



Claudia Schlottmann
Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Landtag NRW • Claudia Schlottmann • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Platz des Landtags 1
D-40221 Düsseldorf

Telefon: (0211) 884-4065
Fax: (0211) 884-3305
E-Mail: claudia.schlottmann
@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 09.09.2019

Sehr geehrter Herr Bergfeld,

gerne nehme ich Bezug auf Ihre Anfrage zum Ausbau der A3.

Zunächst möchte ich kurz auf Ihren Hinweis zu generellen Tempolimits eingehen.

Verkehrs- und sicherheitstechnische Untersuchungen belegen, dass mit situationsangepassten Verkehrsregelung die größte Wirkung hinsichtlich der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit erreicht wird. Gründe dafür sind, dass der Autofahrer gezielt vor aktuellen Gefahren gewarnt und damit eine höhere Aufmerksamkeit erreicht wird. Gleichzeitig bewirkt die verkehrsangepasste Steuerung eine bessere Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern. Durch die situationsabhängige Schaltung haben Streckenbeeinflussungsanlagen eine deutlich höhere Wirkung als statische Verkehrsregelungen. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die intelligente Verkehrssteuerung und -lenkung auf den nordrhein-westfälischen Autobahnen auszubauen. Dazu wurde mit dem Bund das Rahmenprogramm Straßenverkehrstelematik vereinbart, das nun Zug um Zug umgesetzt wird. Zu diesem Rahmenprogramm gehört auch die A3 zwischen den Autobahnkreuzen Hilden und Leverkusen, wo ebenfalls eine Streckenbeeinflussungsanlage errichtet wird. Der Bau und die Inbetriebnahme der Anlage erfolgen schrittweise. Für den ersten Teilabschnitt zwischen Leverkusen und Langenfeld wird zeitnah mit dem Bau begonnen und nach jetzigem Stand soll die Anlage schon Ende 2020 in Betrieb genommen werden. Für den Abschnitt nördlich von Langenfeld bis zum AK Hilden kann mit dem Bau erst nach Abschluss der noch

bis 2020 laufenden grundhaften Sanierungsarbeiten begonnen werden. Da auch hier mit einer Bauzeit von einem Jahr zu rechnen ist, kann die geplante Anlage in diesem Abschnitt also voraussichtlich erst gegen Ende 2021 unter Verkehr gehen. Die Anordnung von Verkehrszeichen im Zuge von Autobahnen - auch den dynamisch über eine Streckenbeeinflussungsanlage angezeigten - obliegt in Nordrhein-Westfalen den fünf Bezirksregierungen, die diese als originär für die Autobahnen zuständige Straßenverkehrsbehörden stets in enger Abstimmung mit der Polizei und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger als Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie unter Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen treffen.

So dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs - wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen - gemäß § 45 Absatz 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter (u. a. „Sicherheit und Ordnung des Verkehrs“) erheblich übersteigt, wie z. B. eine Unfallhäufungsstelle. Geschwindigkeitsbeschränkungen können grundsätzlich auch dann angeordnet werden, wenn der Verkehrslärm so gravierend ist, dass die Richtwerte nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) überschritten werden, ein Tempolimit zur dauerhaften Absenkung der Lärmbelastung der Anwohner als geeignete Maßnahme in Betracht kommt und der Beurteilungspegel - also die durch die Straße verursachte Lärmbelastung - durch die Geschwindigkeitsbeschränkung um mindestens 3 dB(A), die sog. „Hörbarkeitsschwelle“, abgesenkt werden kann. Insofern muss es sich bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen stets um Einzelfallentscheidungen unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Besonderheiten handeln.

Weitergehend möchte ich nun auf den von Ihnen angesprochenen Ausbau der A3 eingehen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Vorplanungsphase. In dieser Phase geht es zunächst um eine ergebnisoffene Variantenprüfung, bei der neben dem Ist-Zustand, eine Seitenstreifennutzung, und auch der achtspurige Ausbau geprüft wird.

Folglich werden derzeit alle Optionen, die sich zur Zielerreichung eignen, untersucht. Diese Untersuchung beinhaltet, neben den Auswirkungen auf den Verkehr und Fragen nach der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit, auch eine Umweltverträglichkeitsstudie. Nach dem Ergebnis genannter Untersuchungen und der Anhörungen von Bürgern und Behörden wird sich auf Grundlage eines Abwägungsprozesses für eine Variante entschieden.

Die Notwendigkeit eines Ausbaus, ob nun durch die Seitenstreifennutzung, oder zwei weitere Fahrstreifen, beruht keinesfalls nur auf Prognosen. Im Zuge der Bedarfsplanfortschreibung hatte der Bund eine umfangreiche Stauanalyse durchführen lassen. Daraus resultiert, dass ein 6-streifiger Querschnitt bereits heute das Verkehrsaufkommen nicht mehr sicher und leistungsfähig bewältigen kann, was nicht nur durch häufige Verkehrsstaus deutlich wird, sondern auch durch eine erhöhte Unfallgefahr. Auf Grund dessen ist nun der Ausbau der A3 in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“ eingestuft worden. Hinzu kommt, dass für die A3 schon vor dem Hintergrund, das sie zu den wichtigsten Nord-Süd-Autobahnen in Deutschland gehört, eine hohe Verkehrsqualität zu fordern ist.

Ob die Achtspurigkeit durch Freigabe der Standstreifen oder durch eine Verbreiterung um je eine Spur auf beiden Seiten erfolgt, muss nun mit Hilfe von Experten sachlich diskutiert werden. Dabei bietet der Ausbau durch eine Verbreiterung der Fahrbahn die Möglichkeit, die gesetzlich strengsten Standards beim Lärmschutz einzuhalten, finanziert durch den Bund. Bei einer Seitenstreifennutzung läge ein zusätzlicher Ausbau des Lärmschutzes bei den Kommunen und wäre gesetzlich nicht unbedingt notwendig. Beispielsweise wäre unter Gesichtspunkten des Lärmschutzes ein Fahrbahnausbau für die betroffenen Anwohner, die weniger belastende Variante. Andere Gesichtspunkte hingegen, wie natürlich auch der Eingriff in Grünflächen sprechen eher gegen einen Fahrbahnausbau. Vor diesem Hintergrund ist es mir sehr wichtig, dass wir zunächst die Vorplanungsphase der Behörde abwarten und dann gemeinsam aufgrund von sachlich aufgearbeiteten Informationen diskutieren.

Gerne möchte ich Sie darüber hinaus darauf hinweisen, dass Straßen.NRW bereits am 24.09 in Hilden (Fußgängerzone von ca. 9-16 Uhr) und am 28.09 in Langenfeld (Markt von ca. 7-13 Uhr) eine erste Infotour für Bürgerinnen und Bürger zum

Planungsverlauf veranstaltet. Weitere Details zur Infotour folgen in den nächsten Tagen durch die Presse, so berichtete mir mein Ansprechpartner bei Straßen.NRW.

Gerne möchte ich auch, auf das von Ihnen angesprochene Thema der Verlagerung des Warenverkehrs auf die Schiene, eingehen. Noch in diesem Jahr haben wir gemeinsam mit der FDP-Landtagsfraktion einen Antrag verabschiedet, der genau darauf abzielt. Dabei geht es um die Reaktivierung von Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen, damit Lücken im Bahnnetz geschlossen werden und ein systembruchfreies Fahren auf Dauer ermöglicht wird. Jedoch braucht jede Art von Mobilitätsausbau Platz, sodass auch hier viele Faktoren, wie z.B der Eingriff in die Natur, der Lärmschutz und die Interessen der Anwohner, berücksichtigt werden müssen, was auch den Ausbau des Schienenverkehrs nicht gerade beschleunigt, aber unausweichlich und notwendig ist.

Leider können wir vor diesem Hintergrund nicht von heute auf morgen ein fehlerfreies Schienennetz präsentieren, was dem Waren- und auch Personenverkehr einwandfrei dient. Wir arbeiten jedoch sehr intensiv daran, unsere Ausbauverfahren so effizient wie möglich zu gestalten, dürfen dabei jedoch keinesfalls auf Kosten der Umwelt oder der Anwohnern handeln. Dieser Spagat stellt uns vor besondere Herausforderungen, denen wir mit vielen verschiedenen Ansätzen und Ideen zu begegnen versuchen. Ich hoffe ich konnte Ihnen etwas verdeutlichen, dass wir nicht leichtfertig Eingriffe in die Natur vornehmen, sondern uns sehr viele Gedanken dazu machen, wie wir einen Weg finden Mobilität zu gewährleisten und die Umwelt gleichzeitig zu schützen.

Gerne stehe ich Ihnen für weitere Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Claudia Schlottmann in black ink.

Claudia Schlottmann MdL