



## Inhalt

Einführung .....	3
Planungshintergrund .....	3
Planungsbegleitender Dialog.....	3
Planungsauftrag des Bundes an Straßen.NRW .....	3
Planungsauftrag des Landes an Straßen.NRW.....	4
Auftrag von IKU_Die Dialoggestalter .....	4
Ergebnisse .....	5
Gesprächspartner*innen & erste Eindrücke .....	5
Einstieg: Assoziationen zur A3.....	6
Information: Wissensstand & Erwartungen .....	7
Aktuelle Situation: Sichtweisen & Hinweise .....	10
Herausforderungen .....	10
Chancen des Ausbaus .....	11
Öffentliche Diskussion.....	12
Planungsbegleitender Dialog: Themen und Beteiligte.....	13
Die Feenfrage.....	16
Anhang .....	17
Gesprächspartner*innen.....	17

## Einführung

### Planungshintergrund

Bedeutung der A3

Die Bundesautobahn 3 (BAB3 oder kurz A3) ist eine der ältesten und längsten Autobahnen in Deutschland. Sie führt von der niederländischen Grenze bis nach Passau an der österreichischen Grenze und ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die A3 durchquert auf ihrer 769 Kilometer langen Strecke das Ruhrgebiet, das Rhein-Main-Gebiet sowie Bayern und ist damit eine der wichtigsten innerdeutschen sowie europäischen Verkehrsverbindungen. Im Bereich Köln, in dem die Autobahn oft als „Kölner Ring“ bezeichnet wird, ist die A3 aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine der am stärksten befahrenen Straßen Deutschlands.

BVWP 2030: Bund beschließt Ausbau zw. AS Opladen & AK Hilden

Die Autobahn A3 stellt zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Kreuz Hilden eine Hauptschlagader für den regionalen und überregionalen Verkehr dar. Die heutige Situation auf dieser wichtigen Verbindung ist durch hohe Verkehrsbelastung, viele Staus, Emissionen und Lärmbelastungen gekennzeichnet. Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans rechnet mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs auf dem 15 km langen Abschnitt. Deshalb wurde der achtstreifige Ausbau der A3 mit der höchsten Dringlichkeit („vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“) in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen.

### Planungsbegleitender Dialog

#### Planungsauftrag des Bundes an Straßen.NRW

Variante für Ausbau planen

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln) plant im gesetzlichen Auftrag des Bundes den Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden von sechs auf acht Fahrstreifen. Damit soll auch zukünftig ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsfluss gewährleistet werden.

Aktuell: Vorplanung

Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung, bei der Straßen.NRW verschiedene Ausbauvarianten untersucht. Ergebnis wird eine sogenannte Vorzugsvariante für den Ausbau sein. Oberster Leitgedanke: Menschen schützen sowie Eingriffe in Natur und Umwelt so gering wie möglich halten. Planerische Herausforderungen sind dabei beispielweise die angrenzende Bebauung, Naturschutzgebiete, (land-)wirtschaftlich genutzte Flächen sowie Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Straßen.NRW möchte die Planungen durch unterschiedliche Dialogaktivitäten begleiten, um die Öffentlichkeit frühzeitig zu informieren sowie Anregungen und Hinweise zu planerischen Zwischenständen zu erhalten.

Leitgedanke der Planung

Davon erhofft sich Straßen.NRW, die mit dem Ausbau verbundenen Betroffenheiten für Mensch sowie die Folgen für Natur und Umwelt so gering wie möglich zu halten und am Ende die beste Lösung für eine sogenannte Vorzugsvariante für den Ausbau zu erarbeiten.

## Planungsauftrag des Landes an Straßen.NRW

Temporäre Seitenstreifen-nutzung im Vorfeld des Ausbaus prüfen

Das Land Nordrhein-Westfalen hat Straßen.NRW ergänzend zu diesem Auftrag des Bundes damit beauftragt, im Vorgriff auf den achtstreifigen Ausbau die Möglichkeiten, Grenzen und Bedingungen für eine temporäre Nutzung des Seitenstreifens zu untersuchen.

## Auftrag von IKU\_Die Dialoggestalter

Rollen- und Aufgabenverständnis IKU

Straßen.NRW hat IKU als externen Dienstleister für den planungsbegleitenden Dialog beauftragt. Wir verstehen uns in diesem Projekt als unabhängiger, überparteilicher Dialoggestalter. Wir schaffen die Rahmenbedingungen für einen sachlichen und fairen Dialog der Beteiligten. Mit methodischen Akzenten unterstützen wir in den verschiedenen Veranstaltungsformaten ergebnisorientierte Diskussionen. Zu inhaltlichen Aspekten beziehen wir keine Stellung.

Dialogvorbereitung: Interessenanalyse

Zur Vorbereitung des planungsbegleitenden Dialogs haben wir leitfadengestützte Gespräche mit Vertreter\*innen der Anrainer-Kommunen, von Verbänden, Institutionen und Initiativen sowie mit Anliegern geführt. Ziel dieser Interessenanalyse war es, die Sichtweisen zu Chancen und Herausforderungen der Planung und die Erwartungen an den planungsbegleitenden Dialog kennenzulernen. Die Gespräche sind eine wichtige Grundlage, um Schlussfolgerungen für die Ausgestaltung von Informations- und Dialogformaten zu ziehen.

Die Ergebnisse haben wir in dem vorliegenden anonymisierten Bericht zusammengefasst. Im Sinne der Transparenz erhalten ihn nicht nur alle Gesprächspartner\*innen, sondern Straßen.NRW wird ihn zudem auf der Projektwebsite öffentlich zugänglich machen.

## Ergebnisse

### Gesprächspartner\*innen & erste Eindrücke

Weitgehende  
Dialogbereitschaft

IKU hat mit 31 Organisationen bzw. Akteuren Kontakt aufgenommen und um Benennung von Gesprächspartner\*innen für Sondierungsgespräche gebeten. Unsere Ansprache bzw. die Kontaktaufnahme via E-Mail stießen weitestgehend auf positive Resonanz. Bei unseren Gesprächen wurde der Start des planungsbegleitenden Dialogs von Straßen.NRW generell und der Einstieg über unsere Vorgespräche im Besonderen als positiv bewertet. Teilweise war aber auch mangelndes Vertrauen in Straßen.NRW und bei wenigen auch gegenüber der Allparteilichkeit von IKU als Auftragnehmerin von Straßen.NRW zu spüren.

Leitfaden gestützte  
Gespräche mit...

Insgesamt hat IKU zwischen dem 07. Februar und dem 28. April 2020 mit 35 Personen von 21 Organisationen bzw. Akteuren Sondierungsgespräche geführt; sie dauerten zwischen 45 und 75 Minuten. Drei Organisationen haben uns auf andere, für ein solches Gespräch geeignetere Organisationen verwiesen. Von zwei Organisationen haben wir eine Absage erhalten, fünf haben sich noch nicht zurückgemeldet.

Kommunen

IKU hat Gespräche mit den fünf Anrainerstädten Hilden, Langenfeld, Leichlingen, Solingen und Leverkusen sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis geführt. Ein Gespräch mit dem Kreis Mettmann kam nicht zustande.

Verbände

Ferner hat IKU mit fünf Verbänden aus den Bereichen Verkehr (ADAC, VDC), Natur- und Umweltschutz (Biologische Station Mittlere Wupper, Naturfreunde Leichlingen) sowie Landwirtschaft (Landwirtschaftskammer NRW – Bezirksstelle für Agrarstruktur Düsseldorf) Gespräche geführt.

Mit den Natur- und Umweltschutzverbänden auf Landesebene kam kein Gespräch zustande. Während der NABU NRW nach eigener Angabe im Hinblick auf den Themenkomplex Verkehr keine Stellung beziehen könne und auf das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW verwies, lehnte der BUND NRW aufgrund fehlender Ergebnisoffenheit des Dialogs ein Gespräch ab. Auch die Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt verwies auf das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW. Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW sieht „keinen zusätzlichen Nutzen darin, bei der Ausgestaltung der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung mitzuwirken“, und benennt in seiner Antwort an unsere Terminanfrage Anforderungen an den Dialog: „Transparenz über das Verhältnis des informellen Prozesses zum formalen Prozess der Planfeststellung; Transparenz der Kompetenzen und Bindungswirkungen der Dialogkomponenten/ -gremien, insbesondere für die Öffentlichkeit: Es können hier keine Vereinbarungen oder Abreden getroffen werden; Transparenz zum Verfahrenstyp: Abwägungsentscheidung“. Eine Mitwirkung an den Dialogformaten und den Veranstaltungsterminen sagte das Landesbüro zu.

Unsere Anfrage bei dem Landesjugendring NRW stieß auf positive Resonanz. Keine der vier von ihm empfohlenen Jugendorganisationen (Kinder-

## Ergebnisse

Wirtschaft	und Jugendring e.V. Leverkusen, Förder- und Trägerverein freie Jugend- und Kulturzentren Leverkusen e.V., Jugendring Langenfeld, Jugendbüro des Kinder- und Jugendrings Köln) hat jedoch auf die mehrfach von IKU erfolgten Kontaktaufnahmen (per Telefon und via E-Mail) reagiert.
Bürgerinitiative und Anlieger	IKU hat Sondierungsgespräche mit drei großen Unternehmen (Bayer AG, Bayer 04 Leverkusen, Currenta) und drei Unternehmensverbänden (Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid, IHK Köln, Industrieverein Langenfeld) geführt.  Hinzu kam ein Gespräch mit der Bürgerinitiative „3 reicht!“ sowie Gespräche mit Anliegern, darunter Privatpersonen und kleinere Unternehmen.  Herzlichen Dank, Ihnen allen, für Ihre Zeit und Ihre wertvollen Hinweise!

## Einstieg: Assoziationen zur A3

Die Interessen und Betroffenheiten unserer Gesprächspartner\*innen bezüglich des Vorhabens sind erwartungsgemäß divers. Als Grundtenor wird das Teilstück als stark belastetes Nadelöhr wahrgenommen mit negativen Effekten auf den Verkehrsfluss, inklusive Zubringer- und Erschließungsverkehre des Umlandes, und auf die Lebens- und die Luftqualität. Unsere „Aufwärmfrage“ nach spontanen Assoziationen liefert folgendes Bild:



## Ergebnisse

„Der hochbelastete Autobahnabschnitt bedarf der Betrachtung. Zugleich sollte aber auch der gesamtgesellschaftliche Kontext gesehen werden, z.B. die Verkehrswende, und analysiert werden, ob der Ausbau wirklich der richtige Weg ist.“

„Ich habe die Sorge, dass die Verbreiterung der A3 enorme Auswirkungen auf die Stadt und den städtischen Raum hat.“

„Folgendes Schreckensszenario: Es kommt ein Tunnel und wir können nicht mehr mit Gefahrguttransporten passieren.“

„Gleichzeitig wird die mangelhafte Leistungsfähigkeit immer mehr auch zu einem Risiko für die positive wirtschaftliche Entwicklung der Region.“

„Das Projekt ist bislang nicht vermittelt worden. Es fallen einem viele Argumente gegen den Ausbau ein. Kaum welche dafür.“

„Es wird Zeit für die Bedarfsprüfung. 2021 muss nochmal neu überlegt werden. Es läuft doch. Die A3 hat keine Engpässe.“

## Information: Wissensstand & Erwartungen

Detailwissen über Planungsoptionen und Varianten gering

Der Wissensstand zum Vorhaben, insbesondere zu konkreten Planungsoptionen, ist bei vielen Gesprächspartnern gering, bezieht nur in Einzelfällen Detailkenntnisse über die untersuchten Ausbauvarianten ein und basiert mehrheitlich auf der Berichterstattung in Zeitungen. Eine Person bescheinigt dieser Berichterstattung eine meist negative Perspektive, die vielmehr den lang anhaltenden interkommunalen Streit über den Infrastrukturausbau und den Kampf zwischen Naturschutz und Wirtschaft spiegelt als die gewünschte neutrale Beschreibung des Vorhabens anhand seiner Vor- und Nachteile. Viele der Gesprächspartner\*innen nehmen nur eine geringe öffentliche Diskussion zu dem Vorhaben wahr, diese sei aber vor allem von Kritikern des Ausbaus getrieben.

Einzelne Gesprächspartner\*innen geben an, die Bürgerversammlung in Opladen und das Infomobil besucht zu haben. Diese Informationsangebote von Straßen.NRW werten etliche Gesprächspartner\*innen positiv nach dem Motto „Endlich kommt jemand zu uns und informiert uns über das

## Ergebnisse

Planungssicherheit für viele wichtig

Vorhaben“. Und dies unabhängig davon, ob sie einem Ausbau ablehnend, befürwortend oder neutral gegenüberstehen.

Insbesondere Anwohner\*innen und Gewerbetreibende sind aufgrund ihres geringen Informationsstandes unsicher, besorgt und fordern zügig Planungssicherheit: *„Nicht zu wissen, was passiert und wann es passiert, ist sehr unbefriedigend.“*

Wunsch nach rechtlichen Infos und Beratung

Dabei wünschen sie auch juristische Informationen und Beratung zu Kompensationsmöglichkeiten. Als bemerkenswert haben wir wahrgenommen, dass trotz der noch unklaren individuellen Auswirkungen nur wenige der direkten Anlieger grundsätzliches Unverständnis zum Vorhaben äußern. Eher ist uns bei vielen Gesprächspartner\*innen die Haltung begegnet: „Wir alle sind Teil des Verkehrsaufkommens; für den Abschnitt braucht es Lösungen, um den Verkehrsfluss zu verbessern.“

Wir haben weiterhin die Perspektive gehört, dass Informationen zwar wichtig seien, es vielen Betroffenen jedoch letztlich um ihre Bedürfnisse und Interessen gehe, wie z.B. wirksamer Lärmschutz. Wenn diese nicht ernst genommen würden, bringe auch die beste Information wenig.

Positive und kritische Wahrnehmungen der bisherigen Kommunikation von Straßen.NRW

Etliche Multiplikatoren hingegen fühlen sich zum Vorhaben ausreichend informiert. Sie verweisen auf die Informationen, die über die Website von Straßen.NRW zur Verfügung stehen und bescheinigen dem Vorhabenträger diesbezüglich in den letzten Jahren eine positive Entwicklung. Andere wiederum sehen Straßen.NRW, auch aufgrund bisheriger Erfahrungen mit anderen Aktivitäten wie z.B. der Geschehnisse in Langenfeld-Wiescheid<sup>1</sup>, eher kritisch und haben wenig Vertrauen in die Behörde. Einzelne kritisieren, relevante Informationen seien nicht aktiv kommuniziert worden; es gebe im Rahmen der Vorplanung keine Informationen über Spielräume und Varianten der Planung. Weitere Gesprächspartner\*innen fühlen sich aufgrund eigener Informationsbeschaffung und Expertise zwar relativ gut informiert, sind aber gleichzeitig unsicher hinsichtlich Aktualität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Informationen und haben wenig Vertrauen in die Kommunikation des Vorhabenträgers aufgebaut. *„Die Kommunikationswege von Straßen.NRW zu den Kommunen sind schlecht (...) fällt da negativ auf mit vielen Pannen. Das darf hier nicht zum Problem werden.“*

Einige Gesprächspartner\*innen wünschen sich eine übergeordnete Einordnung des Vorhabens in verkehrsinfrastrukturelle Ziele und Maßnahmen für die Region und auch überregional. Letzteres betreffen Informationen über Zusammenhänge mit dem Ausbau der A3 insgesamt und konkret zu den an das Teilstück anschließenden Bauprojekten A-bei-LEV sowie AK Hilden inkl. A59. Den Wunsch nach einer Gesamtbetrachtung der Verkehrsflüsse, die auch die A57 und die A59 miteinschließt, haben wir von mehreren Gesprächspartner\*innen gehört.

<sup>1</sup> Siehe <https://www.strassen.nrw.de/de/presse/meldungen/2019/a3-zeitnahe-wiederherstellung-der-gerodeten-flaeche-in-langenfeld-wiescheid.html>

## Ergebnisse

Einfluss anderer politischer Ziele auf Planung?

Auch die Berücksichtigung von gesellschaftlichen Entwicklungen und Zielen kommt einigen zu kurz: *„Ist ein Ausbau angesichts Klimaschutz, Verkehrswende und den lokalen Rahmenbedingungen überhaupt zeitgemäß und nötig?“* In diesem Zusammenhang stellen einige Personen die Aktualität und Verlässlichkeit der den Planungen zugrunde liegenden Verkehrsanalysen und -prognosen infrage und wünschen sich hierzu mehr transparente Informationen.

Standstreifenfreigabe?!

Nicht nur Befürworter bzw. Treiber, auch andere Akteure thematisieren eine temporäre bzw. bedarfsorientierte Standstreifenfreigabe und wünschen sich umfassende Informationen über Möglichkeiten und Grenzen, *„nicht ein Wegwischen des Themas“*.

Gerüchte um Wegfall von Anschlussstellen

Ein weiteres Thema, das mehrere Gesprächspartner\*innen nennen, sind Gerüchte um den Wegfall einzelner Anschlussstellen. Genannt werden die Anschlussstellen Langenfeld und Solingen. Ein Wegfall wäre für sie problematisch. Die schlechtere Erschließung hätte negative Folgen bspw. für Wirtschaft und Pendler\*innen; es entstünden Ausweichverkehre und Staus im nachgeordneten Netz.

Anforderungen an Information

Anforderungen an Informationen? Der Grundtenor lautet Transparenz. Die Gesprächspartner\*innen wünschen sich stets aktuelle und detaillierte, leicht auffindbare und verständliche Informationen über den Planungsstand und die untersuchten Planungsvarianten. Neben dem Bedarf kontinuierlicher Informationen wird insbesondere auch der Informationsbedarf vor Abschluss wichtiger Planungsschritte und vor relevanten Entscheidungen angesprochen.

Zudem seien allgemeine Informationen über den Planungsprozess und die einzelnen Planungsschritte erforderlich. Einige der Gesprächspartner\*innen blicken bereits auf die Bauphase und wünschen sich frühzeitige, stets aktuelle Informationen zum Bauverfahren. Ein gutes frühzeitiges Baustellenmanagement (*„idealerweise sechs Monate früher“*) wünschen sich insbesondere Wirtschaftsverbände und Unternehmen für die logistische Planung.

Informationen wünschen sich die Gesprächspartner\*innen aus ganzheitlicher Perspektive, d.h. eine objektive Betrachtung wesentlicher Vor- und Nachteile. Mögliche Spielräume und Varianten sollen als Grundlage für den Dialog transparent kommuniziert werden. Bei der Betrachtung von Varianten erwarten mehrere Gesprächspartner\*innen die Berücksichtigung von Wechselwirkungen auf das nachgelagerte Netz.

Gewünschte Informationswege

Auf die Frage, auf welchem Wege die Gesprächspartner\*innen sich zukünftig diese Informationen wünschen, nennen sie Folgendes:

- Digital: Website, Newsletter, Fotos und frühzeitige Visualisierungen. Einzelne wünschen sich eine Push-Funktion
- Persönlich: direkte Ansprache, Besuch von Gremien anderer Organisationen vor Ort, Emailverteiler, Nennung von Ansprechpartner\*innen

## Ergebnisse

- Eigene öffentliche Veranstaltungen vor Ort: Infomessen, Infomobil, Exkursionen
- Presse

Einige betonen zudem die Wichtigkeit, nicht nur die direkt Betroffenen mit aktuellen und einordnenden Informationen zu versorgen, sondern insgesamt die interessierte Öffentlichkeit.

## Aktuelle Situation: Sichtweisen & Hinweise

### Herausforderungen

Wenig Platz

Als größte Herausforderungen für das Vorhaben nennen die Gesprächspartner\*innen mehrheitlich die Flächenknappheit angesichts dichter und naher Besiedelung (Lärmschutz) sowie angrenzender Naturschutz-/FFH-Gebiete (u.a. Ohligser Heide, Further Moor, Wuppertal und Spörkelbruch) inkl. deren Nutzung als Naherholungsgebiete.

Hohe Raumwiderstände aus Sicht des Naturschutzes

Den Naturschutz sehen viele Gesprächspartner\*innen durch das Vorhaben weiter gefährdet und können die Kritik von Naturschutzverbänden aufgrund der hohen Raumwiderstände grundsätzlich nachvollziehen. Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz, wie Ausgleichsflächen zur Aufforstung oder Wildbrücken, sollten daher frühzeitig mitbedacht werden. Einige Gesprächspartner\*innen betonen den besonderen Wert des Biotopverbundes Bergische Heideterrasse mit Hildener Heide, Ohligser Heide und Further Moor. Schon jetzt sei der Biotopverbund, insbesondere das Further Moor, in keinem guten Zustand. Besonders sensibel sei die Gewässerstruktur. Die A3 sei aus der Perspektive des Naturschutzes schon jetzt ein vielfältiger Störfaktor, woraus einige die Erwartung an eine transparente Suche nach Alternativen ableiten. Eine Person weist zudem darauf hin, dass gutachterlich geklärt werden müsse, ob der teilweise über 200 Jahre alte Eichenbestand entlang der Strecke gerodet werden dürfe.

Ganzheitliche Planung mit Betrachtung der angrenzenden Autobahnabschnitte und des lokalen Verkehrsnetzes

Einzelne kommunale und wirtschaftliche Akteure betonen das Erfordernis einer Gesamtplanung der A3, die auf Kapazitätserweiterung ausgelegt ist und den Verkehrsfluss erhöht, da sich ansonsten wieder Nadelöhre und damit verbundene Rückstaus ergeben. Sollten sich lokale Emissionsbelastungen entlang der Strecke nur verschieben, nicht aber durch einen verbesserten Verkehrsfluss reduzieren, sei dies politisch nicht vermittelbar. Sollten sich die von Einzelnen genannten Gerüchte um den Wegfall von Anschlussstellen bewahrheiten, so befürchten die betroffenen Kommunen sowie einige Multiplikatoren ein daraus resultierendes Verkehrschaos im nachgeordneten Netz. Auch für den Baustellenverkehr müsse bei der Planung auf mögliche Beeinträchtigungen und die Sicherheit der Anlieger geachtet werden.

Kompensationsmaßnahmen und Existenzgefährdungen

Weiterhin werden vereinzelt mögliche Existenzgefährdungen von Anliegern und ggf. langwierige Kompensationsverhandlungen als Herausforderungen angesprochen. Allerdings gehen die Positionen der direkten Anlieger auseinander. Sie bewegen sich zwischen schwer kompensierbaren

Verlustängsten des generationenübergreifenden Zuhauses und grundsätzlicher Offenheit gegenüber neuen Perspektiven, die sich jedoch auch mit Sorgen über die Höhe von Ausgleichs- oder Kompensationszahlungen und das Vorhandensein vergleichbarer Ausgleichsflächen mischen. Alleingelassen fühlen sich einzelne Anlieger mit Blick auf den bereits erfolgten Wertverlust ihres Eigentums seit Bekanntwerden des Vorhabens.

Die Betroffenen erwarten von dem Vorhabenträger eine frühzeitige Kontaktaufnahme sowie eine transparente und faire Vorgehensweise. Frühestmögliche Planungssicherheit über die persönliche Zukunft ist der einheitliche Wunsch.

Was ist mit der CO-Pipeline?

Weiterhin sprechen etliche die bestehende Infrastruktur entlang der Trasse an. Beispielsweise die wichtige Erschließungsfunktion der parallel verlaufenden Landesstraßen L 288 und L403. Andere nennen die CO-Pipeline, die nicht überbaut werden darf, als mögliche Herausforderung für die Planung. Sollte diese versetzt werden müssen, ergeben sich für Grundstückseigentümer ggf. zusätzliche Beeinträchtigungen.

Eindruck: Schlechtes Management bei Straßen.NRW

Einzelne nennen als möglich Konfliktlinie das als unrechtmäßig wahrgenommene Vorgehen von Straßen.NRW in Langenfeld-Wiescheid (siehe S. 8), dass das z.T. geringe Vertrauen in die Behörde bei einigen Gesprächspartner\*innen weiter verschlechtert hat.

## Chancen des Ausbaus

Die von den Gesprächspartner\*innen genannten Chancen sind weitestgehend ein Spiegelbild der angesprochenen Herausforderungen.

Verbesserter Verkehrsfluss

Chancen des Ausbaus sehen die meisten Befragten aus verkehrlicher Perspektive in der Verbesserung des Verkehrsflusses durch Auflösung eines Nadelöhrs. Ein guter Verkehrsfluss berge zudem die Chance, lokale Emissionen zu reduzieren.

Manche sehen in dem Vorhaben gar die Chance, modellhaft zu zeigen, wie zeitgemäße Planung unter Berücksichtigung einer bedarfsgerechten Seitenstreifennutzung, intelligenter Telematik und verbesserten Lärmschutzes in der Fläche aussehen kann.

Besserer Lärmschutz

Eine weitere, vielfach angesprochene Chance ist ein verbesserter Lärmschutz. Aktuell gebe es entweder keinen oder er habe wenig Effekt. In diesem Zusammenhang wird auch der geringe Baumbestand (u.a. wegen Sturmschäden) bzw. der wenigen Grünstreifen entlang der Strecke angesprochen, weshalb es ihrer Meinung nach an Lärm- und Sichtschutz zur A3 fehle. Ein Gesprächspartner sieht es so: Wenn das Thema Lärmschutz vom Vorhabenträger aktiv angegangen werde, setze das ein vertrauensbildendes Signal bei den Betroffenen: *„Wir haben das Problem erkannt und nehmen das ernst“*. Um einen wirkungsvollen Lärmschutz zu gewährleisten, sehen einzelne Akteure für den Abschnitt gar ein Tempolimit von 120km/h als Voraussetzung an.

## Ergebnisse

Entlastung im nachgeordneten Netz

Auch eine Entlastung durch eine Reduktion der Ausweichverkehre im städtischen bzw. nachgeordneten Straßennetz wird von einigen Gesprächspartner\*innen als Hoffnung genannt. Außerdem: *„Die Auf- und Abfahrten würden vielleicht verlegt. Das ist ein jahrzehntealtes Thema. Man kommt schlecht zur A3.“*

Ökologische Verbesserung der Ausgleichsflächen

Chancen sehen einzelne weiterhin in ökologischen Verbesserungen an einzelnen Punkten, die als Ausgleichsmaßnahme genutzt werden können. Beispielsweise liege am Further Moor ein Regenrückhaltebecken, über das die Entwässerung der Autobahn in einen Graben erfolgt, der das Further Moor durchquert. Dieser Graben störe die natürliche Entwicklung des Moores. Als Ausgleichsmaßnahme für das Projekt wäre eine Verbesserung der Wasserbilanz im Moor wünschenswert.

Zeitgemäße Planung?

In mehreren Gesprächen wird der Appell geäußert, in infrastrukturellen Planungsprozessen grundsätzlich systematischer die aktuellen Debatten und Entwicklungen zu berücksichtigen. Verkehrs- und Mobilitätswende, Klimaschutz oder Sicherheit haben nicht die notwendige Relevanz. Hierbei lohne sich der Blick in manche Nachbarländer wie die Niederlande oder Skandinavien, wo die Rahmensetzung für Planungsprozesse, gerade im Verkehrsbereich, schon deutlich zeitgemäßer sei. Viele inspirierende Planungsideen und intelligente Lösungen seien dadurch entstanden.

## Öffentliche Diskussion

Noch ist es ruhig

Auf die Frage, wie unsere Gesprächspartner\*innen die öffentliche Diskussion wahrnehmen, hören wir mehrheitlich, dass es um das Vorhaben bislang recht ruhig ist und wenig Unmut zu hören sei. Die meisten geben an, die öffentliche Diskussion primär über den langjährigen Dissens der Kommunen und den Naturschutz wahrzunehmen. Treiber seien vor allem Kritiker des Ausbaus, die Bürgerinitiative „3reicht!“ und die Kommunen, die sich über politische Beschlüsse eindeutig gegen den Ausbau positioniert hätten. Sobald mehr Details über die Planung publik werden, erwarten viele jedoch hochemotionale Diskussionen in der Öffentlichkeit.

Insgesamt sehen bzw. vermuten viele Gesprächspartner\*innen die Wirtschaftsverbände und Unternehmen eher als Befürworter, deren Hauptinteresse auf einem verbesserten Verkehrsfluss und einer höheren Verkehrskapazität liege. Hierfür sollten alle Optionen geprüft und diskutiert werden.

Naturschützer und Anlieger, insbesondere die Bürgerinitiative „3reicht!“, werden als Kritiker bzw. Gegner des Vorhabens wahrgenommen. Auch die Kommunen werden, aus unterschiedlichen Gründen, in der Öffentlichkeit als Kritiker wahrgenommen. Wobei wenig zwischen den unterschiedlichen Positionen der Städte Leverkusens einerseits und Leichlingens, Langenfelds, Solingens und Hildens andererseits oder auch der beiden Kreise differenziert wird.

## Planungsbegleitender Dialog: Themen und Beteiligte

Transparenz über  
alle Optionen und  
Varianten

Viele Gesprächspartner\*innen formulieren als allgemeine Erwartung an den Dialogprozess eine frühzeitige, detaillierte und ganzheitliche Betrachtung der Vor- und Nachteile aller Planungsoptionen und Varianten. Dies betrifft sowohl die Ausbauvarianten, die Straßen.NRW untersucht, als auch die vorgeschlagene temporäre Nutzung des Seitenstreifens.

Umfassende  
Variantenprüfung

Gefragt danach, was eine gute Entscheidungsgrundlage für eine Vorzugsvariante sei, wird vielfach die Untersuchung der positiven und negativen Auswirkungen angesprochen. Zentrales Augenmerk soll dabei gerichtet werden auf eine transparente und realistische Abwägung und Vermittlung folgender Schlüsselthemen:

- Geringe Eingriffe in Natur, Landschaft, Siedlungsflächen (Flächenverbrauch inkl. Berücksichtigung von Kompensationsflächen, Ausgleichsmaßnahmen zur Verbesserung des Naturschutzes)
- Weniger Lärmbelastung, besseren Lärmschutz mit entsprechenden Maßnahmen
- bestmögliche Emissionsreduktion (Luftqualität steigern und Ausstoß von Schadstoffen wie CO<sub>2</sub> verringern)
- Erhöhung der Kapazitäten und damit des Verkehrsflusses; Auswirkungen auf nachgelagertes Verkehrsnetz
- Untersuchung aller technischen Optionen zur Verringerung der Eingriffe (z.B. Spundwände) und ihrer Vor- und Nachteile; vereinzelt werden hier auch Trog- und Tunnelvarianten genannt
- Explizit gewünscht werden fundierte Informationen zu den Effekten einer Seitenstreifenfreigabe auf Verkehrsfluss, Emissionen, Lärmbelastung und Sicherheit
- Einsatzmöglichkeiten von Telematik (lokal und NRW-weit), um das Verkehrsaufkommen besser zu steuern – im Optimalfall, um damit keinen Ausbaubedarf zu haben
- Synergieeffekte mit anderen Infrastrukturzielen wie Ausbau des Radverkehrsnetzes.

Einordnung in den  
größeren Kontext

Einige betonen, dass es einer Einordnung und Bewertung des Vorhabens im Rahmen des Gesamtausbaus der A3, d.h. auch südlich und nördlich des hier betrachteten Abschnitts bedarf. So ist aus Leverkusener Sicht die Frage entscheidend, ob im Rahmen des Vorhabens A-bei-LEV auf der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen die Entscheidung für einen Tunnel, der favorisierten Variante, oder für eine „Megastelze“ getroffen wird. Denn damit sind Folgefragen verknüpft, z.B. Anschlusssituation Richtung Norden, Verkehrsfluss.

Ergebnisse

Wer soll am Dialog beteiligt werden?

Aus Hildener Sicht kommen zu dem Ausbau der A3 noch der Ausbau des AK Hilden und der A46 hinzu. Hier bedarf es einer Gesamtbetrachtung des Ausbaus auf Hildener Stadtgebiet mit umfangreichen Informationen.

Auf die Frage, wer am Dialog beteiligt werden sollte, nennen die Gesprächspartner\*innen:

- Interessierte Öffentlichkeit
- Anlieger (private und gewerbliche)
- Wirtschaft
- Verbände (Umwelt- & Naturschutz, Verkehr, Naherholung, Wirtschaft)
- Kommunen
- Politik

Mit Blick auf die Liste der Gesprächspartner\*innen wird uns eine gute Abdeckung des Interessenspektrums gespiegelt. Einzelne nennen weitere Akteure, die von IKU\_Die Dialoggestalter im Verteiler ergänzt und in Absprache mit Straßen.NRW teilweise bereits kontaktiert wurden.

Hohe Dialogbereitschaft...

Alle Gesprächspartner\*innen sind grundsätzlich bereit sich in den Dialog einzubringen. Allerdings ist eine unterschiedliche Offenheit zu spüren. Die Haltung reicht von „*lieber einmal zu viel, als einmal zu wenig reden*“ bis hin zu der Einschränkung, dass die eigenen Erwartungen an Inhalt und Qualität der Dialogaktivitäten erfüllt werden müssen. Für einige Gesprächspartner\*innen ist in diesem Zusammenhang ein transparentes Erwartungsmanagement zu Aufgaben und Rollen wichtig. Deutlich muss aus ihrer Sicht werden, dass der Dialog für Information, Feedback und Anregungen dient und nicht zur gemeinsamen Entscheidung über eine Vorzugsvariante. Dahinter steckt die Sorge, dass der Eindruck entstehen könnte, dass alle Dialogbeteiligten hinter dem Planungsergebnis und damit der Vorzugsvariante von Straßen.NRW stehen. Viele haben eine hohe Erwartung an die fachliche Informationsqualität der Dialogaktivitäten.

...wenn nicht

Den Dialog ablehnen würden Personen, wenn der Eindruck entstünde, dass die Verantwortlichen von Straßen.NRW nur vorgefertigte Meinungen und Entscheidungen durchdrücken wollen.

O-Töne hierzu:

„Ablehnen? Wenn eine Standstreifenlösung stichwortartig und formal abgelehnt wird, dann stellt sich die Frage, ob das Sinn macht.“

„Lieber einmal zu viel, als einmal zu wenig sprechen.“

„Den Dialog würde ich ablehnen, falls alles mit der Brechstange durchgefochten wird.“

„Ich lade Straßen.NRW in unsere Gremiensitzungen ein, um die Planungen vorzustellen. Dann können wir uns im Detail damit befassen.“

„Zu vermeiden gilt es, nur am Schreibtisch zu planen, ohne mit den Anliegern zu sprechen.“

## Ergebnisse

Wie sieht ein gutes Dialogergebnis aus?

Auf die Frage, wie ein optimales Ergebnis von Information und planungsbegleitendem Dialog aussähe, nennen viele eine möglichst schnelle und konfliktarme Umsetzung der Planung (Planungssicherheit!) unter Einbeziehung aller Interessen. Für Einzelne schließt das auch die Konzeption sämtlicher Ausgleichsmaßnahmen mit ein.

Nachvollziehbarkeit benennen die meisten als ein optimales Ergebnis. Die Planungsergebnisse und die Entscheidungen über eine Vorzugsvariante sollen für alle transparent und nachvollziehbar sein, auch wenn sie nicht den eigenen Präferenzen entsprechen. Damit betonen sie die Prozessebene des planungsbegleitenden Dialogs. Denn auf der inhaltlichen Ebene gehen sie nicht davon aus, dass man sich auf eine gemeinsam getragene Vorzugsvariante einigen kann. Hierauf sollte der Dialog aus ihrer Sicht auch nicht orientieren. Als idealen Ausgang sehen einige hingegen, wenn *„alle mit dem Ergebnis leben können“*. Einige O-Töne veranschaulichen das weitere Spektrum:



Erwartungen an Straßen.NRW und Dritte?

Als Erwartungen an Straßen.NRW hören wir von unseren Gesprächspartner\*innen einen frühzeitigen und transparenten Planungs- und Entscheidungsprozess, bei dem Straßen.NRW die Menschen mitnimmt, gegenseitige Wertschätzung vermittelt und die Anregungen ernst nimmt. Letzteres bedeutet, die Anregungen auf Umsetzbarkeit zu prüfen und wiederum Rückmeldung über das Prüfergebnis zu geben. *„Kommunikation ist keine Einbahnstraße“*. Ein Gesprächspartner beschreibt das Ergebnis: *„Leute fühlen sich mitgenommen: Meine Argumente und Einwände sind betrachtet und es ist für mich nachvollziehbar, was damit passiert.“*

Von IKU wird erwartet, allparteilich den planungsbegleitenden Dialog zu moderieren. Erwartungen Dritten gegenüber werden kaum geäußert - eine Person formuliert: *„Dialogbereitschaft bei den Naturschutzverbänden: Ausgleichsmaßnahmen könnten dazu genutzt werden in bestehenden Naturschutzgebieten zur Entwicklung beizutragen, z.B. Verbuschung.“*

## Die Feenfrage

Auf die Frage, was sich die Gesprächspartner\*innen wünschen würden, wenn sie mit Blick auf Information und Kommunikation einen Wunsch frei hätten, haben wir u.a. folgendes gehört:

„Das Gefühl, angehört und ernst genommen zu werden. Darum geht's.“

„Ich würde mir wünschen, dass die Planer mal persönlich vorbeikommen und sich ein Bild machen. Ich bin offen für ein Gespräch mit ihnen.“

„Den Blick stärker auf Vor- als auf Nachteile richten.“

„Eine frühzeitige Visualisierung der Varianten. Das ist sonst zu lange abstrakt.“

„Ein Geben und Nehmen.“

„Vernünftige Lösungen sollten im Dialog gemeinsam diskutiert und Optionen aufgemacht werden.“

„Maximaler Dialog.“

„Die lokale Artenvielfalt ist sowieso bedroht. Nicht weiter schädigen und gefährden.“

„Keine weitere Zerschneidung von Grünflächen und Gewässergebieten.“

„Der Grundstückserwerb sollte frühzeitig mit den Bewirtschaftern diskutiert werden.“

## Anhang

### Gesprächspartner\*innen

Organisation	Gesprächspartner/in
ADAC Nordrhein e.V.	Dr. Roman Suthold, Leiter Verkehr und Umwelt
Anwohner/in	Carmen und Stefan Marx
Bayer 04 Leverkusen Fußball GmbH	Stephan Rehm, Leiter Veranstaltungen Simon Pallmann, Direktor Operatives Geschäft
Bayer AG	Josef Schiffer, Betriebsleiter Sonderabfall-Deponie
Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Thomas Wängler, Leiter Stabsbereich Standortpolitik, Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit
Biologische Station Mittlere Wupper	Dr. Jan Boomers, Geschäftsführer Christoph Kalde, Schatzmeister
Bürgerinitiative 3reicht	Dr. Gottfried Arnold Axel Barchen Wilhelm Bergfeld Lothar Probost Birgit Radtke
Currenta GmbH & Co. OHG	Martin van Nooy, Standortlogistik
Gartenbau Weimann	Jürgen Weimann, Inhaber
Industrie- und Handelskammer zu Köln	Dr. Ulrich Soénius, Standortpolitik
Industrieverein Langenfeld e.V.	Johannes Süß, Beisitzer
Landwirtschaftskammer NRW	Herwig Scholz, Bezirksstelle für Agrarstruktur Düsseldorf
Naturfreunde e.V. Leichlingen	Reinhold Pupka, 1. Vorsitzender
Natursteinhof Radtke	Andrea Radtke, Inhaberin
Rheinisch-Bergischer Kreis	Elke Reichert, Dezernentin für Umwelt & Planung Gabi Wilhelm, Fördermittelkoordination/Regionale Zusammenarbeit im Büro des Landrats
Stadt Hilden	Birgit Alkenings, Bürgermeisterin Peter Stuhlträger, Baudezernent
Stadt Langenfeld	Ulrich Beul, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung
Stadt Leichlingen	Frank Steffes, Bürgermeister

Stadt Leverkusen	Uwe Richrath, Oberbürgermeister Andrea Deppe, Baudezernentin Daniel Capitain, persönlicher Referent des Oberbürgermeisters Jaime Salecker, Koordinierungsstelle Autobahnausbau
Stadt Solingen	Hartmut Hoferichter, Stadtdirektor Planen, Bauen, Verkehr und Umwelt
VCD Landesverband NRW e.V.	Stefan Weh, Landesvorstand Ralf Bayerlein, Landesvorstand Dr. Hans Jörgens, Kreisverband Essen