



**Stadt Leverkusen**

Vorlage Nr. 2020/0217

**Der Oberbürgermeister**

V/60-sal i.V.m. I/01-010-ca  
**Dezernat/Fachbereich/AZ**

03.12.2020

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt</b>	14.12.2020	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	14.12.2020	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Geplanter 8-spüriger Ausbau der Bundesautobahn 3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden

**Beschlussentwurf:**

1. Der Rat der Stadt Leverkusen nimmt das Ergebnis des Abstimmungsgesprächs zwischen der Stadt Leverkusen und den Städten Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Kreis Mettmann zum geplanten Ausbau der Bundesautobahn 3 (BAB 3) zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Leverkusen hält trotz der Festlegung der Vorzugsvariante seitens des Bundesverkehrsministeriums vom 26.11.2020 auf den Ausbau in bestehender Höhenlage an der bisherigen Forderung fest, den Ausbau der BAB 3 auf Leverkusener Stadtgebiet (Abschnitt 3 des Autobahnausbaus bei Leverkusen) in Form des Ausbaus mit Tunnellage für den Durchgangsverkehr zu realisieren.
3. Sollte das Bundesverkehrsministerium der Forderung der Stadt Leverkusen nach einem Durchgangstunnel auf der BAB 3 weiterhin und final nicht nachkommen und an der Entscheidung zum oberirdischen Ausbau festhalten, fordert die Stadt Leverkusen - gemeinsam mit den Städten Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Kreis Mettmann - das Bundesverkehrsministerium auf, auf einen Ausbau der BAB 3 in Form der Verbreiterung auch auf Leverkusener Stadtgebiet zu verzichten und stattdessen den Standstreifen dauerhaft für den Verkehr freizugeben.
4. Die Stadt Leverkusen wird aufgefordert, den Beschluss des Rates an das Bundesverkehrsministerium zu richten. Das Landesverkehrsministerium sowie der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erhalten eine Durchschrift des Schreibens an das Bundesverkehrsministerium.

gezeichnet:  
Richrath

**I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren**

**Nein** (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

**Ja – ergebniswirksam**

Produkt:                    Sachkonto:  
Aufwendungen für die Maßnahme:                    €  
Fördermittel beantragt:  Nein  Ja                    %  
Name Förderprogramm:  
Ratsbeschluss vom                    zur Vorlage Nr.  
Beantragte Förderhöhe:                    €

**Ja – investiv**

Finanzstelle/n:                    Finanzposition/en:  
Auszahlungen für die Maßnahme:                    €  
Fördermittel beantragt:  Nein  Ja                    %  
Name Förderprogramm:  
Ratsbeschluss vom                    zur Vorlage Nr.  
Beantragte Förderhöhe:                    €

**Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt**

Ansätze sind ausreichend  
 Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle  
in Höhe von                    €

**Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr:**

Personal-/Sachaufwand:                    €  
 Bilanzielle Abschreibungen:                    €  
Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.  
 Aktuell nicht bezifferbar

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:**

**Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten):**                    €  
Produkt:                    Sachkonto

**Einsparungen ab Haushaltsjahr:**

Personal-/Sachaufwand:                    €  
Produkt:                    Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

**II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:**

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			

## **Begründung:**

### Hintergrund und bisheriges Verfahren:

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs den 8-spurigen Ausbau zuzüglich Standstreifen der Bundesautobahn 3 (BAB 3) zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden vor. Die Planungen seitens des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) laufen bereits.

Ein Ausbau der BAB 3 in dieser Form, d. h. mit zusätzlicher Flächeninanspruchnahme, Eingriffen in Natur und Landschaft sowie Erhöhung der Lärmbelastung, wird von den anliegenden Gebietskörperschaften (Städte Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Kreis Mettmann) abgelehnt. Entsprechende Resolutionen bzw. Beschlüsse hatten bis März 2020 bereits der Rat der Stadt Langenfeld, der Rat der Stadt Leichlingen sowie der Kreistag des Kreises Mettmann gefasst. Vielmehr sprechen sich die Vorgenannten für einen 8-spurigen Ausbau ohne weitere Standstreifen aus, der die Nutzung des bereits bestehenden Standstreifens nach entsprechender Herrichtung als vierte Fahrspur vorsieht. Ebenso wird ein nachhaltiger Lärmschutz - auch ohne Verbreiterung der BAB 3 - auf dem gesamten Streckenabschnitt gefordert.

Dieser Resolution hat sich die Stadt Leverkusen seinerzeit nicht anschließen können. Die Gründe hierfür liegen in der besonderen infrastrukturellen Situation auf dem Leverkusener Stadtgebiet, insbesondere dem geplanten Ausbau der BAB 3 zwischen der AS Leverkusen-Zentrum und der AS Leverkusen-Opladen. Für diesen Abschnitt sieht der Planungsauftrag des Bundes ebenfalls eine Verbreiterung auf 8 Fahrspuren zuzüglich Standstreifen vor. Der Rat der Stadt Leverkusen hat sich hier eindeutig für eine Tunnelvariante der BAB 3 für den Durchgangsverkehr, der nicht im AK Leverkusen auf die BAB 1 wechselt, ausgesprochen.

Nach Aussage von Straßen.NRW würde ein Ausbau der BAB 3 auf Leverkusener Stadtgebiet in Form einer Verbreiterung (8 Fahrspuren zuzüglich Standstreifen) bei gleichzeitigem Verzicht auf eine Verbreiterung der BAB 3 zwischen der AS Leverkusen-Opladen und dem AK Hilden (Wegfall der Standstreifen) zu Staubbildungen auf Leverkusener Stadtgebiet führen. Dies lehnt der Rat der Stadt Leverkusen explizit ab und fordert die durchgängige Leistungsfähigkeit der BAB 3 auch in Verkehrsspitzen. Jedwede Ausbauvariante der BAB 3 nördlich der AS Leverkusen-Opladen muss sich an diesem Kriterium messen lassen.

Aus den zuvor skizzierten Gründen hat sich die Stadt Leverkusen der Resolution der betroffenen Nachbarkommunen nicht anschließen können. In seiner Sitzung am 10. Oktober 2019 hat der Rat der Stadt Leverkusen angesichts dieser Ausgangslage mehrheitlich den nachfolgenden Beschluss gefasst:

*„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit den anliegenden Städten auf Basis der im Antrag Nr. 2019/3190 formulierten Resolution ein gemeinsames für alle Seiten gangbares und tragbares Papier zu entwickeln und dies dem Rat anschließend vorzulegen.“*

Auf den vorgenannten Antrag Nr. 2019/3190 vom 18. September 2019 sowie die Stellungnahme der Verwaltung vom 12. August 2019 wird verwiesen (s. Anlage).

Mit der Zielsetzung des Ratsbeschlusses hat Herr Oberbürgermeister Richrath die Hauptverwaltungsbeamten der vom geplanten Ausbau der BAB 3 zwischen der AS Leverkusen-Opladen und dem AK Hilden betroffenen Gebietskörperschaften zum Abstimmungsgespräch eingeladen. Das Gespräch hat - als einer der letzten Termine in Präsenzform vor Inkrafttreten der ersten Beschränkungen im Zuge der Corona-Pandemie - am 11. März 2020 im Rathaus der Stadt Leverkusen stattgefunden.

Im Ergebnis sprachen sich die Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Gebietskörperschaften gegen eine Verbreiterung der Autobahn aus. Vielmehr fordern sie die dauerhafte Freigabe des Standstreifens für den Verkehr (auch ohne sich anschließende Ausbaumaßnahme), sodass eine Verbreiterung obsolet wird. Mit dieser Forderung verweisen die Gesprächsteilnehmer auf den Autobahnabschnitt der BAB 3 zwischen dem AK Hilden und dem AK Breitscheid. Auf diesem Abschnitt wurde die Standspur ertüchtigt und für den Verkehr freigegeben (hier allerdings im Vorgriff auf eine geplante Ausbaumaßnahme). Hier können nunmehr praktische Erfahrungswerte gesammelt werden, sodass ersichtlich wird, dass der Verkehr auch ohne Verbreiterung der Autobahn ohne Staubbildungen abgewickelt werden kann. Straßen.NRW hat dagegen bereits mehrfach darauf verwiesen, dass eine Standstreifennutzung nach aktueller Rechtslage nur im Vorgriff auf einen Ausbau möglich sei. Die Forderung der Hauptverwaltungsbeamten erfordert somit zunächst eine Gesetzesänderung.

Ein gemeinsames, für alle Seiten gangbares und tragbares Papier - wie mit Beschluss des Rates der Stadt Leverkusen vom 10. Oktober 2019 vorgesehen - kann somit lediglich darin bestehen, dass sich die Stadt Leverkusen der vorstehend skizzierten Gesamtforderung anschließt. Ein Abrücken von dieser Forderung und ein Ausbau der BAB 3 mit Verbreiterung (unabhängig davon, ob dieser Ausbau oberirdisch oder unterirdisch in Form eines Tunnels erfolgt) ist für die Vertreter der anderen betroffenen Gebietskörperschaften keine Option. Für die Stadt Leverkusen bestehen derzeit jedoch anderslautende politische Beschlusslagen, die einen 8-spurigen Ausbau der BAB 3 auf Leverkusener Stadtgebiet in Form einer Tunnelvariante für den Durchgangsverkehr fordern. Diese Beschlüsse stehen der Forderung der anderen Hauptverwaltungsbeamten für den Autobahnabschnitt der BAB 3 zwischen der AS Leverkusen-Opladen und dem AK Hilden entgegen.

Bereits im Abstimmungsgespräch am 11. März 2020 hat Herr Oberbürgermeister Richrath betont, dass in Leverkusen aktuell eine andere politische Beschlusslage besteht, sodass er die Befürwortung des von den Gesprächsteilnehmern skizzierten Gesamtkonzeptes zunächst mit den Vertretern der Kommunalpolitik abstimmen muss. Diese Abstimmung erfolgt mit vorliegender Ratsvorlage.

#### Aktuelle Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums:

##### Festlegung der Vorzugsvarianten:

Das Bundesverkehrsministerium hat mit Mitteilung vom 26. November 2020 die Festlegung der Vorzugsvarianten für den Ausbau der Abschnitte 2 (BAB 1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen) und 3 (BAB 3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen) bekanntgegeben. Die Planung der Erweiterung auf 8 Fahrstreifen wird demnach in der vorhandenen Höhenlage (Bestandslage) erfolgen. Mit der Festlegung der Vorzugsvariante wird im nächsten Schritt mit der vertieften Planung als Grundlage für den Vorentwurf begonnen. Darauf

aufbauend wird später das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgt die Beteiligung der Stadt Leverkusen.

Weitere Verfahrensoptionen/Positionierung der Stadt Leverkusen:

Sofern sich die Stadt Leverkusen der gebietsübergreifenden Gesamtkonzeption und Forderung der Städte Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Kreis Mettmann anschließen will/soll, bedarf es zunächst einer Aufhebung/eines Abrückens von den bisherigen Beschlüssen zur geforderten Tunnellage für den Durchgangsverkehr auf der BAB 3 auf Leverkusener Stadtgebiet (Abschnitt 3 des Autobahnausbaus bei Leverkusen).

Bei Beibehaltung der gefassten Beschlüsse könnte die Befürwortung der Gesamtkonzeption der anderen betroffenen Gebietskörperschaften in Form eines „hilfsweisen Beschlusses“ für den Fall einer finalen Ablehnung der Ausbauforderung der Stadt Leverkusen durch das Bundesverkehrsministerium beschlossen werden. Bei dieser Variante würden beide Optionen gewahrt:

- Kommt das Bundesverkehrsministerium der Forderung der Stadt Leverkusen nach und gewährt den Ausbau der BAB 3 auf Leverkusener Stadtgebiet in Form des Durchgangstunnels, kommen die bestehenden politischen Beschlüsse zum Tragen.
- Kommt das Bundesverkehrsministerium der Forderung der Stadt Leverkusen nach einem Durchgangstunnel auf der BAB 3 nicht nach, greift der hilfsweise gefasste Beschluss, auf einen Ausbau der BAB 3 in Form der Verbreiterung auch auf Leverkusener Stadtgebiet zu verzichten und stattdessen den Standstreifen dauerhaft für den Verkehr freizugeben.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen und der bestehenden Beschlusslage empfiehlt die Verwaltung, den „hilfsweisen Beschluss“ zu fassen, um sich der Gesamtkonzeption und Forderung der Städte Leichlingen, Langenfeld, Solingen und Hilden sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Kreis Mettmann anzuschließen, sofern das Bundesverkehrsministerium den Durchgangstunnel auf Leverkusener Stadtgebiet final ablehnt.

**Anlage/n:**

Anlage zur Vorlage Nr. 2020-0217