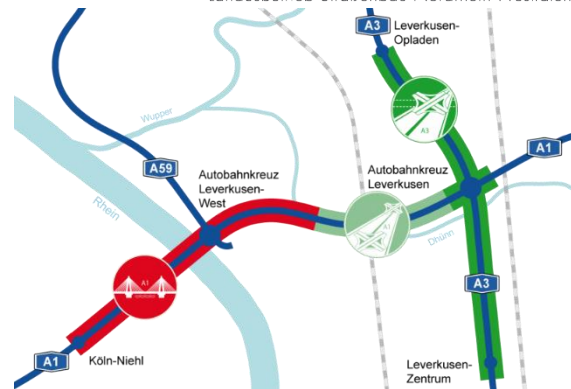




Ausbau der A1 und der A3 in Leverkusen

In Leverkusen treffen die A1 und die A3 im Autobahnkreuz Leverkusen zusammen. In diesem Bereich befinden sich die am stärksten belasteten Autobahn-Abschnitte Deutschlands. Im unmittelbaren Zulauf befindet sich die Leverkusener Rheinbrücke, die derzeit neu gebaut wird. Sämtliche Maßnahmen werden unter dem Projekttitle Autobahnausbau bei Leverkusen (A-bei-LEV) kommuniziert. Planerisch ist der Autobahnausbau in drei Abschnitte unterteilt (siehe Karte).



Während der rote Abschnitt „Ausbau der A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West inkl. Ersatz der Leverkusener Rheinbrücke“ bereits in Bau ist, wurden für die anderen beiden Abschnitte jetzt die Voruntersuchungen abgeschlossen.

Ausbau der A3 zwischen AS Leverkusen-Zentrum und AK Leverkusen

Die A3 ist von Süden kommend bereits bis zur Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum auf 8 Fahrstreifen ausgebaut (Abschluss Sommer 2017). Der weitere Ausbau ist im BVWP 2030 fest disponiert. Der tägliche Verkehr beträgt ca. 160.000 Fahrzeuge.

In der Voruntersuchung wurden sieben unterschiedliche Varianten untersucht. Davon konnte bei vier Varianten das Planungsziel im Vergleich zu den anderen drei Varianten nicht erreicht werden, so dass sich diese drei möglichen Ausbauvarianten für die engere Wahl ergeben haben. Diese sind erstens der Ausbau in oberirdischer Bestandslage, zweitens eine vollständig unterirdisch verlaufende A3 in diesem Abschnitt sowie drittens eine Variante mit einem Tunnel für den Durchgangsverkehr der A3 und einer oberirdischen Führung der Verkehre zur A1 und den benachbarten Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Opladen.

Wichtige Kriterien bei der Planung sind u.a.

	Ausbau in Bestandslage	Ausbau in Tunnellage	Tunnel nur für den Durchgangsverkehr der A3
Ausbaulänge (ca.)	4,8 km	4,8 km	8 km
Tunnellänge (ca.)	-	2 km	5 km
Bauzeit (ca.)	4,5 Jahre	9,5 Jahre	7,5-9,5 Jahre
Baukosten (ca.)	233 Mio. Euro	969 Mio. Euro	2.613 Mio. Euro
Reduzierung Lärm*	65%	92%	79%
Pass. Lärmschutz nötig	Ja	Ja	Ja
Flächeninanspruchnahme	Ja	während Bauzeit hoch	Ja
Grundwasserproblematik	Nein	Ja	Ja (geringer im Vergleich zum Ausbau in Tunnellage)

*Prozentuale Reduzierungsanteile in Bezug auf den Prognose-Nullfall

Da keine dieser drei Varianten gleichzeitig die jeweils besten Aspekte Wirtschaftlichkeit, Emissionsschutz und Flächeninanspruchnahme vereint, muss unter diesen drei Varianten abgewogen werden. Nach Auswertung und Gegenüberstellung aller in der Voruntersuchung ausgearbeiteten, abwägungsrelevanten Kriterien, sollte der Ausbau der A3 in bestehender Höhenlage weiter verfolgt werden.



Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen

Das Autobahnkreuz Leverkusen (Knotenpunkt der A1 und A3) muss ebenfalls angepasst werden, da aufgrund der Bauart schon heute die Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben ist. Die Variantenuntersuchung hat an dieser Stelle ergeben, dass der Ausbau des Autobahnkreuzes in Form der „abgewandelten Windmühle“ erfolgen soll. Diese Form passt zu allen in Frage kommenden Ausbauvarianten der A1 und der A3. Die untersuchte Variante, das Autobahnkreuz mit einem „Malteserkreuzknoten“ auszubauen, hat sich insbesondere aufgrund der damit verbundenen bauzeitlichen Verkehrsbeschränkungen als ungünstig ausgeschlossen.

Ausbau der A1 zwischen Leverkusen-West und AK Leverkusen

Zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen-West (A1 und A59) und dem Autobahnkreuz Leverkusen befindet sich der Abschnitt der heutigen „Stelze“, der aufgeständerten A1. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Ausbau auf 8 Fahrstreifen zur Engpassbeseitigung ebenfalls fest disponiert. Die Voruntersuchung mit insgesamt 17 Varianten ergab drei mögliche Ausbauvarianten, die auch mit dem Ausbau der A3 bzw. dem AK Leverkusen kompatibel sein müssen.

Zu den möglichen und vertieft untersuchten Ausbauvarianten gehören eine Variante in Hochlage sowie zwei Varianten in Tieflage. Die neue A1 in Hochlage würde dabei zunächst teilweise südlich versetzt zur heutigen Strecke entstehen, beim Bau würde ein Querverschub angewendet, der das Bauwerk nach Fertigstellung in die endgültige Position bringt.

Die beiden Varianten in Tieflage sehen einen ca. 1.000 Meter langen Tunnel vor, der die beiden Autobahnkreuze miteinander verbindet (die Option, den Tunnel östlich bis hinter das Autobahnkreuz Leverkusen zu führen, bleibt bestehen). Die Varianten unterscheiden sich lediglich im Bauablauf (mit oder ohne Teilabbruch der vorhandenen Hochlage) sowie der genauen Lage, da die beiden Varianten leicht südlich versetzt zur heutigen Strecke sind.

Wichtige Kriterien bei der Planung sind u.a.

	Hochlage mit Südversatz	Tieflage mit Südversatz	Tieflage mit Südversatz (Teilabbruch)
Ausbaulänge (ca.)	2 km	2 km	2 km
Tunnellänge (ca.)	-	1 km	1 km
Bauzeit (ca.)	4,5 Jahre	8 Jahre	10 Jahre
Baukosten (ca.)	300 Mio. Euro	564 Mio. Euro	568 Mio. Euro
Reduzierung Lärm*	81%	96%	96%
Pass. Lärmschutz nötig	Ja	Ja	Ja
Flächeninanspruchnahme	gering	während Bauzeit hoch	während Bauzeit hoch
Grundwasserproblematik	Nein	Gering	Gering
Verbindungssperrungen im AK Leverkusen	keine	z.T. mehrere Monate	z.T. mehrere Jahre

*Prozentuale Reduzierungsanteile in Bezug auf den Prognose-Nullfall

Die Variante Hochlage stellt hinsichtlich der Baukosten und der Bauzeit die beste Lösung dar. Die Variante Tieflage mit Südversatz bzw. Tieflage mit Südversatz und Teilabbruch stellt hinsichtlich der Schutzgüter die beste Variante dar.

Weiteres Vorgehen

Die Unterlagen der Voruntersuchung sind an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übersandt worden. Dort erfolgt die Abwägung, welche Varianten weiter untersucht und geplant werden sollen.

Der Ausbau der A3 inklusive Umbau des Autobahnkreuzes soll nach der Fertigstellung des A1-Abschnitts der neuen Rheinbrücke begonnen werden. Dies ist nach jetzigem Stand Ende 2024.