Informationsdienst zu den Projekten der DEGES in NRW

VERKEHRSPROJEKTE AKTUELL

Ausgabe 4 · April 2018

A 40 DORTMUND-OST – DORTMUND/UNNA

Stärkung des überregionalen Verkehrsnetzes

Der sechsspurige Ausbau der Autobahn A 40 (die heutige Bundesstraße B 1) zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Ost und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna steht unmittelbar vor dem Baubeginn. Mitte 2018 beginnen die Arbeiten am ersten Bauabschnitt mit dem Neubau der Brücke an der Anschlussstelle Sölde.

Die heutige Bundesstraße B 1 wird zur Autobahn A 40 ausgebaut

Die heutige Bundesstraße B 1 ist Teil des Ruhrschnellwegs und eine der wichtigsten Verkehrsadern des Ruhrgebiets. Der Verkehr auf der Strecke nimmt stetig zu. Im Jahr 2000 wurden abschnittsweise 79.000 Fahrzeuge gezählt. Im Jahr 2025 werden es laut Prognosen des Bundesverkehrsministeriums mehr als 100.000 Fahrzeuge sein. Für eine solche Verkehrsmenge ist die Strecke nicht ausgelegt. Staus gehören bereits jetzt zum Alltag der Pendler und Unternehmer, die die Strecke täglich nutzen.

Damit der Verkehr auf dem 9,5 Kilometer langen Abschnitt zukünftig besser fließen kann, erhält die Strecke für jede Fahrtrichtung drei Spuren und einen Standstreifen pro Richtung. Um Platz für den Ausbau zu schaffen, müssen einige der insgesamt 13 vorhandenen Brückenbauwerke entlang der Strecke verbreitert und teilweise ersetzt werden. ▶

In dieser Ausgabe

VERKEHRSPROJEKTE

A 40 Dortmund
1 Ausbau beginnt Mitte 2018
3 Drei Fragen an Dipl.-Ing. Karl-Heinz Aukschun: Passiver Lärmschutz an der Autobahn A 40 Dortmund-Ost – Dortmund/Unna

A 1 Brücken
4 Neue Brücken für eine leistungsfähige Autobahn
5 Die Brückenprojekte der DEGES im Überblick

MELDUNGEN
6 A 40 Duisburg: Auslegung der Planfeststellungsunterlagen abgeschlossen
Bürgersprechstunde in Ratingen

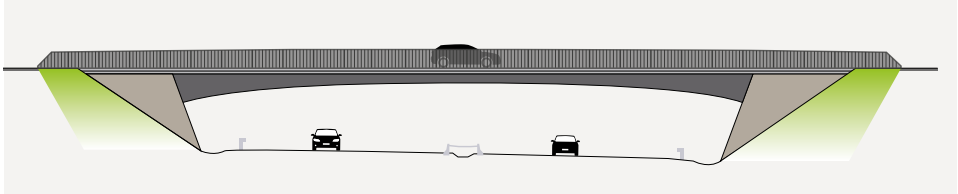
AUF EINEN BLICK
7 Bauen unter fließendem Verkehr

DIALOG
8 So erreichen Sie uns

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH plant und realisiert Infrastrukturprojekte im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

DEGES

Der Neubau der Brücke an der Anschlussstelle Sölde bildet den Auftakt des sechsspurigen Ausbaus der Autobahn A 40



So wird die neue Brücke an der Anschlussstelle Sölde aussehen

Von der historischen Handelsroute zur modernen Verkehrsachse

Die heutige Bundesstraße B 1 ist Teil einer historisch gewachsenen Verkehrsverbindung. Der Westfälische Hellweg als Vorläufer der Bundesstraße B 1 war im Mittelalter ein Abschnitt der Via Regia. Auf dieser europäischen Handelsroute, die von Flandern bis Schlesien reichte, wurden Güter aus der Region um Dortmund im gesamten Raum der Hanse verbreitet.

Im 18. Jahrhundert wurde damit begonnen, die Straße zu befestigen und auszubauen. Sie wurde begradigt und erhielt dabei den Streckenverlauf, dem sie bis heute folgt. Mit der Entstehung und Zunahme des motorisierten Verkehrs wurde sie Teil des Ruhrschnellwegs und der späteren Reichsstraße R 1.

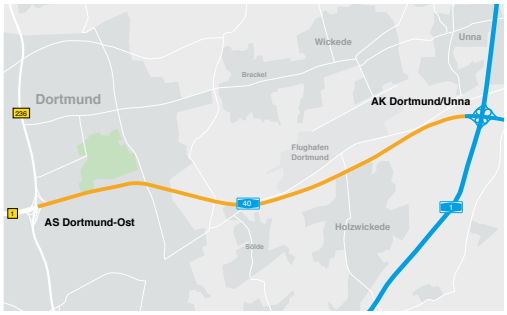
Im Verlauf der Zeit wurde die Straße immer wieder den neuen Anforderungen und Entwicklungen angepasst, um ihre Funktion als Verkehrs- und Lebensader für die Städte des Ruhrgebiets zu erfüllen. Mit dem Ausbau der Bundesstraße B 1 zur Autobahn A 40 wird diese Entwicklung fortgesetzt: Es wird eine leistungsfähige Verbindung für eine moderne Region geschaffen.

Mit dem Ausbau wird auch der Lärmschutz verbessert. Auf der gesamten Strecke, mit Ausnahme der Brückenbauwerke, wird ein lärmmindernder Belag aufgetragen. Dieser auch als OPA bekannte Offenporige Asphalt schluckt Rollgeräusche besser und verringert die Lärmemissionen an der Quelle um bis zu 5 db(A). An den Übergängen zwischen der Strecke und den Bauwerken werden lärmmindernde Fahrbahnübergänge eingebaut. Hochabsorbierende Lärmschutzwände entlang der Strecke entlasten die Anwohnerinnen und Anwohner spürbar von Schadstoffen und Lärm.

Mit dem Neubau der Brücke an der Anschlussstelle Sölde beginnen in Kürze die Arbeiten. Die bestehende Brücke bleibt während der Bauzeit bis auf den Zeitraum der Herstellung der Anbindung der neuen Trassenführung (ca. 2 bis 3 Monate) befahrbar.

Die Fertigstellung des gesamten Streckenausbaus ist für das Jahr 2023 geplant. Die neue Autobahn A 40 wird ausreichend Kapazitäten für den Verkehr in der Metropolregion Dortmund haben. Pendler und Wirtschaftsverkehre können zukünftig schneller an ihr Ziel kommen. Die Erreichbarkeit der überregionalen Autobahnen A 1 und A 2 sowie die Vernetzung zwischen der Stadt Dortmund, der Gemeinde Holzwickede und dem Flughafen Dortmund verbessern sich.

Über den Bauzeitraum hinweg wird die DEGES die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Verkehrsteilnehmer auf der Projektwebseite und über die Presse kontinuierlich über Veränderungen im Verkehrsablauf und mögliche Einschränkungen informieren. Die privaten Haushalte und ansässigen Unternehmen im Umfeld der Ausbaustrecke hat die DEGES Anfang April 2018 mit einer Anwohnerbroschüre über das Vorhaben, die weiteren Schritte sowie über die bestehenden Dialogangebote informiert. Für Rückfragen hat die DEGES ein Bürgertelefon eingerichtet. ■



Die zukünftige Autobahn A 40 (heutige Bundesstraße B 1) ist Teil des Ruhrschnellwegs, einer der wichtigsten Verkehrsadern in Nordrhein-Westfalen

Hochabsorbierende Lärmschutzwände entlang der neuen Autobahn A 40 entlasten die Anwohnerinnen und Anwohner vom Verkehrslärm (Visualisierung, vorläufiger Entwurf, Gestaltung noch in Abstimmung)

Link zu weiteren Informationen

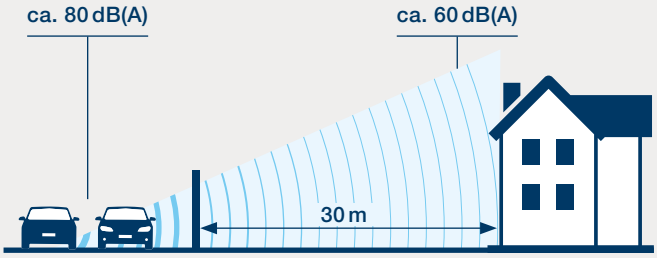
A 40 DORTMUND

Drei Fragen zum passiven Lärmschutz

Dipl.-Ing. Karl-Heinz Aukschun, Projektleiter der DEGES

Im Zuge des achtspurigen Ausbaus der Autobahn A 40 in Dortmund wird auch der Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner verbessert. Wie geht die DEGES dabei vor?

Beim Neubau oder Ausbau von Straßen soll der Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner vor allem durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Darunter sind Maßnahmen zu verstehen, die direkt an der Quelle der Lärmentstehung wirken. Beim Ausbau der heutigen Bundesstraße B 1 zur Autobahn A 40 wird ein lärmmindernder Belag aufgetragen. An den Übergängen zwischen der Strecke und den Bauwerken werden lärmmindernde Fahrbahnübergänge eingebaut. Zusätzlich kommen entlang der Strecke hochabsorbierende Lärmschutzwände zum Einsatz.



Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören der Einsatz von Offenporigem Asphalt, der den Lärm direkt dort reduziert, wo er entsteht, sowie Lärmschutzwände, die der Ausbreitung des Schalls entgegenwirken

Für einzelne Grundstücke oder Gebäude können unter bestimmten Umständen passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn der aktive Lärmschutz nicht ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten. Passiver Lärmschutz kann auch dann zum Einsatz kommen, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht umgesetzt werden können oder unverhältnismäßig wären. Welche Gebäude entlang der zukünftigen Autobahn A 40 dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz haben, wurde im Planfeststellungsbeschluss festgelegt.

Wie wird ermittelt, wer Anspruch auf passiven Lärmschutz hat?

Aus den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung ist bekannt, welche Lärmbelastung an einem Gebäude zukünftig durch den Ausbau der Autobahn A 40 zu erwarten ist. Die Grenzwerte für den zulässigen Außengeräuschpegel sind im Bundesimmissionsschutzgesetz festgelegt. Wenn aus den Berechnungen hervorgeht, dass die Grenzwerte nicht vollständig eingehalten werden, wird zunächst ermittelt, welcher Geräuschpegel von außen in das Innere der Wohngebäude dringt. Hierfür beauftragt die DEGES ein Ingenieurbüro. Dieses untersucht vor Ort die vorhandene Schalldämmung an Wänden, Fenstern und Türen. Dabei werden nur Räume berücksichtigt, in denen sich die Bewohner dauerhaft aufhalten. Im Anschluss berechnet das Büro, ob weitere Maßnahmen zur baulichen Verbesserung des Gebäudes notwendig sind.

In diesem Fall übersendet das Ingenieurbüro eine Liste mit detaillierten Maßnahmen. Auf die Umsetzung dieser Maßnahmen haben die Anwohnerinnen und Anwohner einen rechtlichen Anspruch. Sie können dabei selber entscheiden, ob sie diese komplett, teilweise oder auch gar nicht umsetzen wollen.

Durch passive Lärmschutzmaßnahmen werden die Außengeräusche, die in das Innere eines Gebäudes gelangen, reduziert

Welche Maßnahmen könnten an den betroffenen Gebäuden beispielsweise umgesetzt werden?

Zu den Maßnahmen des passiven Lärmschutzes gehören beispielsweise der Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern sowie Dämmmaßnahmen an der Fassade. Auf Grundlage der Liste des Ingenieurbüros können die Anwohner die Angebote für die jeweiligen Maßnahmen von verschiedenen Firmen einholen. Die Kosten übernimmt der Bund. Auch alternative Maßnahmen sind möglich. Zu diesen gehört beispielsweise die Verlegung besonders lärmsensibler Räume, wie Kinder- oder Schlafzimmer, in einen anderen Bereich des Hauses. Hier trägt der Bund die Kosten bis zu der Höhe, die für die sonst notwendigen Schallschutzmaßnahmen anfallen würden. ■

A 1 KÖLN – BREMEN

Neue Brücken für eine leistungsfähige Autobahn A 1

Die DEGES plant und realisiert mehrere Projekte entlang der Autobahn A 1. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna. Hier übernimmt die DEGES die Ersatzneubauten für die Talbrücke Volmarstein sowie für die Schwelmetalbrücke und die Brücke Hengstey.

Die Autobahn A 1 ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen den Standorten des Ruhrgebiets. Bis zu 100.000 Fahrzeuge befahren täglich den Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna.

In Nordrhein-Westfalen wurde die Autobahn A 1, wie viele andere Straßen auch, in den 1950er und 1960er Jahren errichtet. Das wirtschaftliche Wachstum und der damit einhergehende Anstieg im Verkehrsaufkommen haben über die Jahrzehnte zu einer starken Belastung der Strecke geführt. Die Brücken sind davon besonders betroffen.

Eine Studie des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2011 ergab, dass die Standsicherheit zahlreicher Brücken an der Autobahn A 1 langfristig nicht gegeben ist. Aufgrund des schlechten baulichen Zustands und wegen der teilweise fehlenden Standstreifen hat das Land Nordrhein-Westfalen unter anderem auf der Talbrücke Volmarstein, der Schwelmetalbrücke und der Brücke Hengstey Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote sowie Beschränkungen für den Schwerverkehr angeordnet. Diese Anordnungen verlangsamen den Verkehrsfluss. Für den Fernverkehr, wie auch für die Pendler und Unternehmen aus der Region, führt dies zu steigenden Fahrzeiten und verlängerten Reisezeiten.

Durch die Ersatzneubauten der Talbrücke Volmarstein, der Schwelmetalbrücke und der Brücke Hengstey sorgt die DEGES dafür, dass der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna in seiner Leistungsfähigkeit auf Dauer erhalten bleibt. Die bestehenden Mobilitätshemmnisse werden beseitigt, der Verkehr kann zukünftig besser fließen. Durch die Ergänzung fehlender Standstreifen auf der Talbrücke Volmarstein wird diese in puncto Sicherheitsanforderungen auf das heutige Niveau gebracht.

Bei der Planung sowie bei der Umsetzung der Projekte stimmt sich die DEGES eng mit anderen Vorhabenträgern ab, die für die Umsetzung weiterer Bauprojekte entlang der Autobahn A 1 verantwortlich sind. Ziel ist es, die Arbeiten zu koordinieren und die baubedingten Auswirkungen für den Verkehr so gering wie möglich zu halten.

Dafür plant und organisiert die DEGES den Abriss und Ersatzneubau der drei Brücken unter rollendem Verkehr. Die Befahrbarkeit der Brücken wird während der Bauphase sichergestellt. Ziel ist es, den Verkehrsfluss so weit wie möglich aufrechtzuerhalten. Die oberste Priorität haben die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die der Bauarbeiter. ■

Link zu weiteren Informationen

Die Brückenprojekte der DEGES im Zuge der Autobahn A 1 in Nordrhein-Westfalen

Die Brückenprojekte der DEGES an der Autobahn A 1 im Überblick

Die **Brücke Hengstey** überspannt mit einer Gesamtlänge von 88 Metern acht Bahngleise und zwei Gemeindestraßen. Die Bestandsbrücke wurde 1959 mit je zwei Fahrstreifen pro Richtung errichtet. Im Jahr 1985 wurde sie um einen weiteren Fahrstreifen und einen Standstreifen je Richtung erweitert. Im Jahr 2011 wurden bei Bauwerksuntersuchungen Defizite in der Tragfähigkeit der Brücke festgestellt. Um die Belastung der innenliegenden Brückenteile zu verringern, wird der Schwerlastverkehr zurzeit ausschließlich über die äußeren Spuren geführt, die in den 1980er Jahren hinzukamen. Die Arbeiten am Ersatzneubau sollen voraussichtlich im Herbst 2018 beginnen. Für den Abbruch und den Neubau müssen die unterhalb der Brücke verlaufenden Gleise in mehreren kurzen Nachtpausen gesperrt werden. Die Nachtsperrpausen für die Jahre 2018 und 2019 hat die DEGES bereits bei der Deutschen Bahn AG angemeldet.

Die Brücke Hengstey befindet sich zwischen den Anschlussstellen Hagen-West und Hagen-Nord

Link zu weiteren Informationen

Die 315 Meter lange Talbrücke Volmarstein überspannt eine Tallage bei Hagen östlich der Anschlussstelle Volmarstein

Die **Talbrücke Volmarstein** wurde im Jahr 1958 vierspurig und mit einem Standstreifen pro Fahrtrichtung errichtet. Im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der A 1 wurden die Standstreifen für den fließenden Verkehr freigegeben. Seitdem stehen auf der heutigen Brücke sechs Fahrspuren zur Verfügung. Allerdings fehlt im Bestand der Platz für das Anhalten bei Pannen oder in Notfällen, für das Ausweichen sowie für das schnelle Vorankommen von Rettungsdiensten. Im Zuge des Ersatzneubaus werden neue Standstreifen ergänzt. Die DEGES hat bereits Mitte 2017 mit den bauvorbereitenden Maßnahmen für den Ersatzneubau begonnen. Im November 2017 wurden Stauwarnanlagen installiert und die vierspurige Verkehrsführung für die Bauzeit wurde eingerichtet. Die Auffahrt Volmarstein in Fahrtrichtung Bremen wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit Ende Januar 2018 gesperrt. Abriss und Neubau des Brückenteils in Fahrtrichtung Bremen sollen im Frühjahr 2018 beginnen und voraussichtlich im Herbst 2019 abgeschlossen sein. Im Anschluss wird die alte Bauwerkshälfte in Fahrtrichtung Köln abgerissen und der neue Brückenteil wird errichtet. Der Ersatzbau der Talbrücke Volmarstein soll voraussichtlich im Herbst 2020 fertiggestellt werden.

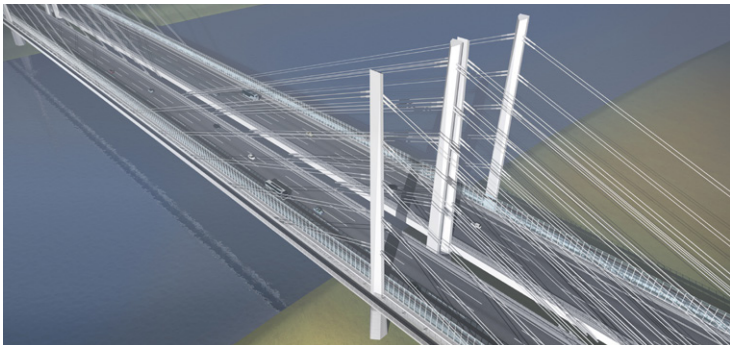
Link zu weiteren Informationen

Die ursprünglich 1969 errichtete **Schwelmetalbrücke** besteht aus zwei Brückenteilen mit je zwei Fahrspuren pro Richtung. Im Jahr 2006 wurde die Brücke auf beiden Seiten um Ein- und Ausfädelspuren auf eigenen, separaten Brückenteilen verbreitert. Nachrechnungen zeigen, dass die inneren Teilbauwerke der Brücke die aktuellen Anforderungen an die Standsicherheit nicht mehr erfüllen. Sie werden deshalb abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Die beiden äußeren Brückenbauwerke bleiben bestehen. Die bauvorbereitenden Maßnahmen sollen voraussichtlich im Herbst 2018 beginnen. Abriss und Neubau sind ab Mitte 2019 vorgesehen. Die Schwelmetalbrücke wird während der Bauphase auf sechs Fahrstreifen befahrbar bleiben. Nach insgesamt vier Jahren Bauzeit soll die Brücke fertiggestellt sein.

Link zu weiteren Informationen

Die Schwelmetalbrücke auf Höhe der Anschlussstelle Wuppertal-Langerfeld überspannt mehrere Bahngleise, öffentliche Straßen und ein Gewässer

ACHTSPURIGER AUSBAU DER A 40 UND NEUBAU DER RHEINBRÜCKE DUISBURG-NEUENKAMP



Die neue Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp wird mit über 800 Metern die längste Schrägseilbrücke Deutschlands

ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG DER PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGEN IST ABGESCHLOSSEN

Die Bezirksregierung Düsseldorf führt als zuständige Genehmigungsbehörde das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp und Ausbau der Autobahn A 40 auf acht Spuren zwischen den Anschlussstellen Duisburg-Homberg und Duisburg-Häfen durch. Im Rahmen dieses Verfahrens lagen die Pläne vom 28. Februar 2018 bis zum 27. März 2018 in Duisburg im Stadthaus und in der Bezirksverwaltung Homberg/Ruhrort/Baerl, im Rathaus der Stadt Kamp-Lintfort sowie in der Stadtverwaltung Mönchengladbach aus.

Diejenigen, die sich in ihren Belangen betroffen sehen, können bis zum 27. April 2018 eine schriftliche Einwendung formulieren und im Verfahren geltend machen. Adressaten der Einwendungen sind die Städte Duisburg, Kamp-Lintfort, Mönchengladbach und die Bezirksregierung Düsseldorf.

Die Bezirksregierung Düsseldorf sammelt die Einwendungen und gibt sie zusammen mit den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) an die DEGES weiter. Die Planer und Ingenieure der DEGES prüfen die Einwendungen und erstellen eine Synopse. Sobald diese bei der Bezirksregierung vorliegt, wird ein Erörterungstermin angesetzt. Im Rahmen dieses Termins haben diejenigen, die eine Einwendung eingereicht haben, sowie die TÖB die Gelegenheit, Einwendungen und Stellungnahmen mit der DEGES zu diskutieren.

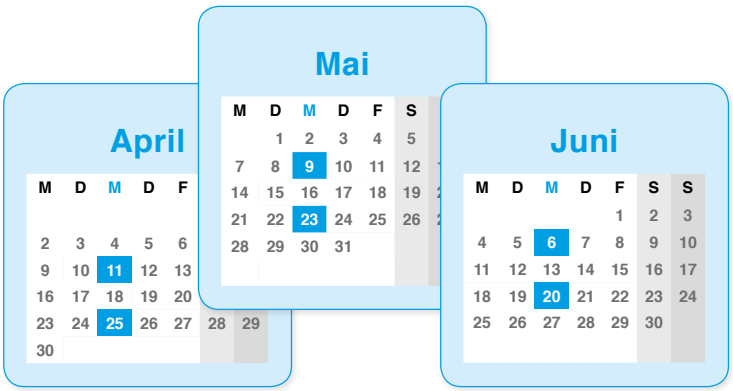
Link zu weiteren Informationen

A 44-WESTABSCHNITT DES LÜCKENSCHLUSSES ZWISCHEN VELBERT UND RATINGEN

BÜRGERSPRECHSTUNDE IN RATINGEN FINDET JEDEN ZWEITEN MITTWOCH STATT

Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Interessierte können ihre Fragen und Anliegen zur Baustelle Angerbachtalbrücke des Lückenschlusses der Autobahn A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost und der Anschlussstelle Heiligenhaus vor Ort persönlich besprechen. Hierfür bietet die DEGES weiterhin jeden zweiten Mittwoch von 17:00 bis 18:00 Uhr eine Bürgersprechstunde in den Räumen des Baubüros der Bauoberleitung/Bauüberwachung der DEGES in der Meiersberger Straße 37 in 40882 Ratingen-Homberg an. Der Zugang zum Baubüro führt über die Seitenstraße Am Weinhaus. Eine vorherige Anmeldung ist nicht notwendig.

Link zu weiteren Informationen



Die Bürgersprechstunde in Ratingen findet seit Januar 2017 statt. Die Termine für das jeweilige Quartal veröffentlicht die DEGES auf der Projektwebseite

ALLE AKTUELLEN VERKEHRSINFORMATIONEN

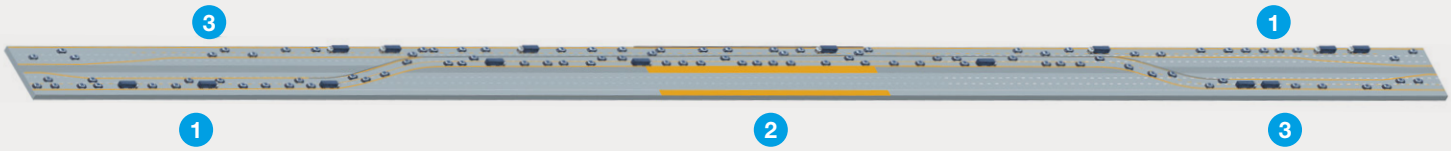
Verkehrseinschränkungen, Bauarbeiten und Staus auf den Straßen von NRW: www.verkehr.nrw
Verbindungen mit Bussen und Bahnen in NRW: www.busse-und-bahnen.nrw.de

Verkehrsmittelvergleiche in den Onlinekartendiensten Google Maps, Apple Karten und Windows Bing.

Bauen unter fließendem Verkehr

Das Autobahnnetz in Nordrhein-Westfalen ist stark befahren. Um die Mobilität nicht einzuschränken, können Streckenabschnitte für Bauarbeiten nicht einfach gesperrt werden. Der Bau muss unter dem rollenden Rad erfolgen. Bei der Einrichtung der Baustellen haben die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Sicherheit der Bauarbeiter höchste Priorität. Eine interaktive Informationsgrafik der DEGES stellt die Baustelleneinrichtung unter Verkehr und das sichere Fahren in einer Baustelle übersichtlich dar.

Die Einrichtung der Baustellen fordert von Ingenieuren, Planern und Baufirmen ein hohes Maß an Sorgfalt. Baustellen werden so geplant und eingerichtet, dass der fließende Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. Übergeordnete Bedeutung haben dabei die Sicherheit der Arbeiter auf der Baustelle und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Diese können durch umsichtiges Verhalten auch selber dazu beitragen, dass sicher und schnell gebaut werden kann.



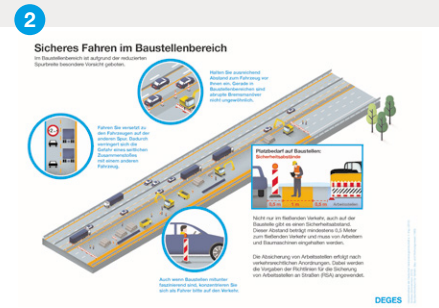
Vorlauf- und Annäherungsbereich: Die Verkehrsteilnehmer werden auf die vor ihnen liegende Baustelle hingewiesen. Veränderungen in der Verkehrsführung und Geschwindigkeitsreduzierungen werden angezeigt. Sehr häufig wird an Baustellen die Anzahl der Fahrstreifen reduziert. Die Spurbreite wird verringert. Die Fahrstreifen werden auf die Gegenfahrbahn verlegt. Um dort Platz zu schaffen, werden die Fahrstreifen in Gegenrichtung nach außen verschwenkt.

Baustellenbereich: Der Verkehr wird um die Baustelle herumgeleitet. Dabei werden Sicherheitsabstände zu den Bauarbeitern und Baumaschinen berücksichtigt. Transportable Schutzeinrichtungen trennen die Fahrtrichtungen voneinander. Sie wirken wie kleine Leitplanken, sorgen für Orientierung und verhindern, dass Fahrzeuge zum Beispiel bei Kontrollverlust des Fahrers in den Gegenverkehr gelangen.

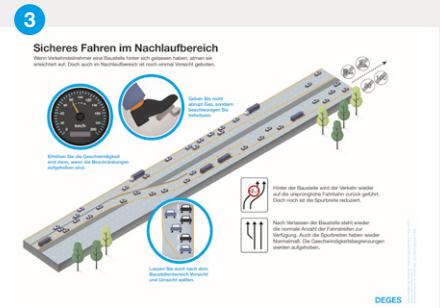
Nachlaufbereich: Die Fahrstreifen werden von der Gegenfahrbahn wieder zurückgelegt. Es kommt eine Fahrspur hinzu. Die Spuren erhalten wieder normale Breite. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird aufgehoben.

1

2



3



Alle Informationsgrafiken mit allen Details finden Sie unter diesem Link

Die DEGES in Nordrhein-Westfalen

Bundesweit zeichnet die DEGES für den Ausbau und Neubau von mehr als 2.300 Kilometer Bundesfernstraßen mit einem Auftragsvolumen von rund 22 Milliarden Euro verantwortlich.

Im Auftrag des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen realisiert die DEGES derzeit in Nordrhein-Westfalen neun Straßenbauprojekte. Die DEGES ist dabei auch für die Kommunikation dieser Projekte und für die Öffentlichkeitsbeteiligung zuständig.

Weitere Informationen über die DEGES finden Sie unter www.deges.de

Die Informations- und Dialogangebote der DEGES

Wir halten Sie auf dem Laufenden

Auf der Projektwebseite unter **nrw.deges.de** können Sie sich über den aktuellen Projektstand sowie über baubedingte Änderungen in der Verkehrsführung informieren. Sie finden dort Hintergrundinformationen und Antworten auf häufig gestellte Fragen.

Zu allen Projekten der DEGES in NRW berichtet der Informationsdienst „Verkehrsprojekte Aktuell“. Abonnieren Sie ihn unter **nrw.deges.de/service-und-kontakt/informationsdienst**.

Wir informieren die Anwohnerinnen und Anwohner anlassbezogen über aktuelle Entwicklungen in den Projekten.

Stellen Sie uns Ihre Fragen

Sie erreichen unser Bürgertelefon montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenlosen Telefonnummer **0800 5895 2479**.

Auf Anfragen über das Kontaktformular unter **nrw.deges.de/service-und-kontakt** reagieren wir in der Regel innerhalb eines Arbeitstages. Sie können uns auch gerne eine E-Mail schicken an: **info@deges.de**

Unterstützen Sie uns und teilen Sie uns mit, welche Themen und Fragen für Sie von besonderem Interesse sind. Ihre Rückmeldungen und Hinweise fließen in die Projektkommunikation ein.

Die DEGES plant und realisiert Projekte im Auftrag von:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

IMPRESSUM
DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54, 10117 Berlin

DEGES-Zweigstelle Düsseldorf
Völklinger Straße 4, 40219 Düsseldorf

Verantwortlich im Sinne des Presserechts (V. i. S. d. P.): Michael Zarth

Abonnement und Archiv des Informationsdienstes nrw.deges.de/id

Konzept und Gestaltung
Johanssen + Kretschmer Strategische Kommunikation GmbH
V-FORMATION – Agentur für visuelle Kommunikation GmbH

Bildnachweis
Michael Neuhaus, Duisburg (Seiten 1, 4, 5)
Kolb Ripke Architekten (Seite 2, Visualisierung)
Keipke Architekten (Seite 6)