

Übersicht



Die Bürgermeisterin
Hilden, den 30.06.2020
AZ.: IV / 66.1 / Kr BAB / Sm.

WP 14-20 SV 66/181

Mitteilungsvorlage

Mitteilung des Landesbetrieb Straßenbau NRW zum Planungsstand Ausbau Autobahnkreuz Hilden

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

 ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

 ja

nein

noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

19.08.2020

Kenntnisnahme

Anlage 1 Allgemeines und Auftrag A3

Anlage 2 A3 A46 Abschnitt Hilden

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht des Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründungen:

Am 28.05.2020 wurde der Stadtverwaltung (Tiefbau- und Grünflächenamt) vom Landesbetrieb Straßen.NRW (Autobahnamt Krefeld) der aktuelle Arbeitszwischenstand zum 8-streifigen Ausbau der A3 am Autobahnkreuz Hilden vorgestellt.

Im Rahmen dieser Vorstellung wurde vereinbart, dass Vertreter von Straßen.NRW diesen Sachstand auch dem Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden zeitnah erläutern.

In Fortführung der Sitzungsvorlage WP 14-20 SV 66/012 (2014) informieren deshalb in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 19.08.2020 Vertreter von Straßen.NRW über den neuesten Stand der Planungen zum Ausbau des Autobahnkreuzes Hilden.

In diesem Zusammenhang wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Planung des 8-streifigen Ausbaus der A3 von unterschiedlichen Teilen des Landesbetriebs durchgeführt wird. Die Schnittstelle liegt im Stadtgebiet Hilden.

Der beabsichtigte Ausbau im Abschnitt bis südlich des Hildener Autobahnkreuzes wird in „Köln“ bearbeitet, das Hildener Kreuz sowie die nördlichen Straßenabschnitte bis zum Autobahnkreuz Breitscheid von „Krefeld“.

gez.

Birgit Alkenings

Klimarelevanz:

Der mit dem geplanten Ausbau verbundene Ressourcenverbrauch zum Bau wie auch der Freiflächenverbrauch wirkt sich negativ auf das Klima aus.

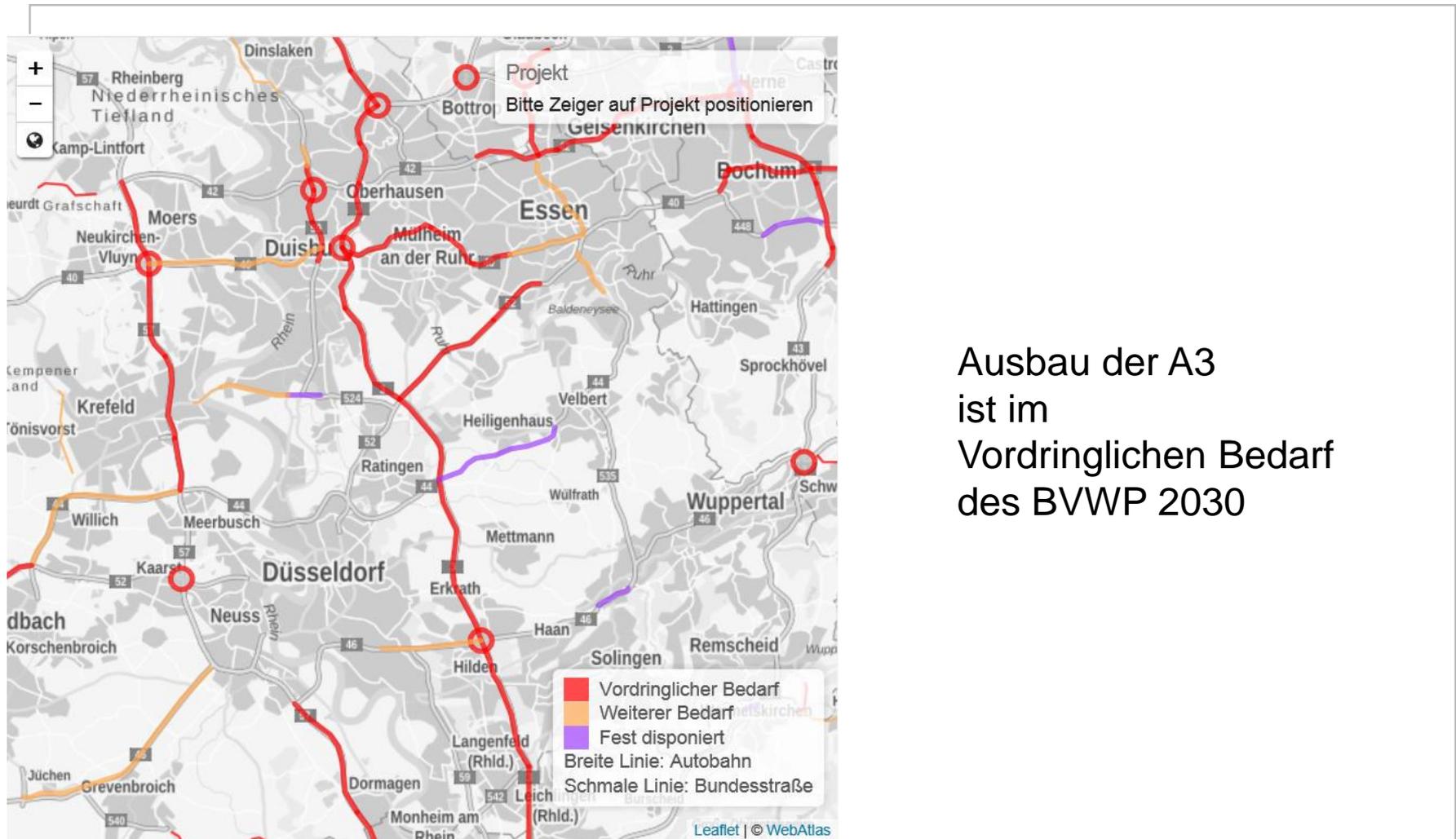
Die Auswirkungen werden vom Landesbetrieb Straßen.NRW im Zuge des weiteren Planungsverfahrens analysiert und bewertet. .



A3
8-streifiger Ausbau zwischen dem AK Hilden und AK Breitscheid

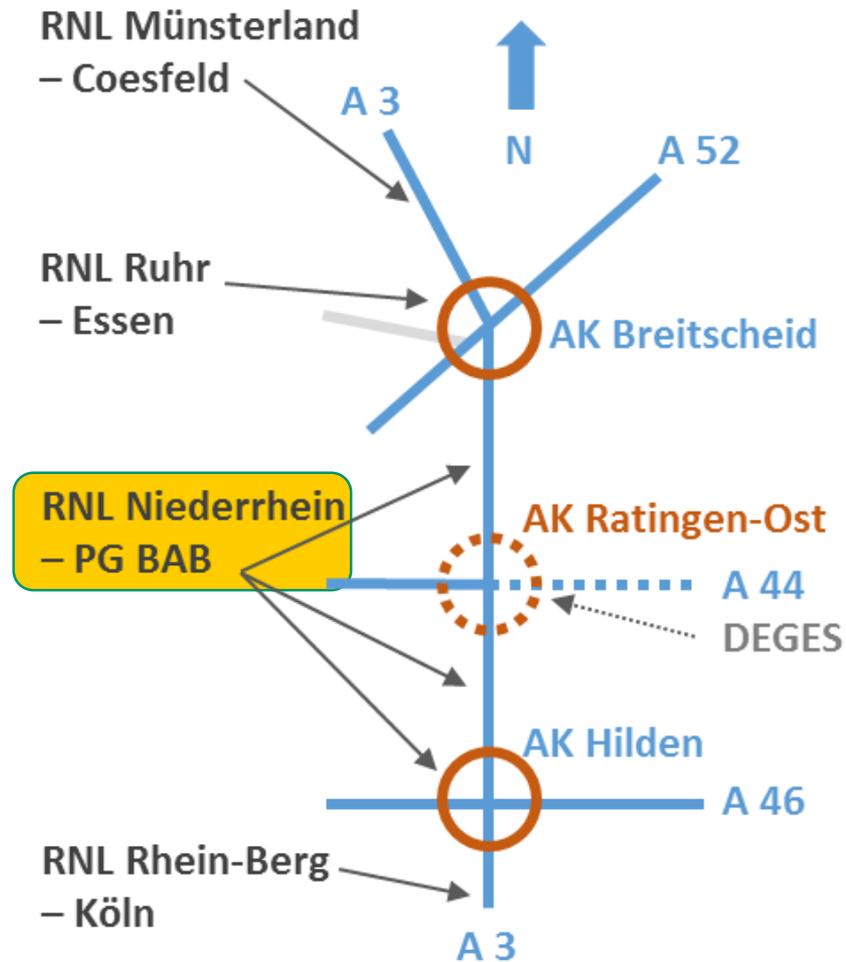
AK Hilden
Abschnitt Erkrath
Abschnitt Ratingen

Arbeitsgespräch über Zwischenstände
Ort: ANL Krefeld, 28.05.2020



Ausbau der A3
ist im
Vordringlichen Bedarf
des BVWP 2030

Projekt-Abschnitte der A3 Zuständigkeiten für einzelne Abschnitte der Ausbauplanung (Stand: 2020)





**AK
Hilden**

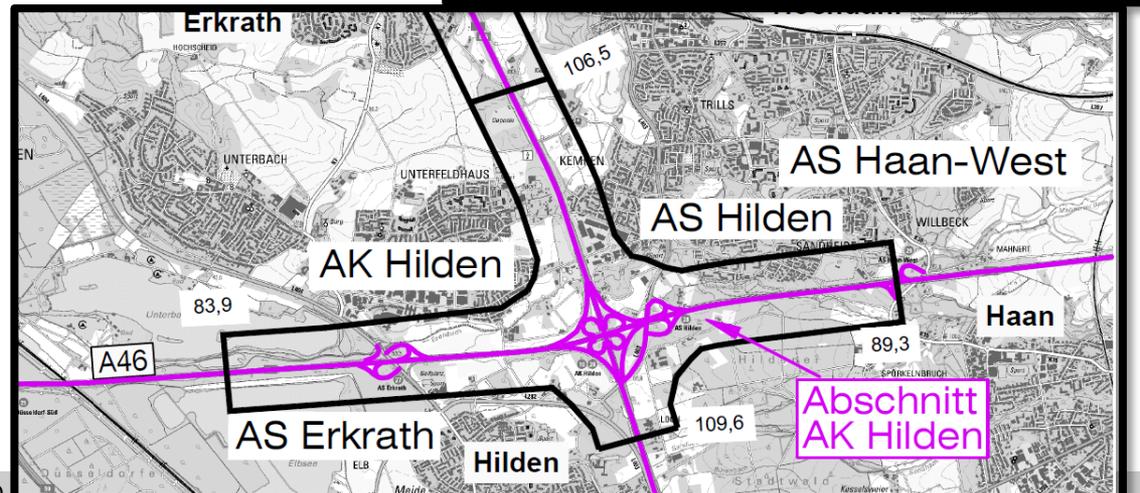
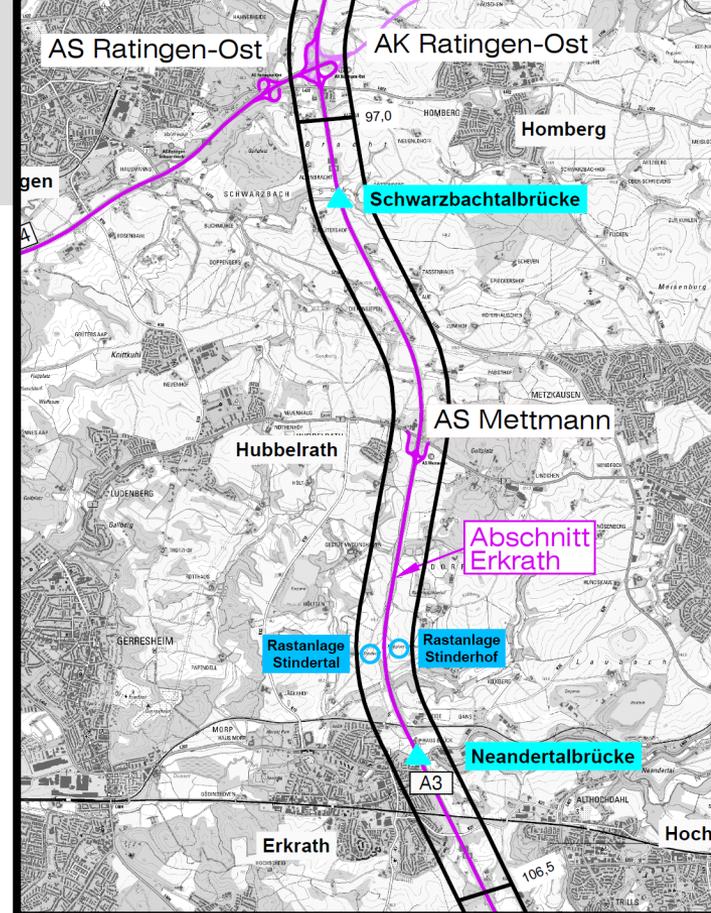
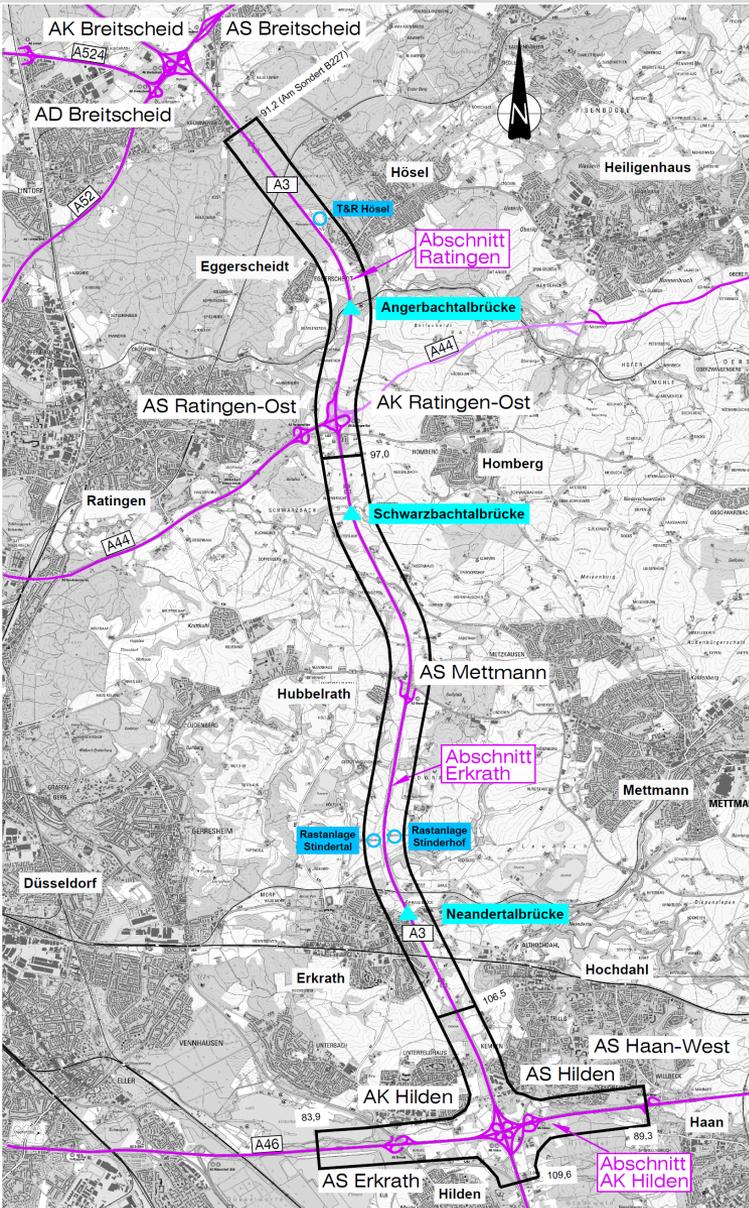


**Abschnitt
Erkrath**



**Abschnitt
Ratingen**

Abschnitte der Projektgruppe Autobahn (PG BAB)



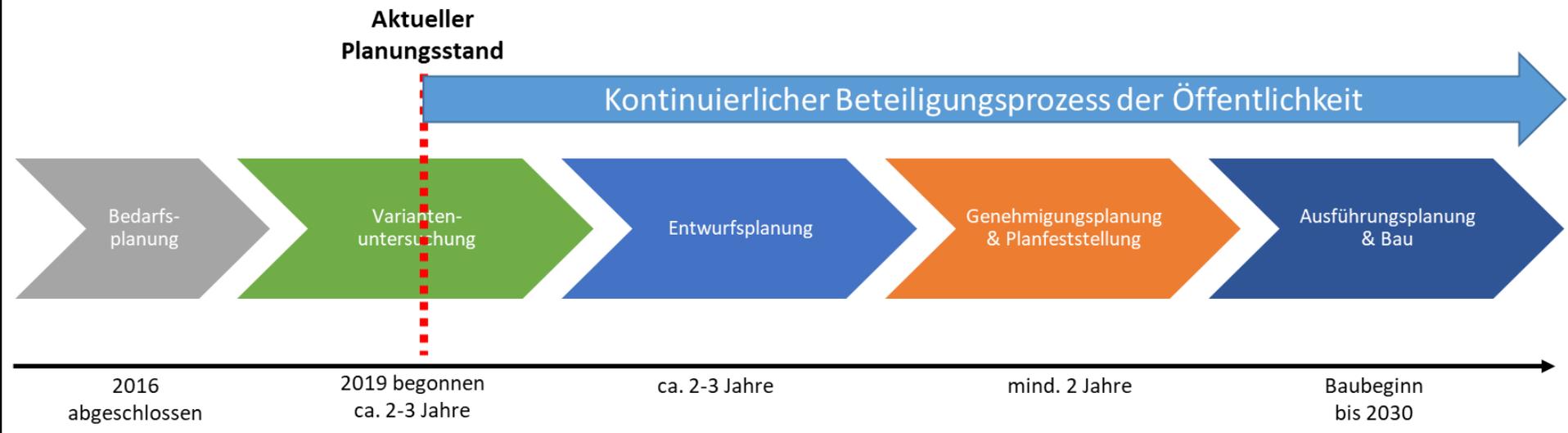
Zeitplanung – UVU – Vorplanung

2018 / 2019	Grundlagenermittlung und Vertragsvergabe
7/ 2019	1. Beteiligungstermin UVU
2020	Faunistische Kartierungen
2020	2. Beteiligungstermin UVU (Ergebnis der Raumanalyse)
2021	3. Beteiligungstermin UVU (Ergebnis Variantenvergleich)
2021	Entscheidung Vorzugsvariante
ab Mitte 2020	Behörden- und Öffentlichkeitstermine

Zeitplanung - Gesamt

2021	Entscheidung Vorzugsvariante
ca. 2-3 Jahre	Vorentwurf (VE) mit Landschaftspflegerischem Begleitplan Kostentechnische Genehmigung des VE
ca. 1 Jahr	Erstellung der Planfeststellungsunterlagen
ca. 2-3 Jahre	Planfeststellungsverfahren
fortlaufend	Öffentlichkeitsbeteiligung

Projektphasen und zeitlicher Ablauf





A3, 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid Abschnitt Hilden

Grundlagen, Ideen, Auszüge aus dem Arbeitsstand



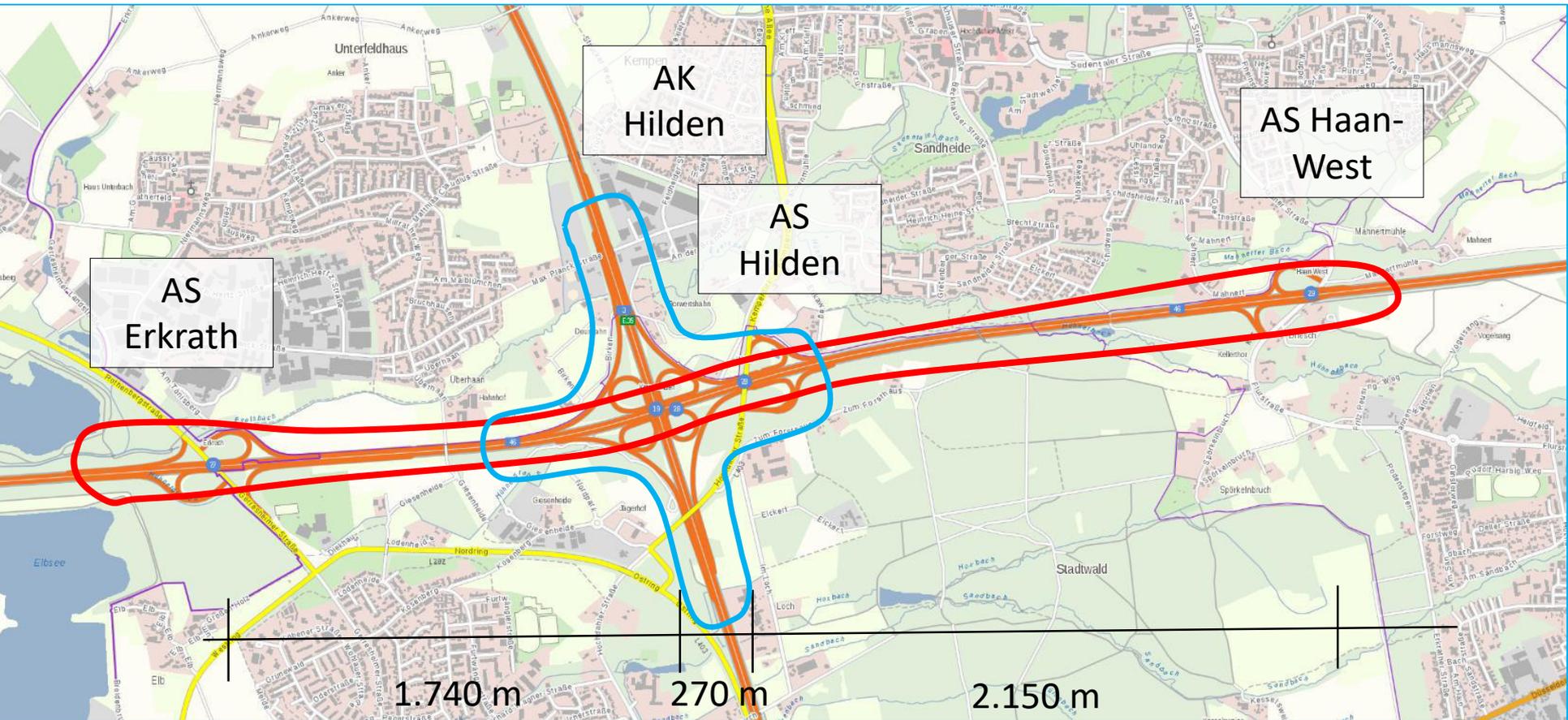
A3, 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid Abschnitt Hilden

- 1. Randbedingungen**
2. Variantenüberlegungen Knotenpunkt Kreuz
3. Variantenüberlegungen A46
4. Anschlussstellen Hilden + Erkrath
5. Lärm

AK Hilden/ AS Hilden

A46

Um die Variantenvielfalt zu beschränken werden 2 Teilbereiche gebildet, die weitgehend unabhängig von einander bewertet werden können.



A3 - 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid -
Abschnitt Hilden

Um- und Ausbau AK Hilden/ AS Hilden

- Rampenführung für einen leistungsfähigen Ausbau des Doppelknotens
- 8-streifiger Ausbau der A3
- Gestaltung der Ein- und Ausfahrten

Umbau A46

- Verknüpfung von vier Knotenpunkte im einem Abstand von 4 km
- Umbau der A46 und anpassen an das ausgebaute AK Hilden
- Gestaltung der Ein- und Ausfahrten
- Prüfen von Ausnahmen vom Verkettungsverbot der RAA (Ziffer 6.2.2)

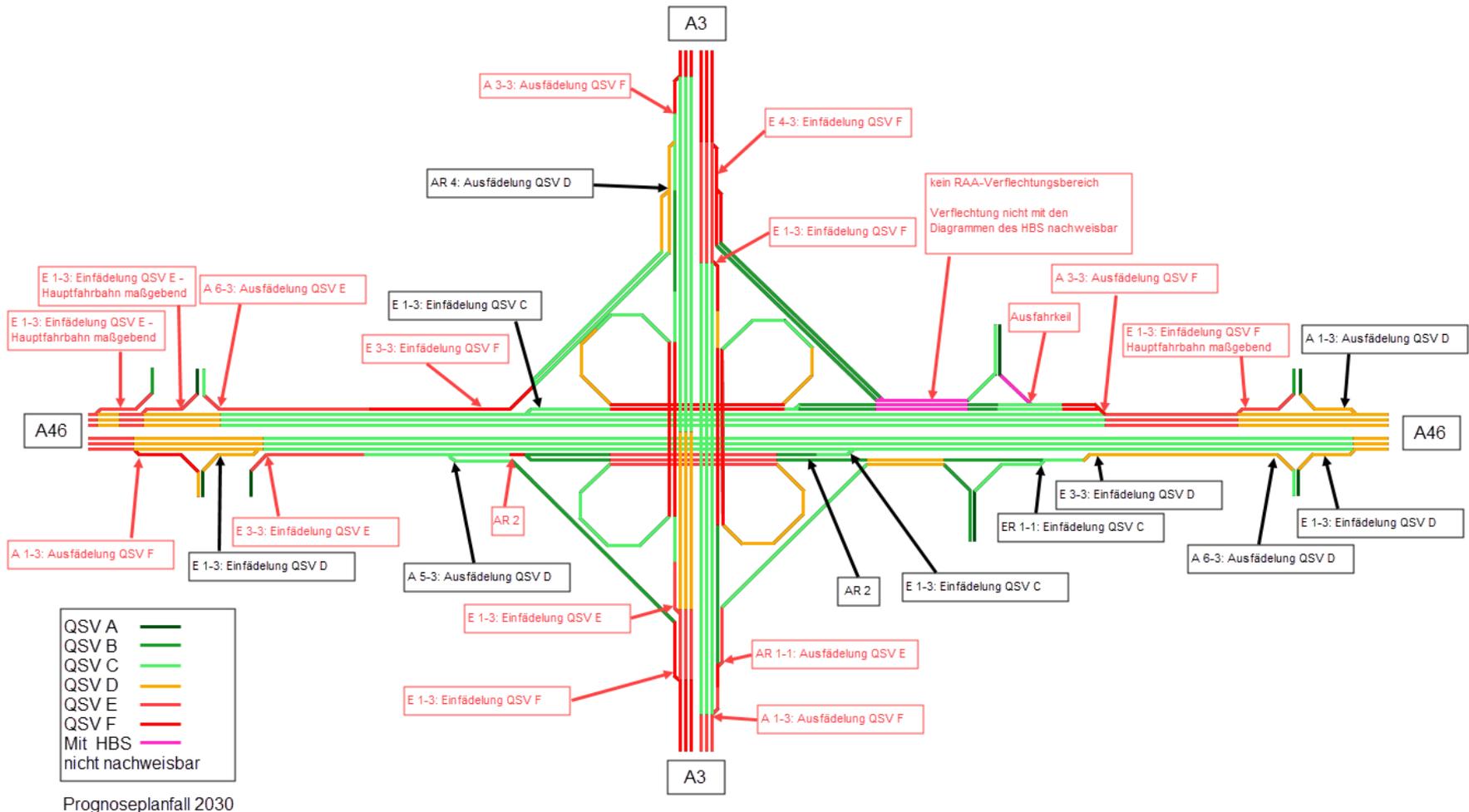
Zwangspunkt	Abstand Grundstücksgrenze zum Fahrbahnrand
Z1	~ 45 m
Z2	~ 20 m
Z3	~ 17 m
Z4	~ 17 m
Z5	~ 11 m
Z6	~ 33 m
Z7	~ 11 m
Z8	~ 10 m



Konfliktpunkte aus naturschutzfachlicher Sicht



Leistungsfähigkeit der Knoten AS Erkrath, AK Hilden, AS Hilden und AS Haan-West



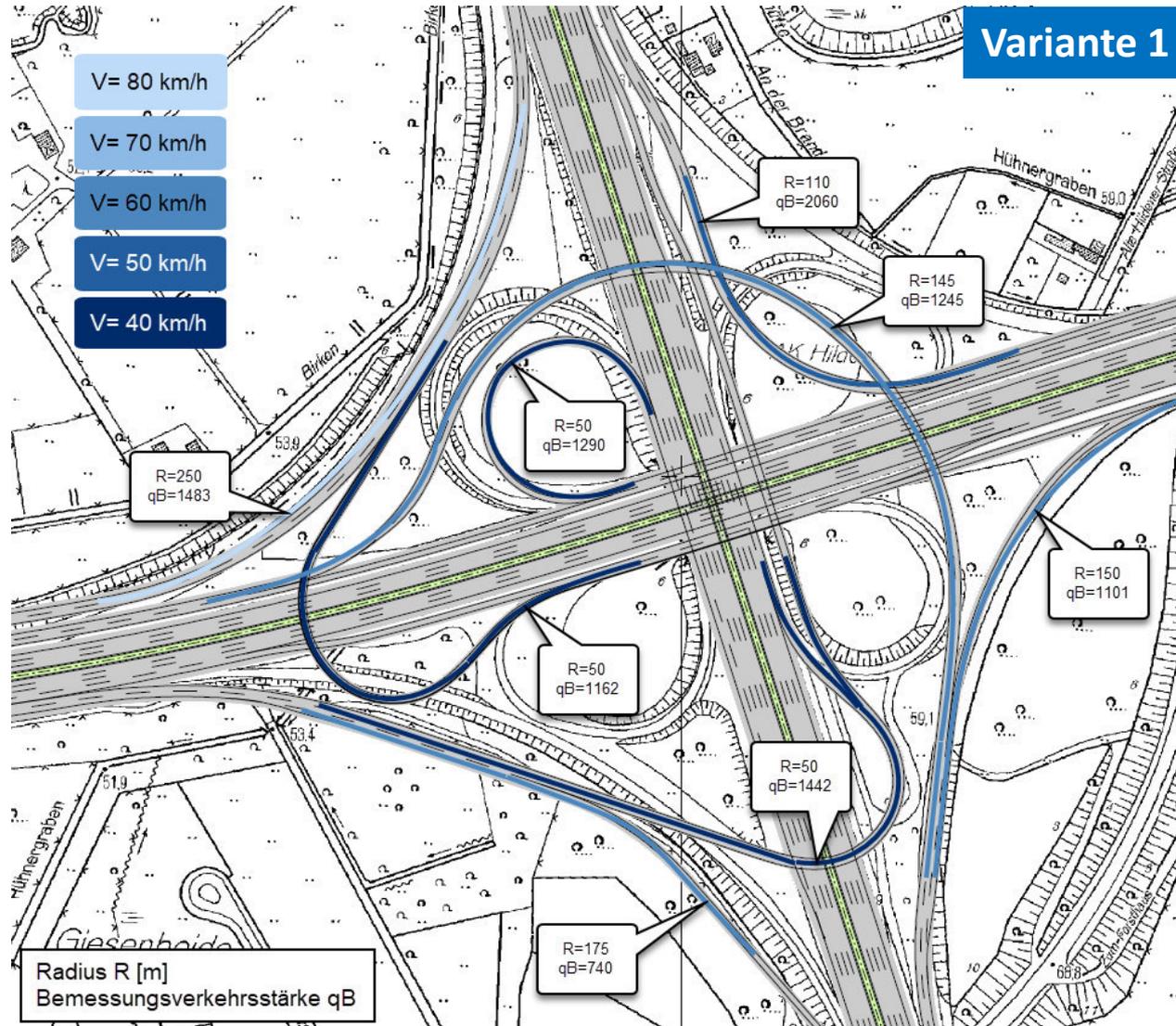
Prognoseplanfall 2030



A3, 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid Abschnitt Hilden

- 1.** Randbedingungen
- 2.** Variantenüberlegungen Knotenpunkt Kreuz
- 3.** Variantenüberlegungen A46
- 4.** Anschlussstellen Hilden + Erkrath
- 5.** Lärm

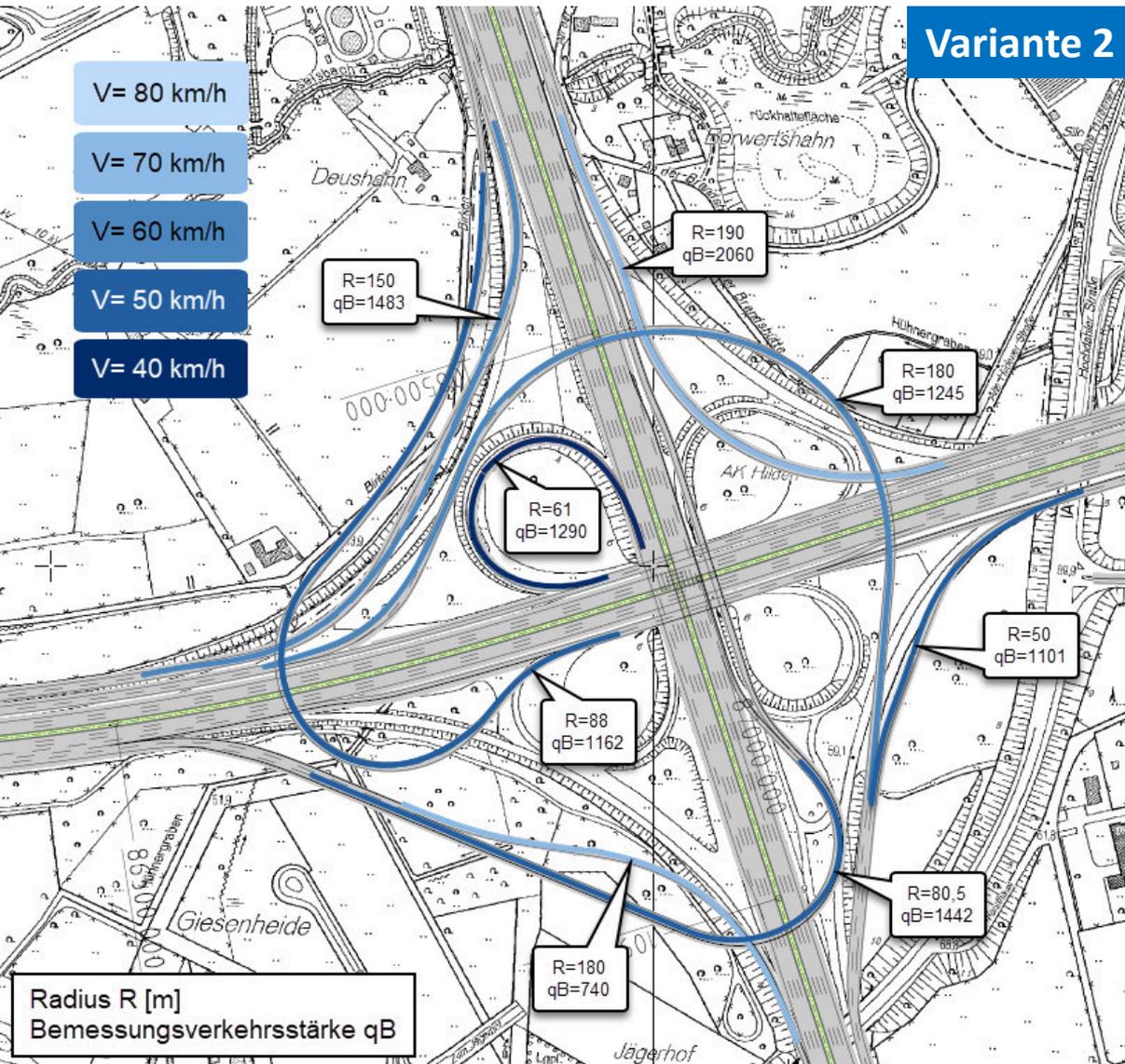
Variante 1



Ziele:

- Auflösung der Verflechtungsbereiche im Kleeblatt
- Verflechtung zwischen Auffahrrampe AS Hilden und Gabelung A3 Nord/A3 Süd verbessern
- Kompakte Konzeption zur Minimierung der Eingriffe in Randnutzung

Hoch- und Tieflage der Rampenführungen werden bewertet.



Ziele:

- Auflösung der Verflechtungsbereiche im Kleeblatt
- Verflechtung zwischen Auffahrrampe AS Hilden und Gabelung A3 Nord/A3 Süd verbessern
- Vergrößerung der Scheitelradien zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit

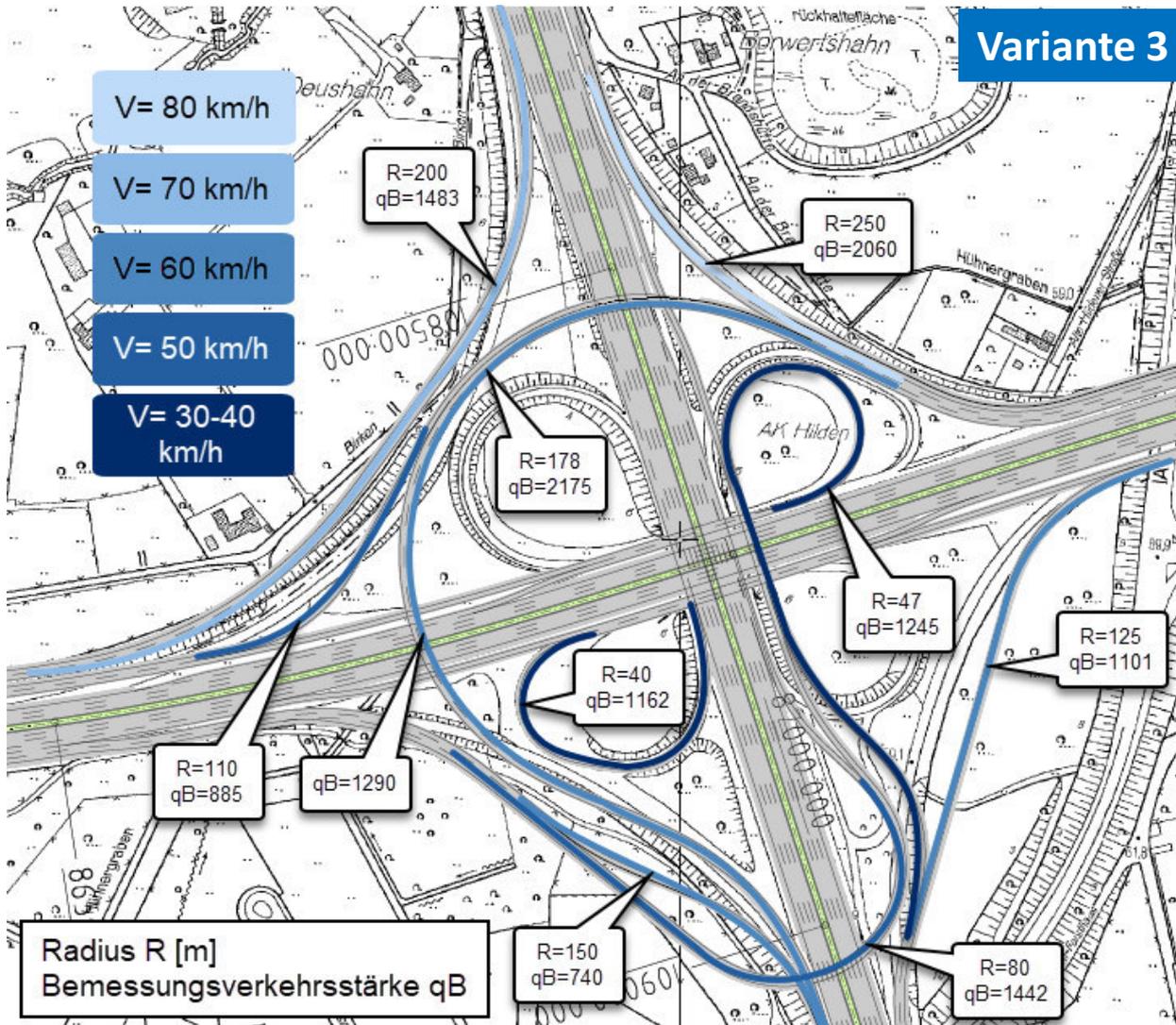
Hoch- und Tieflage der Rampenführungen werden bewertet.

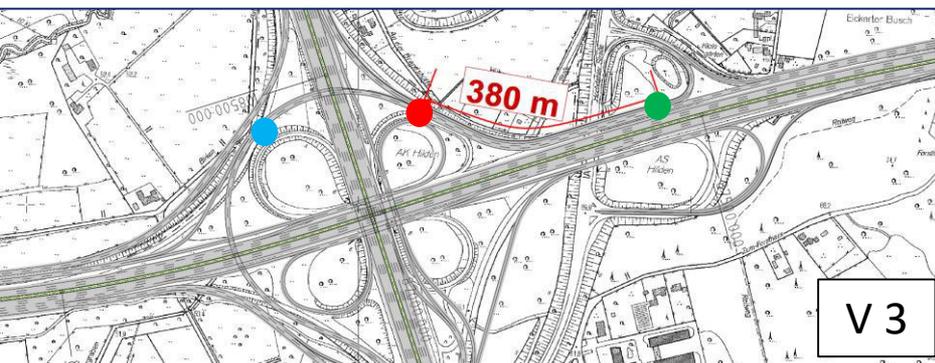
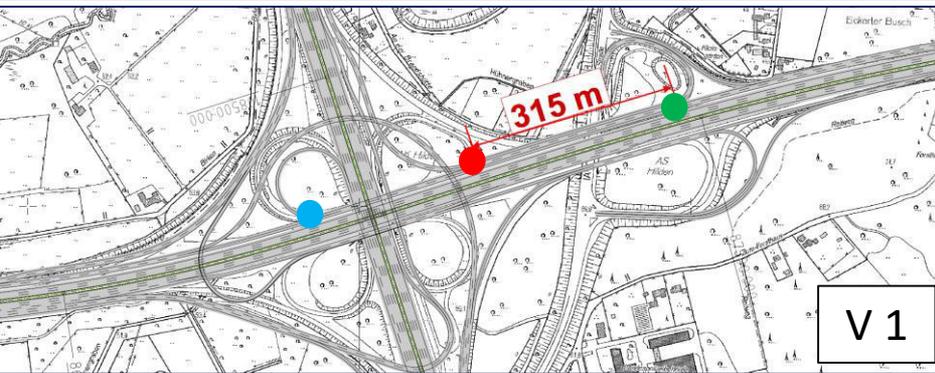
Variante 3

Ziele:

- Auflösung der Verflechtungsbereiche im Kleeblatt
- Verflechtung zwischen Auffahrrampe AS Hilden und Gabelung A3 Nord/A3 Süd verbessern
- Vergrößerung der Scheitelradien zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit
- Verringerung der Brückenbauwerke und Baukostenoptimierung

Hoch- und Tieflage der Rampenführungen werden bewertet.





- Auffahrt von L 403
- Gabelung A3-Nord
- Gabelung A3-Süd

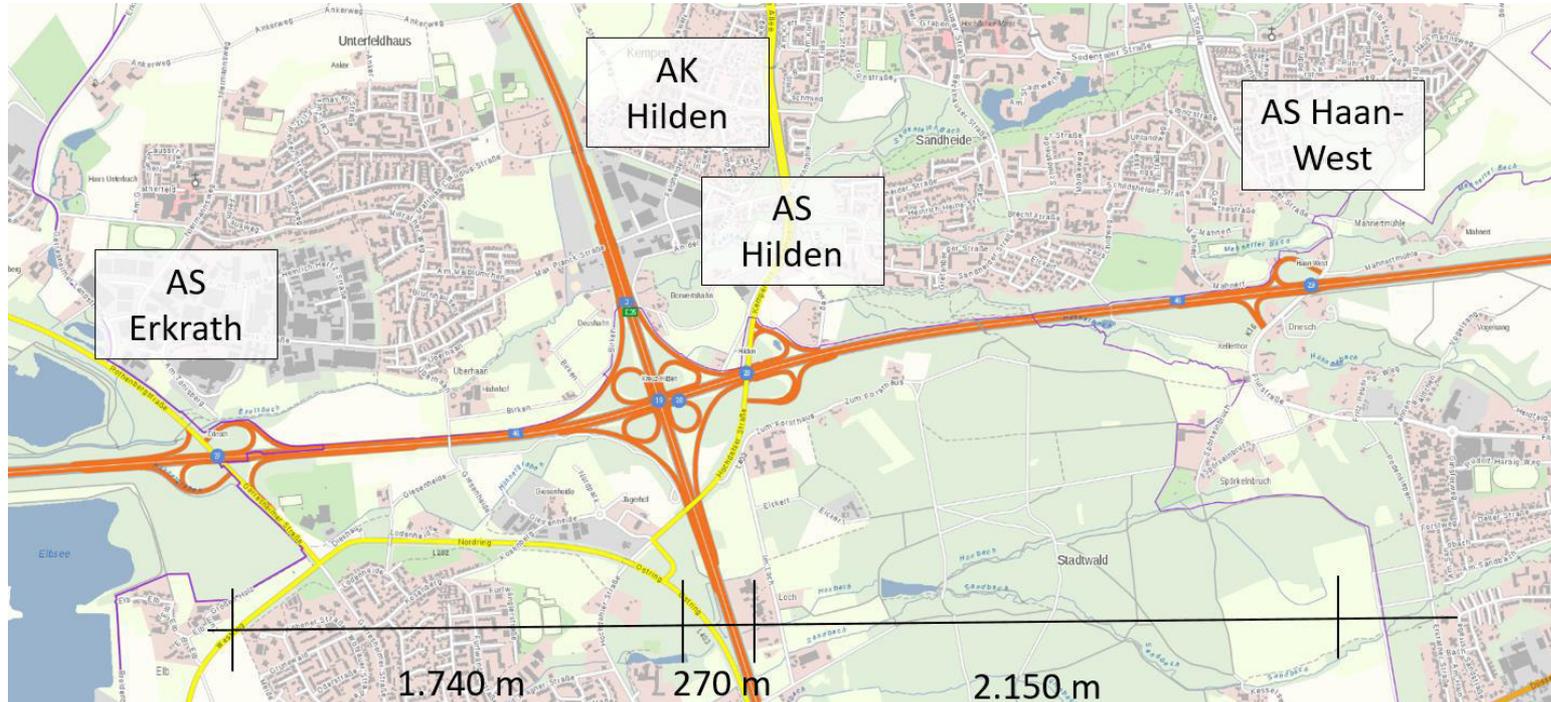
Im Rahmen der verkehrstechnischen Bewertung werden die Teilknoten überprüft.

Darüber hinaus ist die Prüfung der Sichtverhältnisse und die Erkennbarkeit der Verzweigungspunkte erforderlich und in die Variantenbewertung einzubeziehen.



A3, 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid Abschnitt Hilden

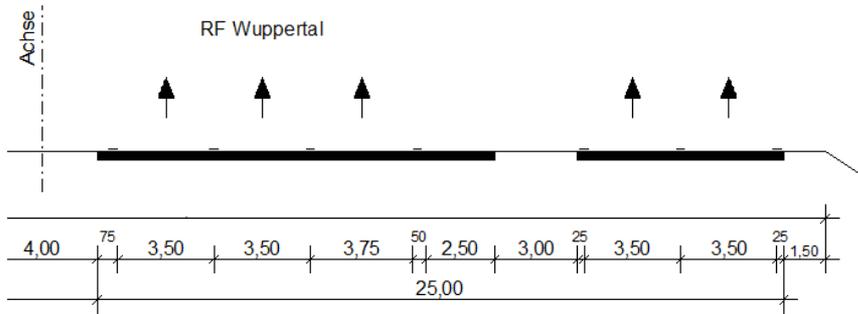
- 1.** Randbedingungen
- 2.** Variantenüberlegungen Knotenpunkt Kreuz
- 3.** Variantenüberlegungen A46
- 4.** Anschlussstellen Hilden + Erkrath
- 5.** Lärm



- Auf der A46 folgen vier Knotenpunkte mit geringem Abstand aufeinander.
- Nach der RAA 2008 darf sich die wegweisende Beschilderung nur für zwei aufeinander folgende Knotenpunkte überschneiden („Verkettungsverbot“).
- Das AK Hilden und die AS Hilden sind heute schon durch eine Verteilerfahrbahn miteinander verbunden.

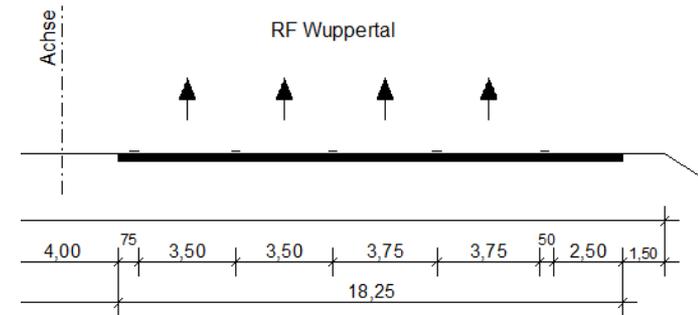
Variante 1 – Verteilerfahrbahn

- Verkettungsverbot eingehalten zwischen AK/AS Hilden und AS Haan-West
- Regelquerschnitt Q2 wegen der Rampenlänge > 500 m)
- Querschnitt 6,75 m breiter als Variante 2



Variante 2 – Verflechtungstreifen

- angepasstes, verständliches Konzept für die wegweisende Beschilderung
- An der AS Haan-West abfahrende Fahrzeuge müssen nicht ca. 2,5 km über eine Verteilerfahrbahn fahren



Variante 1 - Verteilerfahrbahn wird nicht weiter verfolgt, da die angepasste Beschilderung der Variante 2 eine sicheres Befahren der Knotenpunkte ermöglicht.

Richtungsfahrbahn Düsseldorf

- In Fahrtrichtung Düsseldorf ist es nicht möglich die Knotenpunkte AS Hilden, AK Hilden und AS Erkrath von einander zu trennen, bzw. ohne durchgehende Verteilerfahrbahn zu bauen.
- Der Abstand zwischen der AS und dem AK Hilden ist zu gering, als dass die Knotenpunkte isoliert von einander betrachtet werden können.
- Zwischen dem AK/AS Hilden und der AS Erkrath ist der Abstand zu gering, um die beiden Einfahrten des AK (von der A3 kommend) auf die Hauptfahrbahn und die Ausfahrt von der Hauptfahrbahn Richtung Erkrath hintereinander unterzubringen.
- Die Verteilerfahrbahn zwischen den Knotenpunkten muss durchgehend geplant werden.

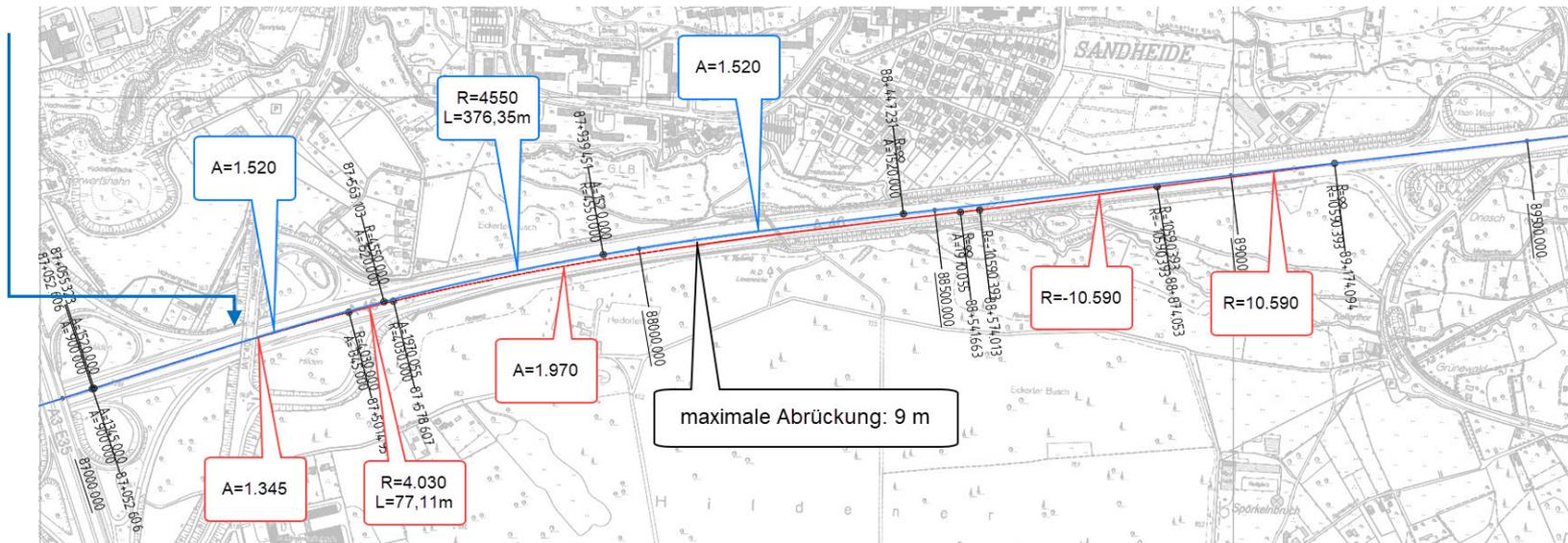
Verbreiterungsrichtung

- Aufgrund der Zwangspunkte der bestehenden Knotenpunkte bietet sich eine symmetrische Verbreiterung an.
- Der geringste Abstand zwischen Wohnbebauung und A46 ist an der AS Hilden im Bereich Erikaweg gegeben



Variante zur Eingriffsvermeidung in Grundstück Erikaweg 8

- Zwangspunkte
 - Symmetrie am Kreuzungsbauwerk mit der A3
 - Symmetrie an der AS Haan-West
 - Grundstück Erikaweg 8
- Verschwenkung des Achsversatzes als Flachbogen nach RAA, Ziffer 5.2.3 mit $L = 2 \times 300 = 600$ m
- Ausmittigkeit an der L403 beträgt ca. 1 m. Einfluss auf die Behelfsverkehrsführung ist nicht maßgebend, da im Mittelstreifen keine Brückenpfeiler stehen.





A3, 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid Abschnitt Hilden

- 1.** Randbedingungen
- 2.** Variantenüberlegungen Knotenpunkt Kreuz
- 3.** Variantenüberlegungen A46
- 4.** Anschlussstellen Hilden + Erkrath
- 5.** Lärm

Neutrassierung L403 (Basisstraße der AS Hilden)

- Aufgrund der Verbreiterung der A46 ist ein Neubau der Brücke im Zuge der L403 erforderlich.
- Variante 1: Neubau in versetzter Lage mit Anpassung der Trasse der L403
- Variante 2: Neubau in temporärer Seitenlage mit provisorischen Anschlüssen, später Querverschub in Endlage
- Flächeninanspruchnahme beider Varianten aufgrund der Bauprovisorien ähnlich.
- Variante 1 weniger Baukosten, da nur einmal Pfeiler und Gründungen erstellt werden



Neutrassierung L404 (Basisstraße des AS Erkrath)

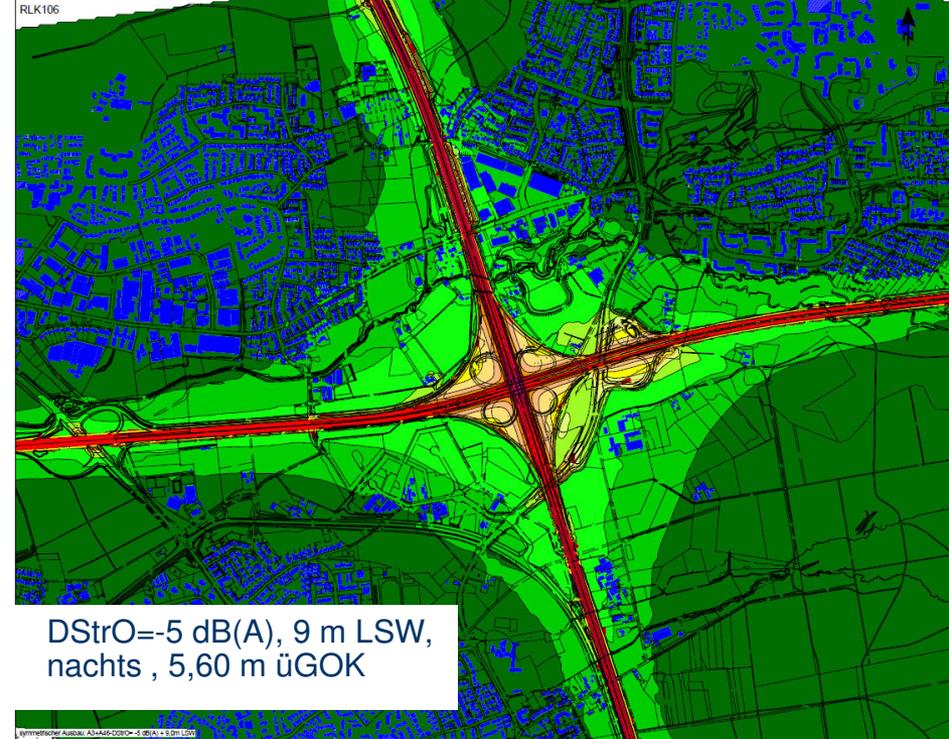
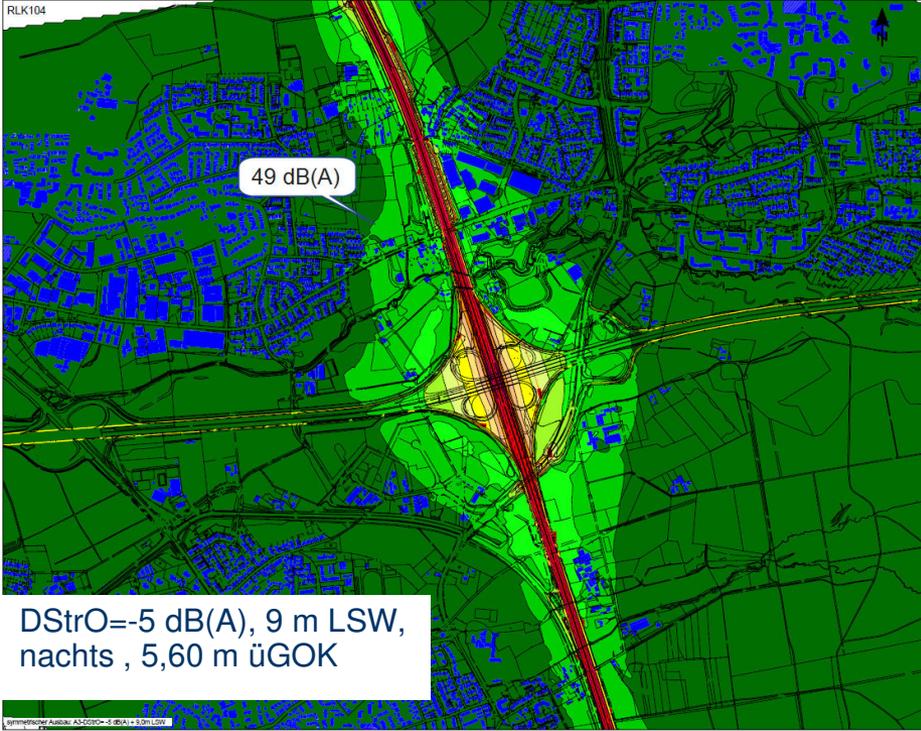
- Aufgrund der Verbreiterung der A46 ist ein Neubau der Brücke im Zuge der L404 erforderlich.
- Variante 1: Neubau in versetzter Lage mit Anpassung der Trasse der L404
- Variante 2: Neubau in temporärer Seitenlage mit provisorischen Anschlüssen, später Querverschub in Endlage
- Teilabbruch wegen Quervorspannung nicht sinnvoll
- Neue Brücke auf der Westseite um Radverkehr im Bauzustand möglichst wenig zu beeinträchtigen.





A3, 8-streifiger Ausbau AK Hilden bis AK Breitscheid Abschnitt Hilden

- 1.** Randbedingungen
- 2.** Variantenüberlegungen Knotenpunkt Kreuz
- 3.** Variantenüberlegungen A46
- 4.** Anschlussstellen Hilden + Erkrath
- 5.** Lärm



Die Lärmschutzwände sind im zentralen Kreuzungsbereich parallel zu den Tangentialrampen angeordnet. Dadurch ergibt sich die Aufweitung der Isophonen im Kreuzungsbereich. Durch Anordnung entlang der Hauptfahrbahnen kann die Immissionsituation noch verbessert werden.

Nach VLärmSchRi 87 Immissionsberechnung getrennt für A3 und A46. Summenpegel erst ab 70/60 erforderlich.

Fazit:

- Einhausungen oder Tunnellösung sind aus lärmtechnischen Gründen nicht erforderlich/ unverhältnismäßig.
- Enteignungsrechtliche wirksame Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sind nicht zu erwarten.
- Im Zuge der späteren Verhältnismäßigkeitsprüfung können auch Lärmschutzwände im Mittelstreifen mit untersucht werden
- Für die Voruntersuchung werden die Kosten der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für 9 m hohen LS-Wände und für einen lärmindernden Fahrbahnbelag ermittelt
- Die Kosten der passiven Lärmschutzmaßnahmen werden mit 3000 € pro Geschoss und Gebäude in die Kostenschätzung aufgenommen.