitergehende Konkretisierung (z. B. parzellenscharf, Berechnungen zu Eingriffen) erfolgen.

## Temporäre Seitenstreifenfreigabe

- Warum wird keine (langfristige) TSF in Betracht gezogen? Anders als im ARS Nr. 20/2002 wird im *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen* (hrsg. v. Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen [FGSV]) die sechsspurige Fahrbahn mit TSF als langfristige Möglichkeit aufgeführt. Nach Untersuchungen von Prof. Dr. Geistefeldt (Ruhr-Universität Bochum) und BBW besitzt die sechsspurige Fahrbahn mit einer TSF nur 14 % weniger Kapazität als eine achtspurige Fahrbahn.

**Antwort:** Die Autobahn GmbH des Bundes hat den Auftrag, neben der Ausbauplanung der A3 von sechs auf acht Fahrspuren auch die Einrichtung einer TSF im Vorgriff auf den eigentlichen achtspurigen Ausbau der A3 zu prüfen (Machbarkeitsstudie). Was die Möglichkeit einer langfristigen TSF betrifft, ist das BMVI zuständig, das die für die Straßenbauverwaltung bindenden Vorgaben und Regelungen erlässt. Bei dem ARS Nr. 20/2002 handelt es sich weiterhin um eine gültige Weisung des BMVI. Aufgrund der aktuell gültigen Richtlinien und der Relevanz des Seitenstreifens im Betriebsablauf und in Notsituationen kommt eine langfristige TSF nicht in Betracht.

Wenn es im Planungszeitraum zu einer Neufassung der Richtlinien und relevanten Änderungen für die Einordnung einer dauerhaften TSF käme, würde die Planung angepasst.

- Wann würde der Seitenstreifen bei einer TSF freigegeben werden?

**Antwort:** Bei einer TSF werden die Seitenstreifen bei Verkehrsspitzen freigegeben. Es handelt sich hierbei aufgrund der Verkehrssicherheit um keine dauerhafte Freigabe. Der Seitenstreifen ist in seiner Funktion als Sicherheitsraum zum Abstellen von Pannenfahrzeugen und zur Abwicklung des Betriebsdienstes ein unverzichtbarer Bestandteil von Autobahnen. Beispiel für so eine Freigabe ist die bereits eingerichtete TSF auf dem benachbarten Abschnitt zwischen Hilden und Mettmann (dort ca. an sechs Std am Tag in der Hauptverkehrszeit). Zurzeit wird die Machbarkeit einer TSF bis zum Ausbau der A3 zwischen AS Leverkusen-Opladen und AK Hilden untersucht (Ergebnisse werden Mitte des Jahres 2021 erwartet).

- Was wird in der Machbarkeitsstudie zur TSF untersucht?

**Antwort:** Es wird untersucht, ob und wie notwendige Kriterien für eine TSF umgesetzt werden können, z.B.: Anlagen-/Steuerungskonzeption; Verbreiterung des Seitenstreifens im jetzigen Bestand der Autobahn, um ihn als vierten Streifen befahrbar machen; Nothaltebuchten, die mind. alle 1000 m eingerichtet

werden müssen; Anpassung der Ein- und Ausfahrten zu Anschlussstellen und Tank- u. Rastanlagen.

- **Wird die Machbarkeitsstudie TSF rechtzeitig fertiggestellt sein, damit sie in der Überprüfung des Bedarfsplans berücksichtigt werden kann?**

**Antwort:** In Bundesverkehrswegeplänen wird der Bedarf für Ausbau und Neubau festgestellt. Eine TSF ist weder Aus- noch Neubau und damit nicht Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans. D.h., unabhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird eine TSF nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Wenn es in der Überprüfung des Bedarfsplans neue Erkenntnisse gibt, wird sich das auch auf die Planung auswirken.

- **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.

- **Es scheint, als gebe es eine fehlerhafte Berechnung in den Zahlen der ersten verkehrstechnischen Untersuchung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis.**

**Antwort:** Die Berechnungen werden von der Verkehrszentrale NRW noch einmal sorgfältig überprüft. Im Anschluss an diese Prüfung werden die Zahlen, die online verfügbar sind, in jedem Fall neu aufbereitet, eingeordnet und mit Quellen versehen.

- **Wie kommen die Werte der Berechnung der Kosten-/Nutzenberechnung aus dem Informationsvideo zur TSF zustande? Beim geplanten Ausbau wird von Zeit-/Kostensparnissen i.H.v. ca. 85 % gesprochen. Bei der Variante mit TSF sind dies nur ca. 18 %.**

**Antwort:** Das liegt u.a. daran, dass die TSF noch Nebenwirkungen mit sich bringt, z.B. die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 100 km/h. Dadurch kann der Verkehr nicht so abfließen, wie er es bei einem Ausbau auf vier Fahrspuren und Ermöglichung der Richtgeschwindigkeit könnte.

- **Welchem Ablauf folgt die Beurteilung und Planung einer TSF, die übergangsweise von 2023 bis 2030 bestehen soll?**

**Antwort:** Zurzeit hat die Autobahn GmbH den Auftrag, die Machbarkeit zu untersuchen. Von den Entscheidungsträgern wird

dann über die Durchführung entschieden. Danach gibt es vertiefende Planung (z.B. zu der Frage, ob Baurecht erforderlich ist).

- In Hessen gibt es TSF, die nicht abhängig von einem kommenden Bauprojekt sind – warum nicht in NRW?

Antwort: Für die Autobahn GmbH ist das ARS Nr. 20/2002 des BMVI maßgeblich. Diese sieht die TSF nur im Vorgriff an den Ausbau vor. In Hessen gültige Regelungen müssen bitte dort erfragt werden.

- Bei der letzten Dialogveranstaltung ist bei der Präsentation der ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie TSF der Eindruck aufgekommen, dass diese aus zeitlichen Gründen (Aufwand für die kurze Zeit bis zum Ausbau zu groß?) nicht ernsthaft in Betracht gezogen / geprüft wird.

Antwort: Die Machbarkeit wird ernsthaft untersucht, mit der Planung wurde ein Fachbüro beauftragt. Wenn Ergebnisse vorliegen, wird es eine Entscheidung geben, wie damit umzugehen ist. Entscheidungsträger ist für die Autobahn GmbH das BVMV.

- Bei der gerade sanierten dreispurigen A3 wird zwischen Dreieck Langenfeld und Ausfahrt Solingen der Seitenstreifen als vierte Spur eingesetzt – ist das auch an anderen Abschnitten geplant?

Antwort: In diesem Abschnitt gab und gibt es wegen dem geringen Abstand zwischen dem AD Langenfeld und der AS Solingen einen durchgehenden Verflechtungsstreifen (die Einfahrt geht parallel zur A3 weiter und in die Ausfahrt der AS Solingen über). Es handelt sich hierbei nicht um eine sogenannte durchgehende Fahrspur.

Protokoll: Katrin Grothus

Dortmund, den 20.03.2021

## Anhang

### Teilnahmeliste (Abschlussveranstaltung)

Zeit	Anzahl externe Teilnehmende
Block 1: 14-15 Uhr	18
Block 2: 15-16 Uhr	17
Block 3: 16-17 Uhr	17
Block 4: 17-18 Uhr	20

Autobahn GmbH		
Friederike	Schaffrath	Autobahn GmbH
Andreas	Früh	Autobahn GmbH
Ahmed	Ben Moallem	Autobahn GmbH
Frederik	Garbe	Autobahn GmbH
Maurice	Müller	Autobahn GmbH
Sebastian	Bauer	Autobahn GmbH

Gäste		
Alexander	Sillus	Brilon Bondzio Weiser
Kristina	Heuer	Brilon Bondzio Weiser
Kai	Kutschki	Ingenieurbüro Obermeyer
Karl-Alfred	May	Ingenieurbüro Obermeyer
Markus	Schweiger	Ingenieurbüro Obermeyer
Sandra	Vogel	Afry
Johan	Von Karstedt	Afry

IKU_DIE DIALOGGESTALTER		
Jürgen	Anton	Moderation
Gregor	Schnittker	Moderation
Katrin	Grothus	Projektassistenz
Tobias	Nitschke	Projektassistenz

## Website des digitalen Infomarkts

Unter den folgenden Links sind die wichtigsten Unterseiten der Website des digitalen Infomarkts aufgeführt. Auf den jeweiligen Themenseiten sind besprochene Präsentationen der Autobahn GmbH, weitere Informationsvideos und Kommentare der Infomarkt-Besucher\*innen einsehbar.

Seite	Link
Startseite	<a href="https://a3-infomarkt.de/">https://a3-infomarkt.de/</a>
Format Infomarkt	<a href="https://a3-infomarkt.de/informations-und-beteiligungsformate/oeffentliche-infoveranstaltungen/">https://a3-infomarkt.de/informations-und-beteiligungsformate/oeffentliche-infoveranstaltungen/</a>
[Themenseite:] Umwelt / Grundlagen für den Variantenentwurf	<a href="https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/umwelt-grundlagen-fuer-den-variantenentwurf/">https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/umwelt-grundlagen-fuer-den-variantenentwurf/</a>
[Themenseite:] Verkehrsgutachten	<a href="https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/verkehrsgutachten/">https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/verkehrsgutachten/</a>
[Themenseite:] Lärmschutz	<a href="https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/laermschutz/">https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/laermschutz/</a>
[Themenseite:] Temporäre Seitenstreifenfreigabe	<a href="https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/temporaere-seitenstreifen-freigabe/">https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/temporaere-seitenstreifen-freigabe/</a>
[Themenseite:] Informationsfilm zum Ausbau der A3 / 360-Grad-Überflugvideo / Vismo Web	<a href="https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/informationsfilm-zum-ausbau-a3-360grad-ueberflugvideo-vismo-web/">https://a3-infomarkt.de/themenbereiche/informationsfilm-zum-ausbau-a3-360grad-ueberflugvideo-vismo-web/</a>
Kritische Stimmen: <i>3reicht!</i>	<a href="https://a3-infomarkt.de/3reicht/">https://a3-infomarkt.de/3reicht/</a>

## Vismo Web

[https://www.v-kon.media/vismo\\_web/a3\\_opladen-hilden/](https://www.v-kon.media/vismo_web/a3_opladen-hilden/)