

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 14.02.2022
AZ.: IV/61-Ba

WP 20-25 SV 61/071

Beschlussvorlage

A3 - 8streifiger Ausbau zwischen Anschlussstelle Leverkusen/Opladen und Autobahnkreuz Hilden: Stellungnahmen zur 3. TÖB-Beteiligung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen
Organisatorische Auswirkungen

ja
 ja

nein
 nein

noch nicht zu übersehen
 noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

09.03.2022

Entscheidung

Anlage-01-Stellungnahme
Anlage-02-Verfahrensablauf
Anlage-03-UVU-Kurzfassung
Anlage-04-Varianten
Anlage-05-Hildener-Resolution
Anlage-06-Interkommunaler-Appell

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt dem vorgelegten Entwurf der Stellungnahme der Verwaltung zur 3. TÖB-Beteiligung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum geplanten 8-streifigen Ausbau der A 3 zu und beauftragt die Verwaltung, diese an den Planungsträger zu übermitteln.

Erläuterungen und Begründungen:**1. Sachverhalt**

In Fortführung der Planungen des Landesbetriebs für Straßenbau NRW plant die Autobahn GmbH für den Bund aufgrund des Fernstraßenausbaugesetzes den achtspurigen Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen/Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden auf einer Länge von 15 km. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist das Projekt als „Maßnahme des vorrangigen Bedarfs“ enthalten.

Nachdem bereits jeweils im Mai 2018 und im Dezember 2020 Beteiligungstermine erfolgt sind, fand nun am 12. Januar 2022 der 3. Beteiligungstermin im Rahmen der Vorplanung statt. Das Linien- bzw. Variantenbestimmungsverfahren, welches Teil der Vorplanung zum achtspurigen Ausbau der A3 ist, soll abgeschlossen und eine Vorzugsvariante in die Phase der Entwurfsplanung gebracht werden (s. Anlage 02 Verfahrensablauf). In diesem Zusammenhang ist, neben weiteren Gutachten, die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) (s. Anlage 03 Zusammenfassung UVU) vorzulegen. Sie fließt als Grundlage in den zum Genehmigungsvorhaben durch den Vorhabenträger zu erstellenden Umweltverträglichkeitsprüfungs-Bericht (UVP-Bericht) gem. § 16 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) ein. Unter Punkt 2 dieser Vorlage wird ein Überblick über den aktuellen Planungsstand der UVU (Raumanalyse) gegeben.

Aufgrund der vorgegebenen Beteiligungsfrist bis zum 26. Januar 2022 hat die Stadtverwaltung die Autobahn GmbH gebeten, die Frist für die Abgabe der Stellungnahme zu verlängern, um eine Entscheidung des Stadtentwicklungsausschusses der Stadt Hilden zu ermöglichen.

Da, nach Rückmeldung der Autobahn GmbH, eine Stellungnahme der Stadt Hilden nach dem 25.02.2022 nicht mehr im Protokoll berücksichtigt werden kann, wurde diese vorbehaltlich des Beschlusses durch den StEA als Entwurf vorab übersandt.

Parallel zur Planung für den achtspurigen Ausbau der A3 plant die Deutsche Einheit Fernstraßenplanung und -Bau GmbH (DEGES) im Auftrag des Bundes den Ausbau der Tank & Rast Anlage Ohligser Heide. Dieses Projekt läuft in einem eigenen Planfeststellungsverfahren. Die Stadt Hilden ist darüber hinaus vom Umbau des Autobahnkreuzes Hilden einschließlich der Anpassungen an der A46 betroffen.

2. Zusammenfassung der vorgelegten Planungsunterlagen

Die vom achtspurigen Ausbau der A3 unmittelbar betroffenen Städte Hilden, Solingen, Langenfeld und Leichlingen sehen die Notwendigkeit des Ausbaus nicht ausreichend belegt und haben bereits in der Vergangenheit in entsprechenden Stellungnahmen an den Landesbetrieb für Straßenbau NRW Bedenken gegen die vorgesehenen Umbaumaßnahmen erhoben und darum gebeten, Alternativen zu prüfen. (s. Anlage 06 Interkommunaler Appell). Auch im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahnkreuzes Hilden gab es Stellungnahmen zum Ausbau der A3.

Ziel der Stadt Hilden ist es weiterhin, im Sinne der beschlossenen Resolution des Rates der Stadt Hilden vom 30.10.2019 (s. Anlage 05, Drs. WP 14-20 SV 01/139) den Ausbau der A3 und den Zugriff auf private, städtische und sonstige Flächen zu verhindern, um Zumutungen für die Bevölkerung zu vermeiden, insbesondere Eingriffe in Natur- und Landschaftsschutz aber auch in schutzwürdige Naherholungsgebiete.

Erläuterung der UVU

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befasst sich das Planfeststellungsverfahren mit der Bestimmung der Vorzugsvariante für den achtspurigen Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen/Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden. Der entsprechende Abschnitt befindet sich zwischen Betriebskilometer 109,70 und 124,35 und hat eine Länge von rund 15 km. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden den betroffenen Kommunen und Institutionen verschiedene Unterlagen zur Verfügung gestellt: Übersichtskarte, UVU (mit Raumanalyse, Ausbautendenzen, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich (s. Anlage 4 Varianten), FFH Verträglichkeitsuntersuchung im Entwurf mit Stickstoffuntersuchung, Auszüge aus der Technischen Planung.

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) werden die Raumanalyse und Variantenentwicklungen durchgeführt. Der Untersuchungsablauf der vorliegenden UVU gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

1. Raumanalyse (2018)
2. Ermittlung der Ausbautendenzen (2020)
3. Auswirkungsprognose und Variantenvergleich (2021)

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumanalyse (1) wurden die Ausbautendenzen (2) ermittelt. Diese linienoptimierten Grobvarianten 6.1 und 6.2 (s. Anlage 4 Varianten 6.1. und 6.2) wurden nun im letzten Schritt der UVU „Auswirkungsprognose und Variantenvergleich“ (3) detaillierter auf die Umweltauswirkungen untersucht. Dabei werden die folgenden Schutzgüter/Teilschutzgüter betrachtet:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§2 Abs. 1 UVPG).

Seitens des Vorhabenträgers wird die Variante 6.1 favorisiert, was mit wirtschaftlichen und technischen Belangen, wie der Planung der Tank- und Rastanlage Ohligser Heide West begründet wird.

Auf dem Gebiet der Stadt Hilden ergeben sich keine Unterschiede zwischen den Varianten.

3. Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung

Für die o.a. fachlichen Belange der UVU erfolgt die Stellungnahme durch die zuständigen Fachbehörden des Kreises Mettmann. Die Stadtverwaltung Hilden bestätigt auch auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse aus der UVU in ihrem Entwurf der Stellungnahme die grundsätzlich ablehnende Haltung der Einzelmaßnahmen und des Gesamtvorhabens (s. Anlage 01 Stellungnahme).

Aus Sicht der Stadtverwaltung Hilden sind beide Varianten abzulehnen. In ihrer Stellungnahme fordert die Stadt Hilden, die zu Grunde liegenden Verkehrsbelastungen an die Ziele der Bundesregierung zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens, auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzgesetzes, zu überprüfen und anzupassen.

Auf eine Berücksichtigung der bundesweiten Bestrebungen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (30-ha-Ziel), des Pariser Klimaabkommens und des Bundes-Klimaschutzgesetzes, aber nicht zuletzt eines veränderten Mobilitätsverhaltens (aktuelle Verkehrsprognose fehlt), kann im Rahmen der UVU nicht verzichtet werden.

4. Nutzung der Standstreifen

Des Weiteren wurden im 3. TÖB Termin Informationen zu einer Standstreifennutzung (Seitenstreifennutzung) aus Sicht der Autobahn GmbH mitgeteilt.

Die Standstreifennutzung im Status Quo, ohne Ausbau - wie sie durch die Städte Hilden, Langenfeld, Leichlingen und Solingen und auch z. B. durch den BUND gefordert wurde - wird von der Autobahn GmbH abgelehnt. Die Autobahn GmbH führt hierzu aus, dass eine regelkonforme, tageszeitlich begrenzte Freigabe des Standstreifens für den Fahrverkehr nur mit einer, wenn auch geringeren, Flächenverbreiterung und einer Anpassung von Auf- und Abfahrten, dem Bau von Nothaltebuchten und neuen Brückenbauwerken möglich wäre. Darüber hinaus sei die Seitenstreifenfreigabe gemäß techn. Regelwerk und Erlass (Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/2002) nur im Vorgriff auf einen 8-spurigen Ausbau zulässig und löse ein weiteres ggf. mit dem Vollausbau kombiniertes Planfeststellungsverfahren aus. Auch aus einer regelkonformen tageszeitlich begrenzten Freigabe des Standstreifens ergäbe sich die Konsequenz, dass Flächeneingriffe unerlässlich seien. Basierend auf Ergebnissen von Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen käme eine dauerhafte Umnutzung des Seitenstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage. Es gehe hier z. B. um die Anfahrt von Rettungskräften bei Unfällen und anschließend in der Folge regelmäßig auftretenden Stausituationen. Ohne Seitenstreifen sei außerdem das Bilden einer Rettungsgasse erschwert.

5. Empfehlung der Verwaltung

Da aus Sicht der Stadtverwaltung Hilden die zu Grunde liegenden Annahmen für den achtspurigen Vollausbau nicht ausreichend belegt sind und auch nicht den übergeordneten klimapolitischen Zielsetzungen entsprechen, stellt die Inanspruchnahme des Standstreifens ohne den geplanten Vollausbau weiterhin den geringstmöglichen Eingriff dar. Zusätzlich sollte aus fachlicher Sicht untersucht werden, ob durch Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung der Verkehrsfluss im vorhandenen 6-streifigen Querschnitt optimiert werden kann.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, den als Anlage beigefügten Entwurf einer Stellungnahme freizugeben und die Verwaltung zu beauftragen, diese an den Die Autobahn GmbH zu übermitteln.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Wie jede große Infrastrukturmaßnahme, die mit zunehmender Flächeninanspruchnahme und einer weiteren Förderung des KFZ-Verkehrs einher geht, sind auch beim geplanten 8-streifigen Ausbau der Autobahn A 3 negative klimatische Auswirkungen zu erwarten. Eine qualifizierte Aussage zu den einem Ausbau folgenden Auswirkungen auf die klimatischen Faktoren auf Hildener Stadtgebiet liegt derzeit nach Wissen der Verwaltung nicht vor.

Auch deshalb muss zum jetzigen Zeitpunkt von negativen (mikro-)klimatischen Konsequenzen in Verbindung mit dem Autobahn-Ausbau ausgegangen werden.

Stellungnahme der Stadt Hilden zu Auswirkungsanalyse und Variantenvergleich zum geplanten achtstreifigen Ausbau der A 3 zwischen AS Leverkusen-Opladen und AK Hilden

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum geplanten achtstreifigen Ausbau der A3 ist die Stadt Hilden als Träger öffentlicher Belange gebeten worden, eine Stellungnahme abzugeben. Die Stellungnahme wurde dem Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden am 09.03.2022 zur Entscheidung vorgelegt.

Stellungnahme

Die Stadt Hilden lehnt weiterhin den geplanten achtstreifigen Ausbau der A 3 ab, da er mit zu starken Eingriffen in die Lebensqualität der Hildener Bevölkerung verbunden ist. Insbesondere abgelehnt werden Eingriffe in Natur- und Landschaftsschutz aber auch in schutzwürdige Naherholungsgebiete. Es wird vielmehr nochmals gefordert, eine permanente Öffnung der Seitenstreifen weiterzuverfolgen, um auf eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme verzichten zu können. Zusätzlich sollte aus fachlicher Sicht untersucht werden, ob durch Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung der Verkehrsfluss im vorhandenen sechsstreifigen Querschnitt optimiert werden kann. In dem Zusammenhang wird auf die Resolution des Rates der Stadt Hilden von 30.10.2019 verwiesen, die dem Landesbetrieb für Straßenbau NRW mit Schreiben vom 05.11.2019 zugegangen ist.

Folgen der Planungen für die Stadt Hilden

- Der achtstreifige Ausbau der A3 würde für die Stadt Hilden und ihre Bevölkerung massive Beeinträchtigungen mit sich bringen:
 - Die Fahrbahnen rücken noch näher an die Wohnbebauung heran als das heute schon der Fall ist.
 - Naherholungsgebiete wie der Hildener Stadtwald werden zunehmend lärmverschmutzt, ganz zu schweigen von den baulichen Eingriffen. Denkbare grünordnerische Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Hildener Stadtgebietes können Naherholungsgebiete nicht ersetzen.
 - Alleine in dem Abschnitt der A 3 im Hildener Stadtgebiet befinden sich mind. neun Brückenbauwerke. Diese müssten bei einer Verbreiterung der Autobahntrasse entsprechend angepasst oder neugebaut werden, was wiederum für sich zu weiteren Eingriffen und Beeinträchtigungen an den dann betroffenen Straßen und Quartieren führt. Die finanziellen Auswirkungen auf die Stadt Hilden sind ebenfalls zu beachten.
 - Die heute vorhandene Fuß-/Rad-Brücke über die A 3 in Höhe Flausenberg müsste ebenfalls erneuert, verlängert oder komplett neu gebaut werden.
 - Die unter Denkmalschutz stehende Autobahnbrücke im Bereich der Elberfelder Straße (B 228) in Hilden muss im Zweifelsfall ganz oder teilweise entfernt werden. Ein wertvolles zeitgeschichtliches Technik-Denkmal würde damit zerstört.
- + Die in Erwägung gezogene „asymmetrische Ausbautendenz“ auf der Westseite der A 3 im zentralen Abschnitt auf Hildener Stadtgebiet bedeutet eine Beeinflussung der Trasse des Ostringes (L 403) und ebenso zahlreicher Wohnbereiche, die sich bereits heute relativ nah in Autobahnnähe befinden. Hier jetzt noch näher an die Wohnbebauung heranrücken zu wollen, bedeutet nicht weniger als „Natur“ (auf der

Ostseite) gegen „Menschen“ (auf der Westseite) auszuspielen. Das ist kein verantwortungsbewusstes planerisches Herangehen.

Weitere Forderungen

- + Die Stadt Hilden vertritt die Auffassung, dass sich die Planung - die ja erst ab ca. 2030 realisiert werden soll - an der gesellschaftlichen Entwicklung und an der unbestreitbar notwendigen Mobilitätswende (Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz) orientieren muss. Ein „Weiter so wie bisher“ ist nicht mehr zu verantworten.

Auf eine Berücksichtigung der bundesweiten Bestrebungen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (30-ha-Ziel), des Pariser Klimaabkommens und des Bundes-Klimaschutzgesetzes, aber nicht zuletzt eines veränderten Mobilitätsverhaltens (aktuelle Verkehrsprognose fehlt), kann im Rahmen der UVU nicht verzichtet werden.

Vor diesem Hintergrund wäre es dann folgerichtig, in der UVU auch die Nullvariante zu betrachten, also den Nichtausbau
- + Aus Sicht der Stadt Hilden ist es nicht unausweichlich, den achtstreifigen „Maximalausbau“ der A 3 zu verfolgen, sondern als Kompromiss eine permanente Mitnutzung der Seitenstreifen zu ermöglichen, in Kombination mit digitalen Verkehrslenkungsinstrumenten und einem qualitativ hochwertigen Lärmschutz entlang der Autobahntrasse. Das mag keine rein aus „Verkehrssicht“ optimale Lösung sein, jedoch eine Lösung, die den betroffenen Menschen in Hilden noch zu vermitteln sein könnte. Da aus Sicht der Stadt Hilden die zu Grunde liegenden Annahmen für den achtspurigen Vollausbau nicht ausreichend belegt sind und auch nicht den übergeordneten klimapolitischen Zielsetzungen entsprechen, stellt die Inanspruchnahme des Standstreifens ohne den geplanten Vollausbau weiterhin den geringstmöglichen Eingriff dar. Zusätzlich sollte aus fachlicher Sicht untersucht werden, ob durch Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung der Verkehrsfluss im vorhandenen sechsstreifigen Querschnitt optimiert werden kann.
- + Parallel zu den Planungen für den achtstreifigen Ausbau der A3 ist Hilden noch von den Planungen für den Ausbau der Tank und Rast Anlage „Ohligser Heide“ sowie von den Planungen zum Ausbau des Autobahnkreuzes Hilden inklusive der Ertüchtigung der A46 zwischen den Anschlussstellen Erkrath und Haan-West betroffen. Die Stadt Hilden fordert, dass die einzelnen vorgenannten Projekte und die mit ihnen verbundenen Maßnahmen nicht isoliert betrachtet werden, denn die Auswirkungen können sich kumulativ beeinflussen. Insbesondere wenn zum Teil unterschiedliche Planungsträger und Ingenieurbüros verantwortlich sind, ist zu gewährleisten, dass die Auswirkungsanalysen der möglichen Vorhaben miteinander abgestimmt und verzahnt werden.

Planungsprozess



Aktuelle Planungsstufe

➔ Ziel: Ermittlung einer Vorzugsvariante



Auftraggeber: Landesbetrieb Straßenbau NRW

Projekt: A3, AS Leverkusen/Opladen bis AK Hilden (o),
8-streifiger Ausbau (45-0858)

UVU – Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Zusammenfassung (Raumanalyse und Variantenentwicklung)

Projektnummer: 118001479-001

Ansprechpartnerin
Sandra Vogel
E-Mail
sandra.vogel@afry.com

Datum
02.11.2020
Projekt-Nr.
118001479-001

Auftraggeber
Landesbetrieb Straßenbau NRW

**A3, AS Leverkusen/Opladen bis AK Hilden,
8-streifiger Ausbau (45-0858)**

UVU – Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Zusammenfassung (Raumanalyse und Variantenentwicklung)

AFRY Deutschland GmbH

gez. i. V. Sandra Vogel

gez. i. V. Sabine Kistel

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. (FH) Johan von Karstedt
Dipl.-Biogeographin Sandra Vogel
Dipl.-Ing. Sabine Kistel

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	3
1.2	Wesentliche Projektwirkungen	3
1.3	Darstellung des Untersuchungsrahmens	4
1.3.1	Abgrenzung des Untersuchungsraumes.....	4
1.3.2	Untersuchungsmethodik und -inhalte	6
2	Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes	7
3	Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der Umwelt und ihrer Bestandteile	7
3.1	Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“	7
3.2	Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“	9
3.3	Schutzgut „Boden“	11
3.4	Schutzgut „Fläche“	11
3.5	Schutzgut „Wasser“	12
3.6	Schutzgüter „Klima und Luft“	13
3.7	Schutzgut „Landschaft“	14
3.8	Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	15
3.9	„Wechselwirkungen“	15
4	Ausbautendenzen	16
4.1	Schutzgutbezogene konfliktarme Ausbautendenz	16
4.2	Schutzgutübergreifende konfliktarme Ausbautendenzen.....	17
5	Empfehlungen zur Eingriffsvermeidung und -minimierung.....	19
6	Variantenentwicklung.....	19

Das Quellenverzeichnis ist in der UVU enthalten.

Abbildungen

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	5
Abbildung 2:	Konfliktarme Ausbautendenzen	18
Abbildung 3:	Darstellung der Varianten 6.1 und 6.2 (Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH 2020).....	20

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A3 zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen/Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden. Der entsprechende Abschnitt befindet sich zwischen Betriebskilometer 109,70 und 124,35 und hat eine Länge von knapp 15 km.

Die A3 ist eine stark frequentierte Nord-Süd-Achse und gehört von Köln in Richtung Frankfurt zum transeuropäischen Netz (TEN). Sie stellt zudem eine wichtige Verbindung der Ballungsräume Rhein-Ruhr und Rhein-Main dar. Der A3 kommt demzufolge eine enorme Verkehrsbedeutung als Transitstrecke zu. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von aktuell 120.063 Kfz/ 24 h (BASt, 2015) und des prognostizierten Verkehrsaufkommens ist es erforderlich die A3 von sechs auf acht Fahrstreifen zu verbreitern, um auch zukünftig eine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können.

Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der höchsten Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingestuft (PRINS-Nr.: A3-G20-NW) und wurde zur Planung an den Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) übertragen. Damit folgt Straßen.NRW dem gesetzlichen Auftrag.

Die UVU ist neben weiteren Fachgutachten die Grundlage für den zum Genehmigungsvorhaben durch den Vorhabenträger vorzulegenden UVP-Bericht gem. § 16 UVPG. Die vorliegende Unterlage fasst die UVU zum aktuellen Planungsstand (Raumanalyse) zusammen.

1.2 Wesentliche Projektwirkungen

Der Untersuchungsrahmen ist auf die projektrelevanten Darstellungen für den 8-streifigen Ausbau auszurichten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine Ausbaumaßnahme in einem vorbelasteten Raum handelt. Nachfolgend werden die wesentlichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Ausbaus dargestellt.

Baubedingte Wirkfaktoren

- Temporäre Überbauung oder temporärer Abtrag durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen etc.
- Schallemissionen durch Baustellenverkehr
- Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr, Material- und Bodentransporte
- Erschütterung durch Baustellenverkehr, Material- und Bodentransporte
- Lichtemissionen durch ggf. nächtlichen Baustellenbetrieb

Anlagebedingte Wirkfaktoren

- Überbauung (Aufschüttung, Abtrag) durch Straßenbauwerk und Nebenanlagen
- Grundwasserbeeinflussung durch Anschneiden Grundwasser führender Schichten, Beeinträchtigung von Quellen

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- Schallemissionen durch Kfz-Verkehr
- Lichtemissionen durch Kfz-Verkehr
- Kfz-Dichte
- Schadstoffemissionen (Reifen- und Bremsabrieb, Öle, etc.) durch Kfz-Verkehr und Leckagen
- Taumittleinsatz

1.3 Darstellung des Untersuchungsrahmens

1.3.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes¹ orientiert sich an den voraussichtlich durch das Bauvorhaben zu erwartenden umwelterheblichen Wirkungen. Er umfasst einen Korridor von 240 m zu beiden Seiten der A3. Im Bereich der Naturschutzgebiete und FFH-Gebiete wurde der Untersuchungsraum auf 440 m ausgedehnt, um alle möglichen Beeinträchtigungen ausreichend berücksichtigen zu können. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist der Abbildung 1 zu entnehmen.

Ergänzend zu dem Untersuchungsgebiet für die Schutzgüter der UVU (vgl. Abbildung 1) wurden für die Untersuchung der Arten und Artengruppen art- bzw. artgruppenspezifische Untersuchungsgebiete festgelegt.

¹ Anstelle der Bezeichnung „Untersuchungsraum“ (gemäß UVPG) wird im Folgenden die Bezeichnung „Untersuchungsgebiet“ verwendet.

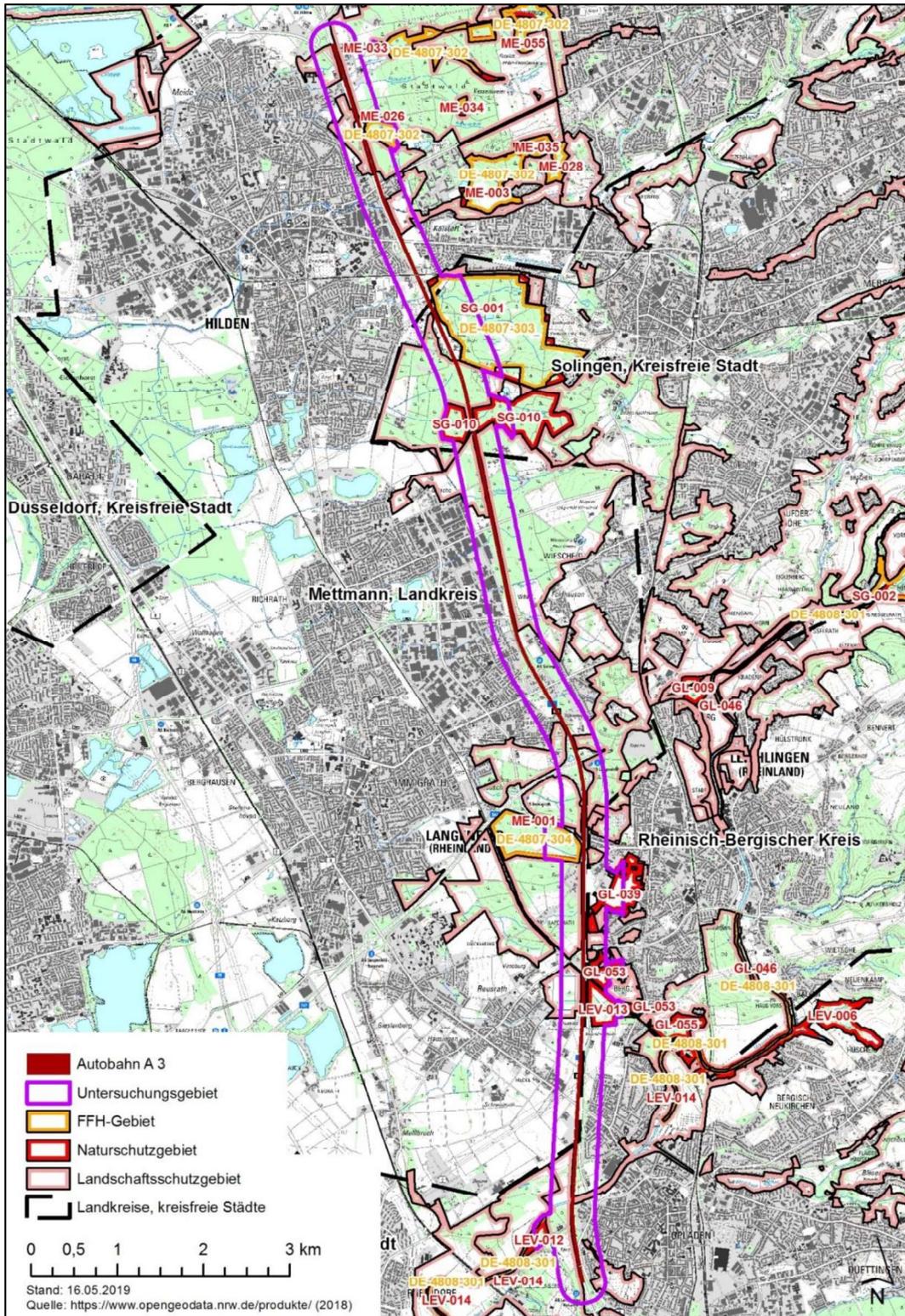


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

1.3.2 Untersuchungsmethodik und -inhalte

Die wesentliche methodisch-inhaltliche Grundlage für die Erarbeitung der UVU bilden neben dem UVP der Planungsleitfaden UVP (LANDESBETRIEB STRAßENBAU NRW 2015) und das Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS) der FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV) (2001) sowie die Musterkarten für Umweltverträglichkeitsstudien (FROELICH UND SPORBECK 1994).

Der Untersuchungsablauf der vorliegenden UVU gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

- Raumanalyse
- Ermittlung der Ausbautendenzen
- Auswirkungsprognose und Variantenvergleich

Die Schutzgutbetrachtung innerhalb der **Raumanalyse** erfolgt anhand von Kriterien, die aus den gesetzlichen Vorgaben sowie den politisch-programmatischen und planungsrechtlichen Zielsetzungen abgeleitet werden. Dabei wird vorrangig die Bedeutung des jeweiligen Schutzgutes beurteilt. Die Empfindlichkeit kann herangezogen werden, wenn über die Bedeutung des Schutzgutes keine ausreichende Beurteilung zur Ermittlung konfliktarmer Bereiche möglich ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumanalyse werden die **Ausbautendenzen** ermittelt. Getrennt für jedes der folgenden Schutzgüter/Teilschutzgüter erfolgt zunächst eine schutzgutbezogene Ableitung der aus Umweltsicht weiterzuerfolgenden Ausbautendenz:

- Wohnen (Schutzgut Menschen)
- Tiere und Pflanzen,
- Boden/Fläche,
- Wasser,
- Klima/Luft,
- Landschaft/Erholen (Schutzgut Menschen) und
- kulturelles Erbe/sonstige Sachgüter.

Zur Ermittlung der Ausbautendenz werden bezogen auf jedes genannte (Teil-)Schutzgut Abschnitte gebildet, die aufgrund rechtlicher Festsetzungen geschützt sind und/oder eine besondere bzw. hohe bis sehr hohe Bedeutung für ein (Teil-)schutzgut besitzen. Schutzgut- bzw. teilschutzgutbezogen wird für den jeweiligen Abschnitt die Ausbautendenz ermittelt.

Ausgehend von den schutzgut-/teilschutzgutspezifischen Ergebnissen wird eine schutzgut-übergreifende Ausbautendenz ermittelt. Bei dieser wird unterschieden in

- asymmetrisch,
- symmetrisch und
- keine Ausbautendenz.

In der noch ausstehenden **Auswirkungsprognose** und im **Variantenvergleich** sind – aufbauend auf der Raumanalyse – für jede Variante folgende Schritte durchzuführen:

- Ermitteln und Beschreiben der Wirkfaktoren (Be- und Entlastungen) des Vorhabens;
- Ermitteln, Beschreiben und Bewerten der zu erwartenden Umweltauswirkungen einschließlich der Vorbelastungen und Entlastungseffekte;
- überschlüssiges Darstellen von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung;
- Ermitteln, Beschreiben und Bewerten der verbleibenden Umweltauswirkungen;
- Aussagen zur Ausgleichbarkeit verbleibender Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie Abschätzung des Bedarfs an Ausgleich und Ersatz;
- Vergleich der Varianten sowie Herausarbeitung einer Rangfolge der Varianten

2 Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Planungsraum erstreckt sich entlang der Bundesautobahn BAB 3 von der Anschlussstelle (AS) Leverkusen/Opladen bis zum Autobahnkreuz (AK) Hilden und liegt damit innerhalb der Regierungsbezirke Düsseldorf und Köln.

Weite Teile des Untersuchungsgebietes werden durch **Siedlungsstrukturen** und im Bereich der Stadt Langenfeld auch großflächig durch **Gewerbeflächen** geprägt. Offene oder halb- offene Landschaftsräume mit wenig gegliederten **Acker- und Grünlandflächen** und intensiver Nutzung finden sich vor allem im Bereich der Wupperaue in Leverkusen-Opladen, in Langenfeld-Schnepprath, nördlich von Langenfeld entlang des Viehbaches sowie im Norden von Hilden östlich der BAB 3. Grünlandflächen werden teilweise mit Pferden beweidet oder zur Herstellung von Grassilage genutzt. Als Ackerkultur wird vor allem Wintergetreide angebaut. Größere zusammenhängende **Waldbereiche**, die auch als **Naherholungsgebiete** genutzt werden, befinden sich im Planungsraum im Bereich des Hildener Stadtwaldes, der Ohligser Heide, zwischen Ohligs und Thürmchen, dem Further Moor sowie westlich der Kreisdeponie Langenfeld-Immigrath.

Als **landschaftliche Besonderheiten** sind die ‚Ohligser Heide‘ und das ‚Further Moor‘ herauszustellen, die als Relikte einer früheren ausgeprägten Heidelandschaft mit Moorkomplexen zwischen Leverkusen und Hilden heute als Naturschutzgebiete dem Arten-, Biotopschutz und der Naherholung dienen. Als bedeutsames großes Fließgewässer ist die Wupper (Gewässer 2. Ordnung) bei Leverkusen-Opladen hervorzuheben.

3 Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der Umwelt und ihrer Bestandteile

3.1 Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“

Beim Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ sind die beiden Teilschutzgüter „Wohnen“ und „Erholen“ zu erfassen und bewerten. Der Schutz der menschlichen Gesundheit steht dabei im Vordergrund.

Bezüglich des **Teilschutzgutes „Wohnen“** stehen die Wohnbereiche, deren näheres Umfeld sowie bestehende Funktionsbeziehungen im Fokus der Betrachtung. Die Beschreibung und Bewertung des „Wohnens“ beschränkt sich vorwiegend auf die Siedlungsflächen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Städte Leverkusen, Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden. Wohnbauflächen mit hoher Siedlungsdichte werden als Flächen mit sehr hoher Bedeutung bewertet. Das Wohnen im baulichen Außenbereich wird mit hoch bewertet.

Die Wohnbebauung grenzt in einigen Bereichen unmittelbar an die bestehende Autobahn heran. Hervorzuheben ist das Wohnen in folgenden Bereichen, da diese sehr nah an der Autobahn liegen:

- Wohnen in Langenfeld; (L 294, Trompeter Str., Außenbereich) - westlich der A 3
- Wohnen in Leichlingen, (Immigrather Str.) – westlich der A 3
- Wohnen in Langenfeld (Straße ‚Furth‘) – östlich der A 3
- Wohnen in Langenfeld (Straße ‚Hardt‘) – östlich der A 3
- Wohnen in Langenfeld (Straße ‚Hardt‘) – westlich der A 3
- Wohnen in Hilden (Straße ‚Beckersheide‘) – östlich der A 3
- Wohnen in Hilden (Straße ‚Krabbenburg‘) – westlich der A 3

- Wohnen in Hilden (Fuchsbergstr., L 288/Elbersfelder Str.) – östlich der A 3
- Wohnen in Hilden (Fuchsbergstr., L 288/Elbersfelder Str., L 403/Ostring) – westlich der A 3
- Wohnen in Hilden (Straße ‚An der Bibelskirch‘) – westlich der A 3

Den nur zeitweilig intensiv genutzten Sport- und Freizeitanlagen wird eine mittlere Bedeutung für die Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion beigemessen.

Gewerbegebiete, die in der Regel ausschließlich oder weitgehend Arbeitsstättenfunktionen haben, sind von geringer Bedeutung. Gegenüber verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sind die Gewerbegebiete wenig empfindlich. Sie stellen zudem eine Vorbelastung für angrenzende Wohngebiete dar.

Aufgrund der vielen Siedlungsräume und der auch darüber hinaus dichten Lage von Häusern im baurechtlichen Außenbereich sind die angrenzenden Erholungsräume auch als siedlungsnaher Freiräume einzustufen, die der Feierabenderholung dienen. Die Darstellung der siedlungsnahen Freiräume erfolgt analog zu den Erholungsräumen beim Teilschutzgut „Erholen“.

Die Bereiche im Umfeld der Siedlungen, auf die sich die Erholungsaktivitäten der Anwohner konzentrieren, entsprechen im Wesentlichen den an die Siedlungsräume angrenzenden Erholungsräumen und werden somit unter dem **Teilschutzgut „Erholen“** behandelt.

Die landschaftsbezogene Erholung ist für die Gesundheit des Menschen von hoher Relevanz. Als größere Erholungsräume auch mit überörtlicher Bedeutung sind insbesondere die folgenden siedlungsnahen Freiräume hervorzuheben:

- Wuppenniederung (siedlungsnaher Freiraum Nr. 3 und 4)
- Ohligser Heide mit den angrenzenden Waldbereichen (siedlungsnaher Freiraum Nr. 25)

Die siedlungsnahen Freiräume wurden anhand der Landschaftsbildbewertung und der erholungsrelevanten Infrastruktur bezüglich ihrer Bedeutung für die Erholungsfunktion untersucht. Folgende siedlungsnahen Freiräume/Erholungsräume sind aufgrund ihrer Lage nahe großer Siedlungsräume und ihrer Bedeutung besonders hervorzuheben:

- Stadt Leverkusen:
 - Wald und Sportanlagen am Friedhof Reuschenberg (Nr. 1)
 - Wuppenniederung westlich der A 3 (Nr. 3)
 - Wuppenniederung östlich der A 3 (Nr. 4)
- Stadt Leichlingen:
 - NSG Grünland- und Waldflächen bei Rothenberg und NSG Southerberg (Nr. 8)
 - Wald nördlich Leichlingen östlich der A3 (Nr. 13)
- Stadt Langenfeld:
 - Grünland östlich von Langenfeld-Reusrath westlich der A3 (Nr. 7)
 - Wald südlich des Further Moors (Nr. 10)
 - NSG Further Moor östlich Langenfeld (Nr. 12)
 - Wald bei Krüdersheide/Warfert im Stadtgebiet Langenfeld östlich der A3 (Nr. 20)
- Stadt Solingen, im Umfeld von Stadt Hilden:
 - NSG Gebiet im Nordosten von Hilden (Nr. 30)

3.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“

Das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“ wird geteilt in die Teilschutzgüter „Pflanzen und Biotop“ sowie „Tiere und Lebensräume“.

Wesentliches Schutzziel für das **Teilschutzgut „Pflanzen und Biotop“** ist der Schutz der wildwachsenden Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften in der natürlichen bzw. kulturhistorischen Artenvielfalt sowie der Schutz der Biotop mit ihren Standortbedingungen und Ökosystemen.

Die Biotoptypen wurden im Juni 2018 durch die AFRY Deutschland GmbH im Maßstab 1:5.000 kartiert. Die Kartierung erfolgte gem. dem Leitfaden „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008).

Das Untersuchungsgebiet (UG) wird insbesondere durch die Nutzungen Wald (31,9 % des UG), Grünland (11,4 % des UG), Siedlungsbiotop mit Vegetation wie Gärten, und Parks (12,7 % des UG) sowie teil und voll versiegelte Flächen (16,5 % des UG) geprägt.

Hervorzuheben sind die Biotoptypen mit sehr hoher Bedeutung:

- AB42 (AB 100, ta1-2, h):
Eichenwald mit lebensraumtypischen Baumarten-Anteilen über alle vorhandenen Schichten (ohne Krautschicht) 90 - 100 %, geringes – mittleres Baumholz (BHD \geq 14 – 49 cm), Strukturen lebensraumtypischer Baumarten, hervorragend ausgeprägt
- AC42 (AC 100, ta1-2, h):
Erlenwälder mit lebensraumtypischen Baumarten-Anteilen über alle vorhandenen Schichten 90 - 100 %, geringes – mittleres Baumholz, BHD > 14 – 49 cm, Strukturen lebensraumtypischer Baumarten hervorragend ausgeprägt
- AD42 (AD 100, ta1-2, h):
Birkenwald mit lebensraumtypischen Baumarten-Anteilen über alle vorhandenen Schichten (ohne Krautschicht) 90 - 100 %, geringes - mittleres Baumholz (BHD \geq 14 - 49 cm), Strukturen lebensraumtypischer Baumarten, hervorragend ausgeprägt
- CA2 (CA, veg2):
Moor, gut ausgeprägt
- FK5 (FK, wf):
Quelle, naturnah/natürlich
- FM5 (FM, wf):
Bach, naturnah/natürlich

Darüber hinaus weist das Untersuchungsgebiet zahlreiche im Einzelnen zu beachtende gesetzlich geschützte Biotop auf, die den folgenden Biotopkategorien nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW „Sumpf- und Bruchwälder“, „Moor“, „Röhrichte“, „Zwergstrauch-, Ginster- und Wacholderheiden“, „Seggen- und binsenreiche Nasswiesen“, „Stehende Binnengewässer“, „Quellbereiche“, „Fließgewässer“ und „Streuobstbestand“ angehören.

Zudem kommen folgende Lebensraumtypen vor, die sowohl in FFH-Gebieten als auch nach § 19 BNatSchG (Umweltschadensrecht) außerhalb von FFH-Gebieten besonders zu berücksichtigen sind:

- 91D0 Moorwälder
- 3160 Dystrophe Seen und Teiche
- 4010 Feuchte Heiden des nordatlantischen Raums mit *Erica tetralix*
- 4030 Trockene europäische Heiden
- 7150 Torfmoor-Schlenken (*Rhynchosporion*)
- 9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*

Wesentliches Schutzziel für das **Teilschutzgut „Tiere und Lebensräume“** ist der Schutz der wildlebenden Tiere sowie deren Lebensgemeinschaften und Lebensräume in ihrer natürlichen und historisch entstandenen Artenvielfalt.

Das Untersuchungsgebiet weist trotz des dicht besiedelten Raumes einen beträchtlichen Flächenanteil an Lebensräumen mit hoher und auch sehr hoher Bedeutung für wildlebende Pflanzen, Tiere und Lebensgemeinschaften mit einer natürlichen Artenvielfalt auf. Als wertvolle Lebensräume sind vor allem die vier FFH-Gebiete, neun Naturschutzgebiete, elf Landschaftsschutzgebiete, vier Naturdenkmäler, ein geschützter Landschaftsbestandteil, zahlreiche gesetzlich geschützte Biotope und Biotoptypen mit hoher bis sehr hoher Bedeutung zu nennen.

Als wesentliche Grundlage für die Bewertung des Teilschutzgutes „Tiere und Lebensräume“ wurden faunistische Erfassungen der Artengruppen Brutvögel, Säugetiere (Haselmaus, Waldstruktur- und Baumhöhlenkartierung für Fledermäuse), Amphibien, Reptilien, Libellen, Tot-/altholzbewohnende Käfer durchgeführt.

Die überwiegend großflächigen zusammenhängenden Waldbereiche mit Vorkommen von Sumpf- und Bruchwäldern / Auwäldern, Moorwäldern, altholzreichen Eichen- und Buchenwäldern sind als Lebensraum von sehr hoher Bedeutung für zahlreiche Tierarten bedeutend. Etwa 32 % vom Untersuchungsgebiet bestehen aus Waldlebensräumen, die sehr lange Entwicklungszeiträume aufweisen. Als Offenlandlebensräume sind insbesondere Heide- und Moorlebensräume in den beiden großen FFH-Gebieten „Further Moor“ und „Ohligser Heide“ von sehr hoher Bedeutung, da sie Relikte einer natürlichen und auch historisch gewachsenen Landschaft darstellen. Im Untersuchungsgebiet bestehen 43 % der Gesamtfläche aus Verkehrs- und Siedlungsflächen, die nur eine sehr geringe Bedeutung für Pflanzen und Biotope besitzen.

Die Funktionsräume V4, V6 und V8 für **Brutvögel** sind, aufgrund großflächiger zusammenhängender Waldbereiche und Schutzgebiete (FFH-Gebiete, NSG und LSG), mit großem Struktureichtum und wenig intensiver Waldwirtschaft, Lebensräume mit sehr hoher Bedeutung für eine Vielzahl an wertgebenden Vogelarten. Die Funktionsräume V2, V3 und V9 wurden, aufgrund ihrer guten Habitatausstattung und Vorkommen zahlreicher wertgebender Vogelarten, als Lebensräume mit hoher Bedeutung für die Brutvögel bewertet. Die überwiegend in den Siedlungsräumen liegenden Funktionsräume V1, V5 und V7 weisen für stark anthropogenen Habitate eine erstaunliche Zahl an wertgebenden Vogelarten und teilweise wichtige Lebensraumstrukturen für die Brutvögel auf. Dies kennzeichnet die allgemeine Bedeutung dieser Funktionsräume.

Im Rahmen der Waldstrukturkartierung als Grundlage für die Bewertung der Lebensraumeignung für **Fledermäuse** wurden insgesamt 58 % aller untersuchten Waldflächen als sehr strukturreich bewertet und weisen eine hohe Bedeutung für anspruchsvolle Fledermausarten auf. 33 % der Waldflächen sind strukturreiche Wälder, die eine Eignung für zahlreiche Fledermausarten und eine mittlere Bedeutung aufweisen. Nur 8 % der untersuchten Waldflächen sind strukturarm und haben eine geringe Eignung und Bedeutung als Lebensraum für Fledermäuse. Von den innerhalb des 40 m-Untersuchungsgebietes kartierten 21 Habitatbäumen (lebende und tote Bäume), die entweder Baumhöhlen, Baumspalten oder Überwallungen aufgewiesen haben liegen insgesamt 16 alleine im Funktionsraum V6 – strukturreiche Waldbereiche NSG Krüdersheide und Götsche und NSG-Ohligser Heide.

Bei der **Zauneidechsen**kartierung weisen zwei Standorte des Untersuchungsgebietes (Z6 Heidefläche Ohligser Heide und Z7 Heidefläche Krabbenburg) eine hohe Bedeutung für die streng geschützte Zauneidechse auf.

Im Rahmen der Libellenkartierung wurde die **Große Moosjungfer** nachgewiesen. Das Untersuchungsgebiet weist für die im Further Moor nachgewiesene streng geschützte FFH-Anh.

II und IV Art, die in Nordrhein-Westfalen vom Aussterben bedroht ist, eine sehr hohe Bedeutung auf.

Im Umfeld des Vorhabens sind zahlreiche Flächen des **Biotopverbundes** NRW vorhanden, von denen sieben eine besondere und zehn eine herausragende Bedeutung zukommt.

3.3 Schutzgut „Boden“

Boden gehört zu den abiotischen Bestandteilen des Naturhaushaltes. Böden benötigen in der Regel einen sehr langen Zeitraum (teils mehrere Tausend Jahre) für ihre Entwicklung und sind bei starker Schädigung nicht wiederherstellbar.

Der Boden erfüllt vielfältige Funktionen, welche langfristig zu sichern bzw. wiederherzustellen sind. Der Boden ist bezogen auf folgende Funktionen gemäß § 2 Abs. 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) zu bewerten:

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie Bodenorganismen,
- Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen,
- Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungsfunktion (Regelungsfunktion),
- Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie
- Nutzungsfunktion als Rohstofflagerfläche, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für land- und forstwirtschaftliche Nutzung und sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen.

Prägende Bodentypen des Untersuchungsgebietes sind Gleye, Pseudogleye, Braunerden und Parabraunerden. Organische Niedermoorböden kommen im Further Moor in Langenfeld vor.

Zur Ermittlung der Bedeutung des Schutzgutes „Boden“ wurden die Kriterien Natürlichkeitsgrad, Biotopentwicklungspotenzial, natürliche Ertragsfähigkeit, Seltenheit und Archivfunktion für Natur- und Kulturgeschichte herangezogen.

Der Natürlichkeitsgrad des Bodens ist sehr unterschiedlich und verändert sich kleinräumig. Grundsätzlich weisen die Wälder relativ naturnahe bis natürliche Böden hoher bis sehr hoher Bedeutung, die Agrarlandschaft leicht veränderte Böden mittlerer Bedeutung und die Straßen und Siedlungen mit den versiegelten und überbauten Flächen Böden geringer bis sehr geringer Bedeutung auf.

Schutzwürdige Böden aufgrund des Biotopentwicklungspotenzials sind in vielen Bereichen des Untersuchungsgebietes vorhanden. Sie weisen eine besondere Bedeutung auf.

Die natürliche Ertragsfähigkeit der Böden ist insbesondere im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes hoch bis sehr hoch. Die Bodenkarte (1:50.000) vom Geologischen Dienst stellt zudem schutzwürdige Böden aufgrund der natürlichen Ertragsfähigkeit dar. Diesen Böden kommt eine besondere Bedeutung zu.

Die schutzwürdigen Böden aufgrund der Archivfunktion weisen eine besondere Bedeutung aufgrund ihrer kultur- oder naturhistorischen Relevanz auf. Diese schutzwürdigen Böden sind im Untersuchungsgebiet in vielen Bereichen zu finden.

3.4 Schutzgut „Fläche“

Die Berücksichtigung des Schutzgutes „Fläche“ soll dem Flächenverbrauch ein verstärktes Gewicht in Planungsprozessen geben. Der Landesentwicklungsplan NRW 2017 führt in Kapitel „8.1-3 Grundsatz Verkehrsstraßen“ aus: „Die für den überregionalen und regionalen Verkehr bedarfsgerecht zu sichernden Trassen sollen flächensparend gebündelt werden“. Ziel ist es,

den Flaschenverbrauch klar zu ermitteln und so stärker in die Entscheidungsprozesse einfließen zu lassen.

Der Flächenverbrauch kann von der Flächennutzung bzw. den Biotoptypen abgeleitet werden. Um den bestehenden Flächenverbrauch in einem Gebiet zu bilanzieren, werden die Biotoptypen nach den Kriterien „Intensität der Nutzung“ und „Siedlung gegenüber dem Freiraum“ den folgenden Kategorien zugeordnet:

- „verbrauchte“ / vorbelastete Fläche
- unverbrauchte Fläche

Im Untersuchungsgebiet sind bereits 41 % der Flächen als verbraucht/vorbelastet einzustufen. Dieser hohe Anteil verdeutlicht die bereits vorhandene starke Belastung des Schutzgutes „Fläche“.

3.5 Schutzgut „Wasser“

Im Naturhaushalt übernimmt das Wasser vielfältige Funktionen. Der Wasserhaushalt prägt zusammen mit dem Boden, sowie den geologischen Formationen die Standortbedingungen für Pflanzen und somit für Tiere und Menschen.

Als wesentliche Funktionen des Wassers sind hervorzuheben:

- Lebensgrundlage (Ernährung) und Lebensraumfunktion für Pflanzen, Tiere und Menschen
- Transport- und Selbstreinigungsfunktion für Nähr- bzw. Schadstoffe
- Funktion als landschaftsprägendes Element
- Erlebnisfunktion für die Erholung

Das Schutzgut „Wasser“ wird in die Teilschutzgüter „Grundwasser“ bzw. „Oberflächengewässer“ untergliedert.

Zur Bewertung des **Teilschutzgutes „Grundwasser“** werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Im Untersuchungsgebiet liegen Bereiche der folgenden Grundwasserkörper:

- Niederung der Wupper und der Dhünn (DE_GB_DENW_273_01)
- Tertiär der östlichen Randstaffel der Niederrheinischen Bucht (DE_GB_DENW_273_03)
- Tertiär der östlichen Randstaffel der Niederrheinischen Bucht (DE_GB_DENW_27_14)
- Rechtsrheinisches Schiefergebirge (DE_GB_DENW_27_13)
- Niederung des Rheins (DE_GB_DENW_27_17)

Der mengenmäßige Zustand der Grundwasserkörper ist insgesamt gut, der chemische Zustand der Grundwasserkörper „Tertiär der östlichen Randstaffel der Niederrheinischen Bucht“ und „Niederung des Rheins“ ist schlecht und für die übrigen Grundwasserkörper in einem guten Zustand.

Für die Nutzungsfunktion des Grundwassers kommt den drei Trinkwasserschutzgebieten Leverkusen-Rheindorf, Langenfeld-Monheim und Hilden-Karnap eine mittlere Bedeutung zu.

Die Grundwasserneubildung mit besonderer Bedeutung (ab 200 l/m²/a) kommt schwerpunktmäßig in den folgenden Bereichen vor:

- Westlich Leverkusen-Mitte
- Westlich Leverkusen-Opladen bis in das Stadtgebiet Langenfeld
- Westlich Leichlingen-Mitte bis in das Stadtgebiet Langenfeld
- Östlich von Hilden Süd bis in das Stadtgebiet Solingen

Für die Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt sind insbesondere die Grund- und Stauwasser mit einem Flurabstand bis 80 cm mit einer besonderen Bedeutung maßgeblich. Diese besondere Bedeutung kommt überwiegend in den Naturschutzgebieten Further Moor, Kruedersheide und Goetsche, Ohligser Heide und Hilden – Spoerkebruch vor.

Zum Schutz des chemischen Zustandes des Grundwassers ist die Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber von Schadstoffeinträgen relevant. Nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet liegt eine hohe Empfindlichkeit des Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeinträgen vor. Eine mittlere Empfindlichkeit findet sich schwerpunktmäßig im Bereich der Städte Leichlingen und Langenfeld. Lediglich im Umfeld der genannten Städte und im Umfeld von Leverkusen-Opladen ist kleinräumig eine geringe Empfindlichkeit vorzufinden.

Die **Oberflächengewässer** im Untersuchungsgebiet weisen grundsätzlich eine Fließrichtung von Ost nach West auf. Es gibt somit viele Querungen der Autobahn A 3. Die vorhandene Autobahn hat einen maßgeblichen Einfluss auf den Wasserhaushalt in dem Landschaftsraum. Von Süd nach Nord queren die Oberflächenwasserkörper Wupper, Galkhausener Bach, Viehbach, Garather Mühlenbach, Itter und Hoxbach die Autobahn A 3.

Die Oberflächengewässer wurden anhand der folgenden Kriterien bewertet:

- Bedeutung der Oberflächengewässer im natürlichen Wasserhaushalt
- Bedeutung der Landflächen als Retentionsraum

Bezüglich der Bedeutung der Oberflächengewässer im natürlichen Wasserhaushalt sind die Wupper, aufgrund ihrer Größe, und die Itter, aufgrund ihres hohen Anteils von Abschnitten mit unveränderter Gewässerstrukturgüte, hervorzuheben. Keiner der beiden Oberflächenwasserkörper weist jedoch einen guten ökologischen Zustand bzw. ein gutes ökologisches Potenzial oder einen guten chemischen Zustand auf.

Als großräumiger Retentionsraum ist die Wuppenniederung zwischen den vorhandenen Hochwasserschutzanlagen hervorzuheben.

3.6 Schutzgüter „Klima und Luft“

Als „Klima“ wird der mittlere Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort bzw. in einem Gebiet über einen längeren Zeitraum definiert. Die Beschreibung des Klimas ist stark von der gewählten Maßstabebene abhängig. Es wird in der Regel zwischen dem Großklima, Geländeklima und Kleinklima unterschieden. Für die UVU ist die Einordnung in das Großklima und die genauere Untersuchung des Geländeklimas maßgeblich.

Die Schutzgüter Klima und Luft weisen vor dem Hintergrund des Klimawandels eine zunehmende Empfindlichkeit gegenüber geländeklimatischen Beeinträchtigungen in Siedlungsräumen und auch in Erholungsgebieten auf. Das Geländeklima hat einen starken Einfluss auf das Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“.

Der lufthygienische Zustand des Untersuchungsgebietes ist maßgeblich für das Schutzgut „Luft“. Er hängt stark von den Emittenten, den kleinräumigen Filtereigenschaften in den Siedlungen und den lokalklimatischen Ausgleichsfunktionen ab (FGSV 2001).

Basierend auf der Klimaanalyse des Landes NRW (LANUV 2018b) kann die Bedeutung der einzelnen Landschaftsbestandteile für das lokale Klima bewertet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit dem Luftaustausch und dem Eintrag von kühler Luft in die Siedlungen in der Regel zugleich eine Reduktion der Luftbelastung einhergeht. Diesbezüglich sind auch die Gehölzbestände an der Autobahn bedeutend.

Hervorzuheben sind die belasteten Siedlungsflächen von Leverkusen-Opladen, Langenfeld-Immigrath, Langenfeld-Richrath, Hilden-Pungshaus und Hilden-Mitte.

Folgende Grünflächen besitzen eine hohe bis sehr hohe Bedeutung aufgrund ihrer thermischen Ausgleichsfunktion:

- alle Grünflächen der Stadt Leverkusen-Opladen
- alle Grünflächen ab dem AD Langenfeld bis AK Hilden im Norden des Untersuchungsgebietes

Hervorzuheben sind darüber hinaus die Luftaustauschbahnen östlich von Langenfeld-Immigrath, nordöstlich von Langenfeld-Richrath, östlich von Hilden-Pungshaus und östlich von Hilden-Mitte.

3.7 Schutzgut „Landschaft“

Das Schutzgut „Landschaft“ wird hinsichtlich der Teilschutzgüter „Landschaftsbild“ und „Landschaftsräume“ betrachtet.

Dabei wird unter dem Teilschutzgut „Landschaftsbild“ die sinnlich wahrnehmbare Erscheinung der Landschaft und die natürliche Erholungseignung verstanden. Da das Landschaftsbild eine wesentliche Grundlage für die Eignung eines Gebietes als Erholungsraum ist, besteht ein enger funktionaler Bezug zum Schutzgut „Menschen“ – Teilschutzgut „Erholen“.

Das Teilschutzgut „Landschaftsräume“ beinhaltet die Erfassung und Bewertung großräumiger, unzerschnittener Landschaftsbereiche. Die Größe der Landschaftsräume ist dabei z. B. ein Indikator für die Eignung als Lebensraum für Tierarten mit großen Raumansprüchen. Im dicht besiedelten Deutschland sind unzerschnittene Landschaftsräume selten geworden, so dass dem Schutz dieser Räume eine besondere Bedeutung zukommt.

Beim **Teilschutzgut „Landschaftsbild“** ist die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft zu schützen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 4 BNatSchG). Hierfür wurde basierend auf dem landesweit eingeführten „Verfahren zur Landschaftsbildbewertung im Zuge der Ersatzgeldermittlung für Eingriffe in das Landschaftsbild durch den Bau von Windenergieanlagen“ (LANUV, ohne Jahr) eine systematische Bewertung des Landschaftsbildes erstellt.

Herauszuheben sind die Landschaftsbildeinheiten mit sehr hoher Bedeutung:

- Nr. 10, NSG Further Moor
- Nr. 16, NSG Krüdersheide und Götsche westlich der Autobahn A 3
- Nr. 17, NSG Krüdersheide und Götsche östlich der Autobahn A 3
- Nr. 20, NSG Ohligser Heide

Beim **Teilschutzgut „Landschaftsräume“** wirken stark befahrene Verkehrswege und andere landschaftszerschneidende Elemente wie z. B. dichte Bebauung als Barrieren für viele Tier- und Pflanzenarten. Große zusammenhängende Gebiete ohne größere Straßen und Siedlungen, sogenannte „Unzerschnittene Verkehrsarme Räume (UZVR)“, haben daher auch eine besondere Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt.

Im Untersuchungsgebiet sind 6 Unzerschnittene Verkehrsarme Räume (UZVR) vorhanden. Hervorzuheben ist, dass der UZVR-1434 (Bereich Ohligser Heide bis Haus-Gravener-Straße

in Langenfeld) und UZVR-1459 (Hildener Stadtwald bis Viehbach in Langenfeld) nur von der Autobahn A 3 zerschnitten wird.

Alle UZVR im Untersuchungsgebiet weisen aufgrund der geringen Größe eine geringe Bedeutung auf.

3.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Das Schutzgut „kulturelles Erbe“ besteht aus der Summe aller besonders bedeutsamen historischen Objekte, archäologischen Fundstellen und Kulturlandschaftsteile. Es erfolgt eine Darstellung des kulturellen Erbes in den Kategorien bau- und kunstgeschichtliches Erbe, archäologisches Erbe und landschaftliches Erbe.

Bau- und kunstgeschichtliches Erbe

Im Untersuchungsgebiet sind nur 4 Baudenkmäler vorhanden, alle liegen im Gebiet der Stadt Hilden. Von besonderer Relevanz ist das Baudenkmal „Elberfelder Straße, Autobahnbrücke“, da die Autobahnbrücke vom Vorhaben direkt betroffen werden kann. Den Baudenkmalern kommt eine besondere Bedeutung zu.

Archäologisches Erbe

Vom LVR-AMT FÜR BODENDENKMALPFLEGE IM RHEINLAND (2018) wurden 6 Bodendenkmäler ermittelt, die jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes im größeren Abstand zum Vorhabens liegen. Von den 64 archäologischen Fundstellen liegen 33 im Untersuchungsgebiet. Den Bodendenkmälern kommt eine besondere Bedeutung und den archäologischen Fundstellen eine allgemeine Bedeutung zu.

Insbesondere ist auf folgende, relativ nah an der bestehenden Autobahn A 3 liegende, archäologische Fundstellen hinzuweisen:

- Stadt Leverkusen Nr. 47 und 69
- Stadt Langenfeld Nr. 23, 51 und 56,
- Stadt Hilden Nr. 3 und 6

Landschaftliches Erbe

Im Untersuchungsgebiet liegen die regional bedeutenden historischen Kulturlandschaften:

- Nr. RPK 317: Unteres Tal der Wupper bei Rheindorf, Rheinkassel (Köln, Leverkusen)
- Nr. RPD 216: Hildener Stadtwald / Solinger Stadtwald / Feldhausen (Hilden, Solingen, Langenfeld)

Den regional bedeutenden historischen Kulturlandschaften kommt eine allgemeine Bedeutung zu.

3.9 „Wechselwirkungen“

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind bei einer funktionalen Betrachtung der Schutzgüter zwingende Bestandteile von Erfassungen und Analysen der Schutzgüter. So sind z. B. Aussagen über das Schutzgut Boden zugleich Grundlage für das Schutzgut Wasser und die Grundwasserverhältnisse wirken sich direkt auf den Boden aus. Die abiotischen Schutzgüter sind zudem Grundlage für den Lebensraum von Pflanzen und Tieren sowie deren Widerstandskraft (Resilienz) gegenüber dem Vorhaben. Soweit die Wechselwirkungen für das Verständnis der Schutzgüter oder die Analyse von erheblichen Umweltauswirkungen relevant sind, werden diese den Schutzgütern zugeordnet berücksichtigt.

Die wesentlichen und regelmäßig auftretenden Wechselwirkungen sind bereits über die Auswahl der schutzgutbezogenen Erfassungs- und Bewertungsparameter bei der Beschreibung und Beurteilung der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt worden. Dabei erfolgt die Berücksichtigung bei den Beschreibungen und Analysen der Schutzgüter, mit denen die Wechselwirkung am stärksten verbunden ist.

4 Ausbautendenzen

4.1 Schutzgutbezogene konfliktarme Ausbautendenz

Zur Ermittlung der relativ konfliktarmen Ausbautendenzen wurden im Vorfeld die maximal möglichen Wirkungs- und Eingriffsbereiche ermittelt. Grundsätzlich wird im Hinblick auf den anlage- und baubedingten Eingriffsbereich von einer Maximalbreite von 40,00 m neben dem jeweiligen Fahrbahnrand ausgegangen.

Hinsichtlich der Ausbaumöglichkeiten (asymmetrisch, symmetrisch) ist im Vorfeld für den symmetrischen Ausbau ermittelt worden, dass dieser ohne eine Verlegung der parallel verlaufenden Straßen möglich ist. Bei einem symmetrischen Ausbau sind somit keine Folgewirkungen (durch zusätzliche Straßenbaumaßnahmen) auf die an die parallel verlaufenden Straßen angrenzenden Flächen zu erwarten.

Für die Bewertung der zu erwartenden Beeinträchtigungen für das **Teilschutzgut „Wohnen“** wurden, mit einer hohen Bedeutung bewerteten Fläche mit Wohnfunktion im Außenbereich bis zu einem Abstand von 40 m neben dem jeweiligen Fahrbahnrand der A3 berücksichtigt. Wohnbauflächen im Innenbereich besitzen eine sehr hohe Bedeutung und werden hinsichtlich möglicher Wirkungen durch den Ausbau der A3 bis zu einem Abstand von 100 m neben dem jeweiligen Fahrbahnrand der A3 berücksichtigt. Die Berücksichtigung der Wohnbauflächen bis zu einem Abstand von bis zu 100 m wird als ausreichend erachtet, da durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen keine Verstärkung der vorhandenen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Es soll insgesamt im Rahmen des Ausbaus der A3 eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden.

Für die Ermittlung der Ausbautendenz für das **Teilschutzgut „Erholen“** ist die Bedeutung der an die Autobahn angrenzenden Erholungsräume zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Erholungsräume hoher und sehr hoher Bedeutung zu schützen. Im Rahmen der Ermittlung der konfliktarmen Ausbautendenz für das Teilschutzgut „Erholen“ wird auch das **Teilschutzgut „Landschaft“** berücksichtigt.

Für die Ermittlung der Ausbautendenz für das **Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“** ist die Bedeutung der an die Autobahn angrenzenden Biotoptypen, Biotopkomplexe, faunistischen Funktionsräume und Habitatstrukturen sowie die Bedeutung für den Biotopverbund zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Flächen hoher und sehr hoher Bedeutung und/oder besonderer Bedeutung für das Schutzgut ‚Tiere und Pflanzen‘ zu schützen. Insbesondere die Sicherung naturschutzrechtlich geschützter Teile von Natur und Landschaft (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturdenkmal, geschützter Landschaftsbestandteil und gesetzlich geschützte Biotope) ist zu berücksichtigen. Hervorzuheben sind die europarechtlich geschützten FFH-Gebiete.

Das **Schutzgut „Boden“** ist insbesondere bezüglich der Flächen mit hoher, sehr hoher und besonderer Bedeutung i. d. R. kaum wiederherstellbar. Deshalb kommt der Vermeidung einer Inanspruchnahme dieser Flächen eine hohe Relevanz zu. Betrachtet wurden die schutzwürdigen Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfähigkeit, das

Biotoppotenzials und die Archivfunktion. Die Darstellung der Ausbautendenz erfolgt für die Schutzgüter „Boden“ und „**Fläche**“ gemeinsam.

Im Hinblick auf das **Teilschutzgut „Grundwasser“** sind für die Ermittlung der Ausbautendenz insbesondere die Bereiche mit hoher und sehr hoher Bedeutung sowie besonderer Bedeutung für die folgenden Funktionen: Nutzungsfunktion des Grundwassers, Grundwasserneubildung, Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt und Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeinträgen relevant. Für das **Teilschutzgut „Oberflächengewässer“** ist ihre Bedeutung im natürlichen Wasserhaushalt sowie die Überschwemmungsgebiete zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung der Ausbautendenz für das **Schutzgut „Klima und Luft“** sind die Bedeutung der Grünflächen und die Empfindlichkeit der Siedlungsflächen gegenüber zusätzlicher Belastung bzw. gegenüber dem Verlust von Ausgleichsräumen zu berücksichtigen. Nicht betrachtet werden dabei die vorbelasteten „größeren gewerblich und industriell genutzten Flächen“. Die Böschungen der A3 sind nahezu durchgehend mit Gehölzen bestanden, die überwiegend eine sehr hohe Bedeutung im Hinblick auf die thermische Ausgleichsfunktion besitzen. Betrachtet man nur den Verlust dieser Grünflächen, so sind im Hinblick auf das Schutzgut „Klima und Luft“ keine relevanten Unterschiede zur Ermittlung einer Ausbautendenz zu erkennen. Um jedoch auch im Hinblick auf das Schutzgut „Klima und Luft“ eine differenziertere Betrachtung zu ermöglichen wird folgendes Kriterium zur Bestimmung der Ausbautendenz definiert: Wenn in einem Abstand von bis zu 100 m zur Autobahn Siedlungsflächen (ausgenommen „größeren gewerblich und industriell genutzten Flächen“) mit einer hohen Empfindlichkeit oder einer mittleren Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Belastungen liegen, die zudem als stadtklimatisches Vorsorgegebiet eingestuft wurden, soll möglichst ein Ausbau auf der gegenüberliegenden Seite erfolgen.

Für das **Teilschutzgut „Landschaftsräume“** wird keine Ausbautendenz ermittelt, da im Untersuchungsgebiet keine Unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) mit hoher oder sehr hoher Bedeutung vorhanden sind.

Für die Ermittlung der Ausbautendenz für das **Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“** erhält insbesondere der Erhalt des kulturellen Erbes und der sonstigen Sachgüter sollen eine wichtige Bedeutung. Eine besondere Bedeutung kommt dem Schutz von Bau- und Denkmälern zu.

4.2 Schutzgutübergreifende konfliktarme Ausbautendenzen

Als Grundlage zur Ermittlung der schutzgutübergreifenden konfliktarmen Ausbautendenz dienen die schutzgutbezogenen Ausbautendenzen. Durch einen differenzierten schutzgutübergreifenden Vergleich kann abschnittsweise die Ausbauseite mit dem geringeren, konfliktärmeren Raumwiderstand abgegrenzt werden.

Die schutzgutübergreifend konfliktärmste Ausbautendenz ist i. d. R. die mit dem größten Anteil an bereits vorhandener Verkehrsfläche, z. B. an die vorhandenen Straßen angrenzende Böschungen. So kann zum Beispiel, basierend auf dem bisherigen Planungsstand der Verkehrsplanung, davon ausgegangen werden, dass bei einem symmetrischen Ausbau die parallel verlaufenden Straßen nicht verschoben werden müssen und somit ein großer Teil der Bau- und Maßnahmen in bereits stark belastete Abschnitte fällt.

Wenn in einem Abschnitt auf beiden Seiten unterschiedliche Schutzgüter betroffen sind, wird ein symmetrischer Ausbau bevorzugt, da dieser langfristig am besten zwischen den Schutzgütern vermittelt.

In Abschnitten, in denen ein Schutzgut beidseitig in ähnlichem Umfang und ähnlicher Intensität betroffen ist, wird in der Regel schutzgutbezogen keine Ausbautendenz vorgegeben. Ebenso wird keine Ausbautendenz angegeben, wenn für kein Schutzgut eine Ausbautendenz ermittelt wurde.

Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in Karte 7 „Konfliktarme Ausbautendenzen“. Einen Überblick über die ermittelten Ausbautendenzen gibt die nachfolgende Abbildung 2.

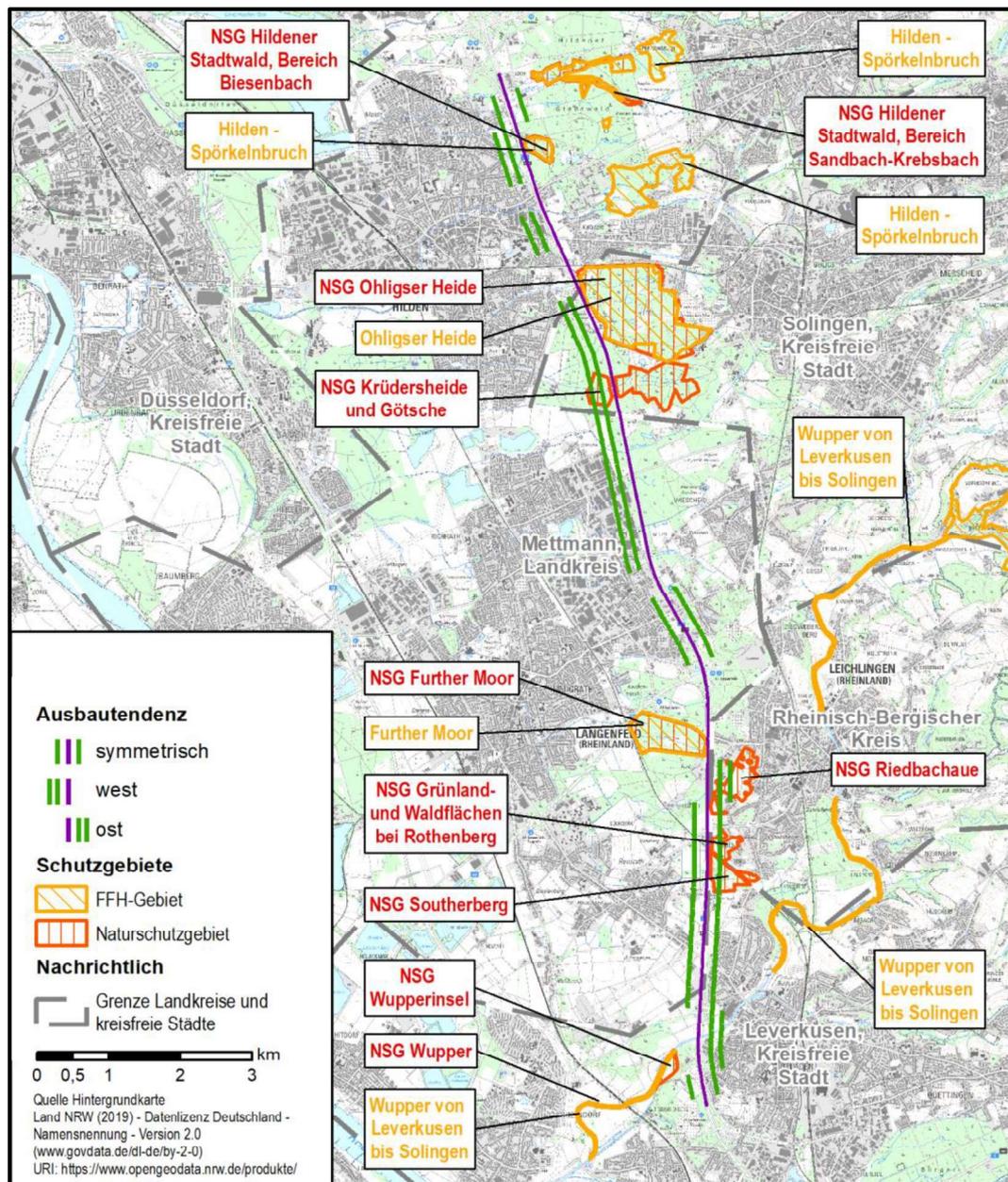


Abbildung 2: Konfliktarme Ausbautendenzen

5 Empfehlungen zur Eingriffsvermeidung und -minimierung

- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch die Ausbildung steilerer Böschungen und Anwendung baulicher und ingenieurbioologischer Maßnahmen
- Neuanlage ausreichend breit dimensionierter Durchlässe und Brückenbauwerke zur Minimierung der Zerschneidungswirkung faunistischer Funktionsräume
- Verbreiterung vorhandener Durchlässe und Schaffung einer Durchgängigkeit zur Verringerung der Barrierewirkung
- Reduzierung baubedingter Eingriffe, z. B. durch den Verzicht auf parallele Arbeitsreifen in sensiblen Bereichen und durch umweltschonende Planung von Baustelleneinrichtungsflächen
- Bauzeitenbeschränkungen in Bereichen von Wäldern, Natura-2000 Gebieten und Naturschutzgebieten sowie an Siedlungen

6 Variantenentwicklung

Aufgrund der erheblichen Anzahl an Zwangspunkten, der Siedlungsstruktur und der Vielzahl an Schutzgebieten im Untersuchungsgebiet ist die Planung von trassenfernen Varianten, also eine Verschiebung der A3 außerhalb des heutigen Straßenkorridors, nur sehr eingeschränkt möglich. Aus diesem Grund werden nur **trassennahe Ausbaupvarianten** untersucht.

In Anlehnung an die Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für den 6-streifigen Ausbau von Autobahnen wurden für den 8-streifigen Ausbau der A 3 zunächst vergleichbare Ausbaupvarianten für den symmetrischen und asymmetrischen Ausbau abgeleitet. Beim symmetrischen Ausbau erfolgt die Verbreiterung an den Außenseiten beider Richtungsfahrbahnen gleichermaßen (Variante 1). Bei einem knapp einseitigen Ausbau wird die erforderliche Mehrbreite des Querschnitts nur auf einer Seite ergänzt (Varianten 2 und 3). Bei der voll einseitigen Verbreiterung erfolgt der Bau einer neuen Richtungsfahrbahn neben dem vorhandenen Querschnitt der Autobahn (Varianten 4 und 5).

Im Zuge des Planungsprozesses wurden die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) ermittelten konfliktarmen Ausbautendenzen (s. o.) mit den zuvor genannten Varianten mit dem Ziel überlagert, diejenige Variante je Abschnitt zu finden, welche die geringstmöglichen Konflikte hervorruft. Hierzu wurden Bewertungsabschnitte gebildet und jeweils die bautechnischen Varianten und die Ausbautendenzen der Umweltplanung gegenübergestellt. Grundlage für die Festlegung der Bewertungsabschnitte bilden dabei die Zwangspunkte aus der Bautechnik. Folglich kann ein Wechsel zwischen den einzelnen Varianten aus trassierungstechnischen Gründen ausschließlich im Bereich von Kurven erfolgen. So kommt es damit beispielsweise im Bereich Hilden-Nord zu einer Ausbautendenz sowohl für den symmetrischen Ausbau (von km 109+700 bis ca. km 110+200) als auch für den asymmetrischen Ausbau West (ca. km 110+200 bis km 111+000). Der Abschnitt befindet sich jedoch in der Geraden und schließt nördlich an das Autobahnkreuz Hilden an. Demnach ist aus bautechnischen Gründen ein Wechsel zwischen den Varianten nicht möglich und ein symmetrischer Ausbau gegeben. Darüber hinaus ist es erforderlich, dass die Planung am Baubeginn und Bauende an den Bestand anschließt, wodurch hier nur ein symmetrischer Ausbau möglich ist.

Im Ergebnis konnten die **linienoptimierten Grobvarianten 6.1 und 6.2** entwickelt werden. In Variante 6.1 erfolgt die Verbreiterung ab dem Autobahnkreuz Hilden in symmetrischer Form und verschwenkt südlich der Tank- und Rastanlage Ohligser Heide (ca. km 113+500) auf den knapp asymmetrischen Ausbau westseitig. Nördlich der Anschlussstelle Solingen (ca. km 116+750) erfolgt der Wechsel zurück zum symmetrischen Ausbau, welcher für den

restlichen Abschnitt beibehalten wird. Die Variante 6.2 entspricht weitestgehend der Variante 6.1, jedoch erfolgt der Wechsel vom symmetrischen Ausbau zum knapp asymmetrischen Ausbau westseitig bereits in Hilden im Bereich der Itter (ca. km 111+250). Im weiteren Verlauf entspricht diese Variante dann der Variante 6.1.

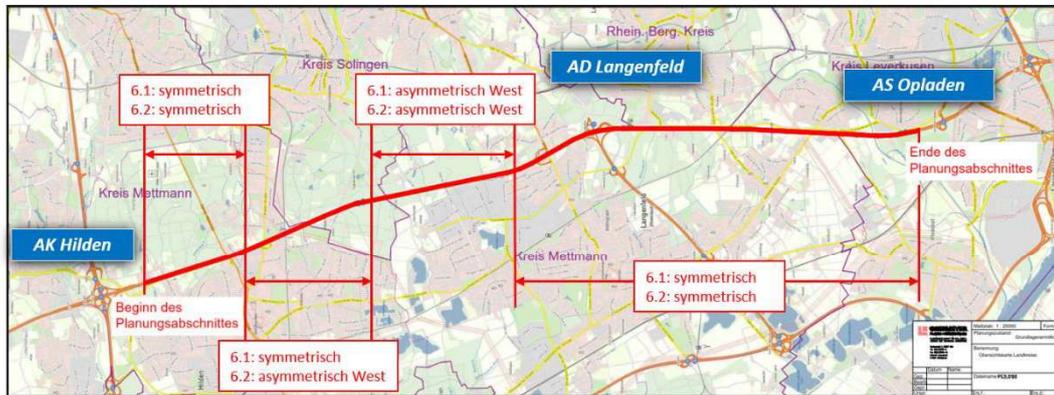
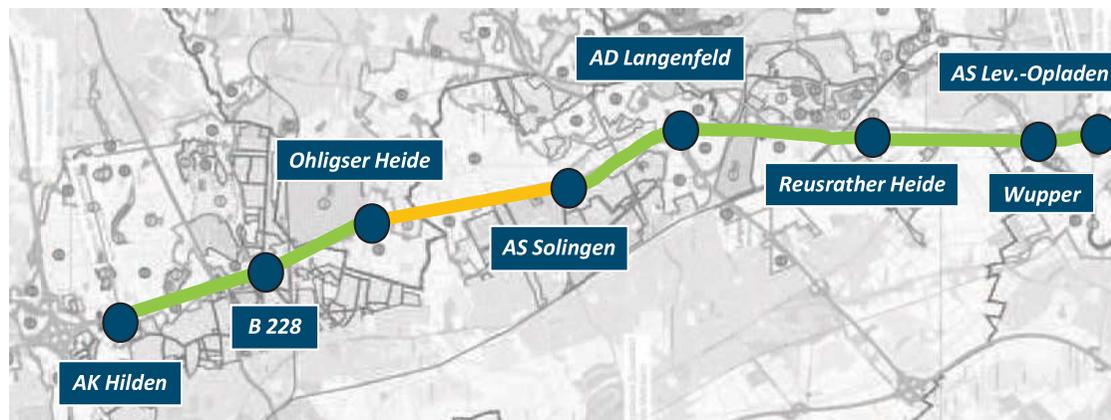


Abbildung 3: Darstellung der Varianten 6.1 und 6.2 (Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH 2020)

Vertiefter Variantenentwurf – Variante 6.1 und 6.2

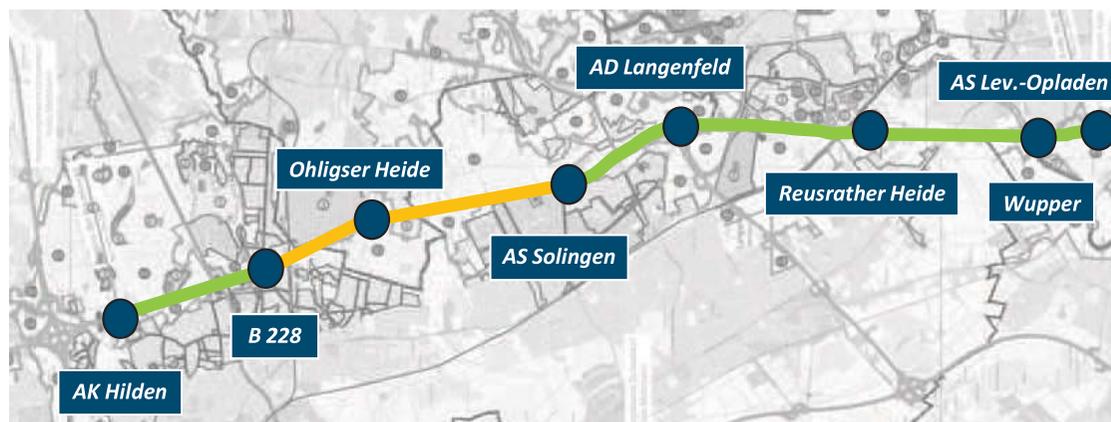
Variante 6.1



Ausbau asymmetrisch westseitig zwischen der Ohligser Heide und der Anschlussstelle Solingen.

Alle weiteren Abschnitte symmetrischer Ausbau.

Variante 6.2



Ausbau asymmetrisch westseitig zwischen der B 229 und der Anschlussstelle Solingen.

Alle weiteren Abschnitte symmetrischer Ausbau.

- symmetrischer Ausbau
- asymmetrischer Ausbau westseitig
- asymmetrischer Ausbau ostseitig

Übersicht



Die Bürgermeisterin
Hilden, den 08.10.2019
AZ.:

WP 14-20 SV 01/139

Antragsvorlage

**Ausbau der BAB 3; Antrag der
Fraktionen von ALLIANZ für Hilden,
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN,
Bürgeraktion, FDP und SPD**

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Hilden

30.10.2019

Entscheidung

Anlage: Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bürgeraktion ALLIANZ GRÜNE FDP SPD

Antragstext:

Der Rat der Stadt Hilden verabschiedet folgende Resolution:

Der Rat der Stadt Hilden lehnt den Ausbau der Autobahn 3 auf 8 Spuren ab und fordert Bundesregierung und Bundestag auf, von diesem Vorhaben Abstand zu nehmen. Der Rat der Stadt Hilden lehnt den Zugriff auf private, städtische und sonstige Flächen für eine Autobahnverbreiterung ab (besonders in Natur- und Landschaftschutz-gebieten). Der Rat der Stadt Hilden fordert, dass die Bürger*innen durch Einwohner-versammlungen und andere geeignete Formen zeitnah über die beabsichtigten Maßnahmen unterrichtet werden.

Erläuterungen zum Antrag:

Schon jetzt wird die Hildener Bevölkerung durch Autobahnen und Fernstraßen einer erheblichen Belastung ausgesetzt. Der im Bundesverkehrswegeplan 2030 beabsichtigte Ausbau der A-3 würde die Situation zusätzlich verschärfen. So wären von einer Verbreiterung der A-3 gerade auch schutzwürdige Naherholungsgebiete betroffen. Dieser weiteren Zumutung tritt der Rat der Stadt Hilden mit Entschiedenheit entgegen.

Dabei entscheidet er im Einzelfall über die Unterstützung von Personen und Initiativen, die im Sinne dieser Resolution agieren. Die Verwaltung wird gebeten, die zu diesem Thema eingehenden Informationen dem Rat zeitnah zur Kenntnis zu geben.



Hilden, 08.10.2019

Sehr geehrte Frau Alkenings,

bitte setzen Sie folgenden Antrag der Fraktionen von ALLIANZ für Hilden, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Bürgeraktion, FDP und SPD auf die Tagesordnung der Ratssitzung am 30.10.19:

Der Rat der Stadt Hilden verabschiedet folgende Resolution:

Der Rat der Stadt Hilden lehnt den Ausbau der Autobahn 3 auf 8 Spuren ab und fordert Bundesregierung und Bundestag auf, von diesem Vorhaben Abstand zu nehmen.

Der Rat der Stadt Hilden lehnt den Zugriff auf private, städtische und sonstige Flächen für eine Autobahnverbreiterung ab (besonders in Natur- und Landschaftschutzgebieten).

Der Rat der Stadt Hilden fordert, dass die Bürger*innen durch Einwohnerversammlungen und andere geeignete Formen zeitnah über die beabsichtigten Maßnahmen unterrichtet werden.

Begründung:

Schon jetzt wird die Hildener Bevölkerung durch Autobahnen und Fernstraßen einer erheblichen Belastung ausgesetzt. Der im Bundesverkehrswegeplan 2030 beabsichtigte Ausbau der A-3 würde die Situation zusätzlich verschärfen. So wären von einer Verbreiterung der A-3 gerade auch schutzwürdige Naherholungsgebiete betroffen. Dieser weiteren Zumutung tritt der Rat der Stadt Hilden mit Entschiedenheit entgegen. Dabei entscheidet er im Einzelfall über die Unterstützung von Personen und Initiativen, die im Sinne dieser Resolution agieren. Die Verwaltung wird gebeten, die zu diesem Thema eingehenden Informationen dem Rat zeitnah zur Kenntnis zu geben.

gez.

Claus Munsch
Rudi Joseph

Klaus-Dieter Bartel
Anabela Barata

Ludger Reffgen

Der Oberbürgermeister der Stadt Solingen

Die Bürgermeister/in der Städte Hilden, Langenfeld und Leichlingen

Landesbetrieb Straßen.NRW
Frau Elfriede Sauerwein-Braksiek
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

Gepannter 8-spuriger Ausbau der Bundesautobahn A3 zwischen dem Autobahnkreuz Hilden und der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen

Sehr geehrte Frau Sauerwein-Braksiek,

der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht als Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs den 8-spurigen Ausbau der Bundesautobahn A3 zwischen dem Autobahnkreuz Hilden und der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen vor. Erste vorbereitende Planungen und Untersuchungen sind bereits seitens des Bundes bzw. des Landesbetriebs Straßen.NRW eingeleitet worden.

Wir, die Bürgermeister/innen der anrainenden Städte Leverkusen, Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden, stehen dem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüber, da eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur existenzielle Grundlage für unsere Kommunen als Wohn- und Wirtschaftsstandorte ist.

Der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur führt neben seinem Nutzen in der Regel auch zu Auswirkungen negativer Art, wie z.B., zusätzlicher Flächeninanspruchnahme, Eingriffen in Natur und Landschaft sowie einer Erhöhung der Lärmbelastung, die es - wenn möglich - zu vermeiden oder zu minimieren gilt.

Die Vermeidungs- oder Minderungspflicht ist nach unserer Auffassung, im hier vom 8-spurigen Ausbau betroffenen Planungsraum zwischen Hilden und Leverkusen, von besonderer Bedeutung. Auf dem nur 15 km langen Ausbauabschnitt sind mit der Wupperrauhe, dem Further Moor, der Ohligser Heide und dem Spörkelbruch vier FFH-Schutzgebiete und mehrere Natur- und Landschaftsschutzgebiete betroffen, die neben ihrer herausragenden ökologischen Funktion gemeinsam mit den umliegenden Wald- und Landwirtschaftsflächen wichtige Naherholungsgebiete im Verdichtungsraum für unsere Bürgerinnen und Bürger sind.

In diesem Sinne ist es uns wichtig, dass frühzeitig seitens des Planungsträgers der Ausbaumaßnahme Lösungsmöglichkeiten geprüft und mit bedacht werden, die den Umfang der nachteiligen Auswirkungen des erforderlichen Verkehrswegeausbaus auf das notwendigste Maß begrenzen.

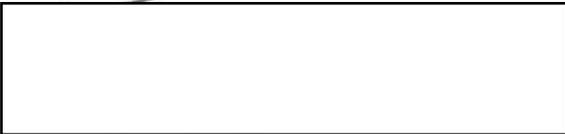
Hierzu gehören z.B. Maßnahmen des Verkehrsmanagements und der Verkehrslenkung, die Benutzbarkeit des Standstreifens als zusätzliche Fahrspur sowie nachhaltiger Lärmschutz, der unter Vorsorgegründen nicht nur an der Höchstgrenze der zulässigen Immissionswerte ausgerichtet werden sollte.

Wir appellieren, dass der Bund mit seinen planenden Institutionen frühzeitig und transparent die geprüften Lösungsalternativen zum 8-spurigen Ausbau der Bundesautobahn A3 darlegt. Nur so kann die gesellschaftliche Akzeptanz für den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Bürgerschaft der betroffenen Städte erreicht werden.

Mit freundlichen Grüßen



Tim Kurzbach
Oberbürgermeister der Stadt Solingen



Frank Schneider
Bürgermeister der Stadt Langenfeld Rhld.



Birgit Alkenings
Bürgermeisterin der Stadt Hilden



Frank Steffes
Bürgermeister der Stadt Leichlingen

Kopien des Schreibens erhalten:

Landesbetrieb Straßen.NRW
Herrn Thomas Ganz
Leiter Region 3
Breitenbachstraße 90
41065 Mönchengladbach

Kreis Mettmann
Herrn Landrat Thomas Hendele
Düsseldorfer Str. 26
40822 Mettmann

Rheinisch-Bergischer-Kreis
Herrn Landrat
Stephan Santelmann
Am Rübezahlwald 7
51463 Bergisch-Gladbach

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Minister Andreas Scheuer
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Ministerium für Verkehr des Landes NRW
Herrn Minister Hendrik Wüst
Stadttor 1
40129 Düsseldorf