Informationsdienst zu den Projekten der DEGES in NRW

VERKEHRSPROJEKTE AKTUELL

Ausgabe 9 · Dezember 2019

NEUBAU UND AUSBAU VON RASTANLAGEN

DEGES engagiert sich bundesweit für den Stellplatzausbau

Die Schaffung ausreichender Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen gehört zu den vordringlichsten Projekten der DEGES. Bundesweit fehlten nach Angaben des Verkehrsinvestitionsberichts 2016 bereits im Jahr 2013 über 11.000 Lkw-Stellplätze. Seitdem sind nach Angaben der Bundesregierung bereits mehr als 7.500 Lkw-Stellplätze neu geschaffen worden. Insgesamt 51.600 Lkw-Stellplätze waren deutschlandweit im Jahr 2019 verfügbar. Doch auch dieses Angebot reicht angesichts des kontinuierlichen Anstiegs des Güterverkehrs auf der Straße nicht aus.

Als Logistik-Land Nummer eins und als wirtschaftsstarkes Transitland im Herzen Europas ist Nordrhein-Westfalen besonders vom Stellplatzmangel betroffen. Die Stellplatzprognose des Bundes ermittelte entlang der Bundesfernstraßen Nordrhein-Westfalens einen großen Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen bis zum Jahr 2025. Die Parkplatzknappheit besteht im gesamten Netz. Besonders viel befahrene Streckenabschnitte weisen einen deutlich höheren Bedarf aus. Nach einer aktuellen Studie der IHK Köln fehlen beispielsweise allein im Großraum Köln rund 700 Parkplätze (siehe Gastbeitrag von Dr. Ulrich S. Soénius auf Seite 4).

Wirtschaftsvertreter, Logistiker, Spediteure, Planer und Experten sind sich einig: Der Lkw-Stellplatzmangel ist kein vorübergehendes Phänomen. Denn aufgrund des kontinuierlichen Anstiegs im Güterverkehrsaufkommen steigt auch der Bedarf an Stellplätzen weiter an. Prognosen des Bundesverkehrsministeriums gehen derzeit davon aus, dass der Güterverkehr in den Jahren bis 2030 um insgesamt 38 Prozent zunehmen wird. ▶

In dieser Ausgabe

VERKEHRSPROJEKTE

1 Neubau und Ausbau von Rastanlagen

4 Fehlende Lkw-Parkplätze dienen niemandem! Gastbeitrag

6 A 40 Duisburg: Spatenstich für den achtstreifigen Ausbau

MELDUNGEN

8 B 1 / B 55n: Planungsforum zum erweiterten Bürgerdialog am 10. Dezember

8 A 40: Bau der Lärmschutzwände in Holzwickede

9 A 1-Brücken: Baufortschritte

10 A 40 Dortmund: Abbruch „Überführung Buddenacker“

AUF EINEN BLICK

11 Vorgehen der DEGES beim Grunderwerb

DIALOG

12 So erreichen Sie uns

A 40 DUISBURG

Offizieller Baubeginn für den achtstreifigen Ausbau der A 40 einschließlich Neubau Rheinbrücke Neuenkamp

Bericht auf Seite 6 ▶

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 Ausbau der Tank- und Rastanlage Lichtendorf Süd ist eines der Projekte der DEGES, mit dem der Mangel an Lkw-Stellplätzen verringert werden soll (Visualisierung)

Das größte Wachstum wird mit 39 Prozent für den Straßengüterverkehr prognostiziert. Trotz der Bemühungen des Bundes, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, werden auch im Jahr 2030 über 83 Prozent des Transportaufkommens auf der Straße abgewickelt werden. Welcher Bedarf an Stellplätzen sich daraus zukünftig ergibt, wird derzeit im Rahmen einer neuen Stellplatzprognose für das Jahr 2030 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) ermittelt.

Es ist stark davon auszugehen, dass auch weiterhin dringend zusätzliche Lkw-Stellplätze benötigt werden. Bevor ein Parkplatz oder eine Rastanlage neu errichtet oder erweitert werden kann, vergehen circa sechs Jahre für die Planung und Genehmigung. Hinzu kommt die Bauzeit von circa ein bis zwei Jahren. Weitere Verzögerungen entstehen, wenn Anwohner oder Verbände ihr Klagerecht gegen die Vorhaben in Anspruch nehmen.

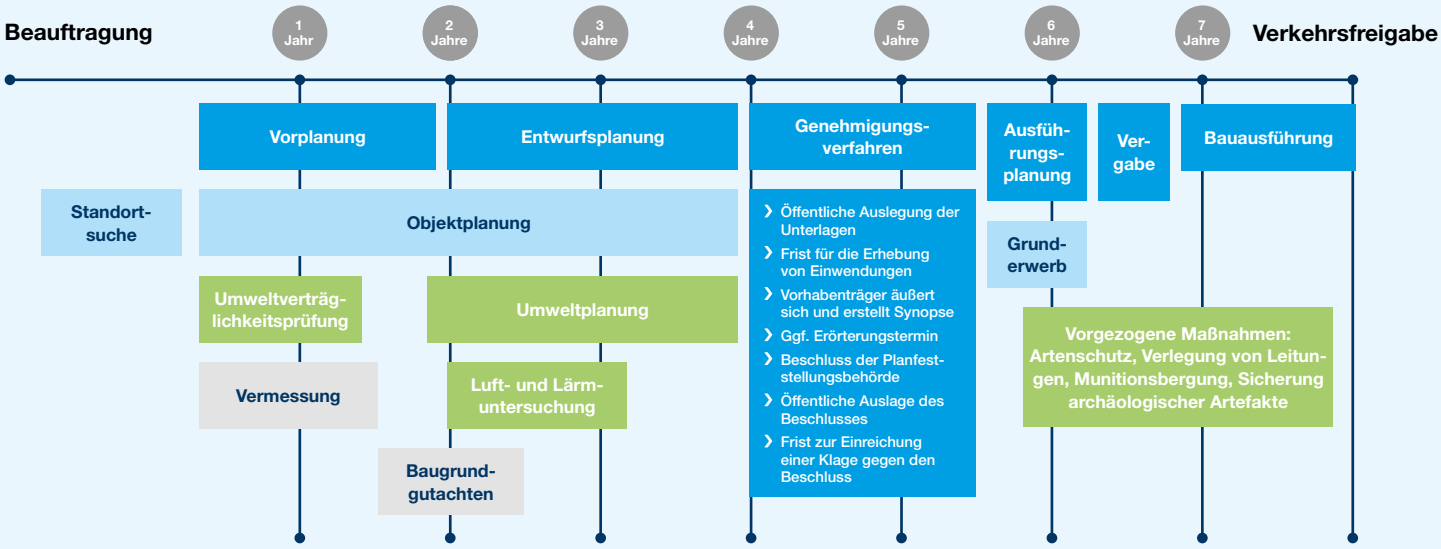
Die DEGES legt besonderen Wert darauf, bei Standortuntersuchungen für den Neubau von Anlagen die Anwohner, die lokale Politik und die Wirtschaft frühzeitig zu informieren und die Sichtweisen vor Ort in die Abwägungen einzubeziehen. Auch bei den Planungen für den Ausbau einer bestehenden Anlage setzt die DEGES auf den Dialog mit Anwohnern und der Öffentlichkeit.

Die Planer der DEGES haben erkannt, dass viele Vorbehalte und Sorgen im Umfeld von geplanten Rastanlagen daraus resultieren, dass die umfänglichen Maßnahmen, die die DEGES zum Schutz von Wohngebieten, Natur und Landschaft umsetzt, nicht bekannt sind.

Nach heutigen Standards errichtete oder modernisierte Rastanlagen sind gut beleuchtet und mit Tischen, Bänken, Grünflächen und Müllsammelbehältern ausgestattet. Sie ermöglichen einen sicheren und komfortablen Aufenthalt für alle Verkehrsteilnehmer. Zäune und Sichtschutzanlagen sowie Begrünung begrenzen die Anlagen und sorgen dafür, dass diese sich besser in die Landschaft einfügen. Ausreichende Abstände zu Wohnanlagen und – falls erforderlich – Lärmschutzwände minimieren die Auswirkungen auf die Anwohner. Diese und weitere Maßnahmen erläutert die DEGES Anwohnern und Betroffenen im Umfeld von Ausbau- oder Neubauvorhaben in Veranstaltungen, Anschreiben, Broschüren und auf der Webseite. ▶

Moderne Rastanlagen ermöglichen allen Verkehrsteilnehmern einen sicheren, komfortablen und angenehmen Aufenthalt. Visualisierung für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Lichtendorf Süd an der Autobahn A 1

Planungsablauf für den Neu- und Ausbau von Stellplatzanlagen



Acht Jahre von der Standortsuche bis zur Verkehrsfreigabe: Planungsablauf für den Neubau und Ausbau von Stellplatzanlagen

Aktuell hat die DEGES in einem kurzen Filmbeitrag auch die Lkw-Fahrer zu Wort kommen lassen. Dadurch möchte die DEGES mehr Verständnis bei der Bevölkerung für die Notwendigkeit des Stellplatzausbaus erzeugen. Der Film kann hier abgerufen werden.

Die Zusammenhänge zwischen rechtlichen Vorgaben, Stellplatzbedarf und Planungsprozessen stellt ein neuer Flyer der DEGES her, der auf Bürgerveranstaltungen bundesweit zum Einsatz kommen soll. Der Flyer steht zum Download hier.

Die DEGES ist sich sicher, dass mehr Akzeptanz in der Bevölkerung für den Neubau und den Ausbau von Rastanlagen dazu beitragen kann, das Lkw-Stellplatzdefizit in Nordrhein-Westfalen und bundesweit besser und schneller zu beseitigen. ■

Der Trailer „Parkplatznot“ ist auf dem YouTube-Kanal der DEGES abrufbar

GASTBEITRAG

Fehlende Lkw-Parkplätze dienen niemandem!

Gastbeitrag von Dr. Ulrich S. Soénius, IHK Köln

Dr. Ulrich S. Soénius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Köln und Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik

Jeder Autofahrer kennt das: In den Abendstunden füllen sich die Rastplätze an den Bundesautobahnen mit Lkw. Dicht an dicht stehen Lastkraftwagen, teilweise nicht nur an den für sie vorbehaltenen Plätzen, sondern auch an anderer Stelle. Nicht selten parken Lkw in Einfahrten und gefährden so sich und die anderen Verkehrsteilnehmer. Die vollen Parkplätze und die gefährlichen Situationen entstehen aber nicht aus Jux und Dollerei. Welcher Fahrer stellt sich schon freiwillig in die Einfahrt einer Raststätte, ungeschützt vor Lärm, weit weg von den sanitären Anlagen, mit gefährlichen und unbequemen Wegen? Es ist die schiere Not, die die Fahrer zu solchem Verhalten zwingt. Einerseits zwingt das Ende der jeweiligen Lenkzeit, die zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer existiert, und andererseits die schlichtweg fehlenden Parkplätze für Lkw in ganz Deutschland zu solchen Manövern. NRW und besonders der Großraum Köln sind als pulsierende Wirtschaftszentren besonders gefragt. Neben den Ziel- und Quellverkehren zu den Industrie- und Handelsorten sind es die Transitverkehre, die Straßen und Parkplätze nutzen. Kaum ein Fahrer kann es sich leisten, von der Bundesautobahn abzufahren und fern Orte zu suchen, an denen sich ein nächtlicher Aufenthalt einrichten lässt. Wo auch? Denn die Angebote decken die Nachfrage bei weitem nicht.

Der Güterverkehr per Lkw erfolgt auch wegen des Zeitvorteils und der individuellen Einsetzbarkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Zwar spricht sich die IHK Köln für vermehrten Transport per Schiene und Schiff aus, aber bei der Ersteren fehlt die Kapazität und auf dem Wasser dauert es länger. Zumal auch dort die Umschlagplätze ausgelastet sind oder nicht vorhanden sind. Hinzu fehlt der Wille der Politik, den Gütertransport auf der Straße zumindest nicht wachsen zu lassen. Investitionen in Infrastruktur von Bahn und Häfen erfolgen viel zu wenig und die Planungsverfahren dauern viel zu lange. In Köln hat die schwarz-grüne Ratsmehrheit entgegen bis dahin vorhandener Beschlüsse den Ausbau des Godorfer Hafens gestoppt – und damit dem Binnenschiff eine Abfuhr erteilt. Kurzfristige Wahlerfolge in manchen Stadtvierteln zählen mehr als ökonomische und ökologische Vernunft. Also rollen in und um Köln 50.000 Lkw mehr jedes Jahr. Die Lkw-Durchfahrtsverbotszone, die auch die wichtige Nord-Süd-Verbindung, die Rheinuferstraße, trifft, führt zu noch mehr Verkehr auf dem Autobahnring und zu höheren Kosten bei den Unternehmen. Folge: Noch mehr Lkw-Verkehr und demzufolge mehr Staus, welche zu längeren Lenkzeiten führen und damit die Lkw in der Region halten. Zurück zu den Parkplätzen: mehr Verkehr, weniger Parkplätze.

Die IHK Köln hat die Situation der Lkw-Parkplätze wissenschaftlich untersuchen lassen. Gemeinsam mit der Universität Duisburg-Essen stellt die IHK fest, dass die Situation auf 33 Autobahn-Rastanlagen und zwei Autohöfen in ihrem Bezirk verheerend ist. Fast alle Rastanlagen in der Region sind überlastet. Insgesamt fehlen knapp 700 Lkw-Stellplätze. Dem stehen 685 von Bund und Land geplante zusätzliche Stellplätze gegenüber, deren Fertigstellung sich aufgrund der langwierigen Planungsverfahren aber teilweise noch bis zu acht Jahre lang hinauszögern kann. Doch so lange können die Fahrer und (wenigen) Fahrerinnen nicht warten. Es bedarf der dringenden Abhilfe. Daher müssen generell für die Infrastruktur die rechtlichen Möglichkeiten gelten, wie beim Neubau der Leverkusener Brücke. Gegen Planungen ist damit generell nur ein Klageweg möglich. Sicher – die Bürger müssen aufgeklärt und informiert werden. Aber jeder, der in der Region lebt und die Vorzüge des Ballungszentrums genießt, wird verstehen, dass Logistik kein Selbstzweck ist, sondern unserem Wohlstand und den Arbeitsplätzen dient. Die hohe Versorgung mit allen Gütern, die der Bürger begehrt, kann nur durch die Logistik gewährleistet bleiben. Und nicht zu missachten ist die anständige Behandlung der Menschen, die jeden Tag hinter dem Steuer für die Wirtschaft und damit für die Gesellschaft schuften. Sie haben Anrecht auf ein Mindestmaß an Hygiene und Ruhemöglichkeit – wie alle anderen Menschen auch. Wir sollten den Fahrern und Fahrerinnen mit mehr Respekt begegnen. Die ständige Lkw-Hetze ist wenig hilfreich für den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Und auch nicht hilfreich ist die Haltung „Wir haben ja nichts gegen Rastplätze, aber bitte nicht bei uns.“ ▶

Die Studie der IHK Köln zeigt, dass neben dem dringend benötigten Ausbau die vorhandenen Flächen intelligent genutzt werden müssen. Die Digitalisierung bietet da viele Möglichkeiten. Entsprechende digitale Parkleit- und Parkraummanagementsysteme sind schon einsatzfähig. Mittels Lkw-Navigationssystemen können Fahrer und Fahrerinnen besser und zielgenauer zu Rast- und Ruheplätzen geleitet werden. In die entsprechenden Datenbanken könnten auch freie Stellplätze bei Verladern und Spediteuren einbezogen werden, sofern sie in unmittelbarer Nähe zu den Bundesautobahnen liegen. Aber auch die örtliche verladende Wirtschaft kann helfen – nicht selten sind sie Ziel- und Quellort des Güterverkehrs. So könnten mehrere benachbarte Unternehmen eine gemeinsame Parkmöglichkeit schaffen. Aber das Gros wird nach wie vor auf den Bundesautobahnen unterwegs sein und da hilft nur Ausbau, gerade an den vielbefahrenen Strecken. Da führt kein Weg vorbei! ■

A 40 DUISBURG

Feierlicher Spatenstich – bereits ein Jahr nach Baurecht startet der achtstreifige Ausbau der A 40 inklusive Neubau der Rheinbrücke Neuenkamp

Baubeginn am 16. Dezember 2019

Verbesserte Anbindung über den Rhein und dringend erforderlicher Ersatz für die Rheinbrücke Neuenkamp: Mit dem Spatenstich zum Baubeginn am 16. Dezember 2019 sind der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und die DEGES dem Erreichen dieser Ziele ein weiteres Stück näher gekommen.

Der feierliche erste Spatenstich, auf dem Bild von links: Dennis Radtke MdEP, Mahmut Özdemir MdB, Staatssekretär Dr. Hendrik Schulte, Bundesminister Andreas Scheuer, Verkehrsminister des Landes NRW Hendrik Wüst, Kerstin Radomski MdB, Technischer Geschäftsführer DEGES Dirk Brandenburger

Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, erläuterte die Vorteile des Ausbaus und wies dabei insbesondere auf die Relevanz einer leistungsfähigen A 40 für die Wirtschaft in der Region Duisburg hin: „Die A 40 ist eine der Herzschlagadern des Ruhrgebiets. Über die A 3 und die A 57 verbindet sie die Niederlande mit Düsseldorf und Köln – ein wichtiger Standortfaktor für Europas größten Binnenhafen hier in Duisburg! Mit dem achtstreifigen Ausbau machen wir die A 40 fit für die Zukunft: Dadurch verschwinden Nadelöhre, sinken Fahrzeiten und steigt die Leistungsfähigkeit. Das hilft den Pendlern und dem Wirtschaftsverkehr gleichermaßen. Ganz nebenbei sorgen wir für einen neuen Rekord: Als Kernstück des Bauprojekts wird die neue Rheinbrücke Neuenkamp nicht nur die gesamte Verkehrslage verbessern – sie wird auch die längste Schrägseilbrücke Deutschlands sein.“

Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, wies darauf hin, dass die Infrastrukturentwicklung in NRW höchste Priorität habe. „Mit dem achtstreifigen Ausbau der A 40 investieren wir in die Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur und schaffen so eine schnelle und leistungsstarke Verbindung mit unseren niederländischen Nachbarn und auch innerhalb der Region verbessern wir die Mobilität“, so Wüst.

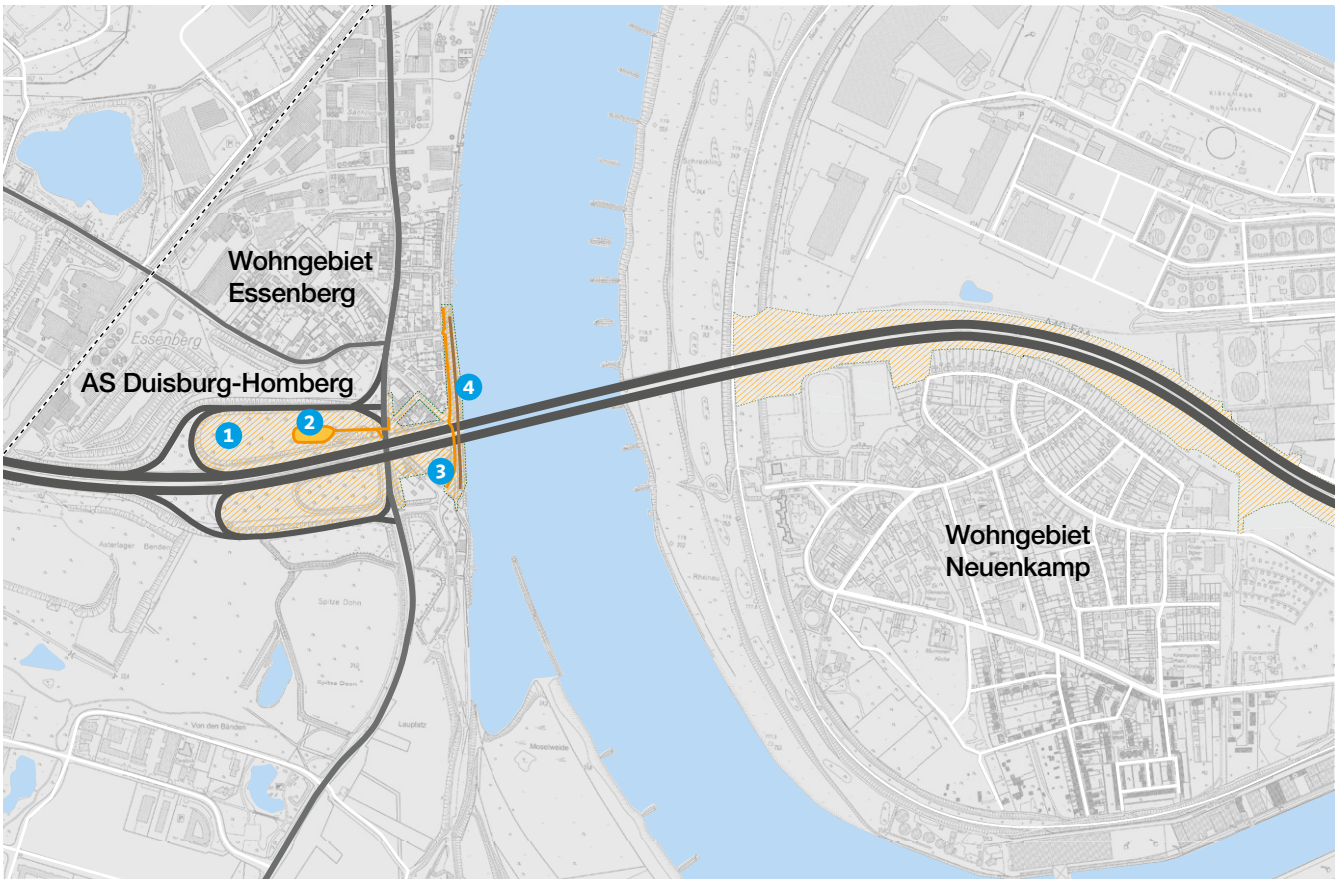
2015 hat die DEGES die Planungen für den Ausbau der A 40 zwischen den Anschlussstellen Duisburg-Homberg und Duisburg-Häfen übernommen. Das Projekt beinhaltet auch den dringend erforderlichen Neubau der Rheinbrücke Neuenkamp. Die Anwohnerinnen und Anwohner sowie weitere Interessierte wurden über den gesamten Planungsprozess intensiv einbezogen. Ende 2017 übergab die DEGES die Planfeststellungsunterlagen an die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Genehmigungsbehörde. Bereits im Dezember 2018 lag der Planfeststellungsbeschluss vor. Nachdem bis zum Ablauf der Klagefrist keine Klagen gegen das Projekt beim Bundesverwaltungsgericht eingegangen waren, erlangte der Beschluss im März 2019 Rechtskraft. Zehn Monate später erfolgte nun der Baubeginn.

„Wir haben in Nordrhein-Westfalen gezeigt, dass wir schnell planen können, und dieses Tempo wollen wir jetzt auch beim Bauen aufrechthalten. Unser Ziel ist es, die erste Brückenhälfte 2023 in Betrieb zu nehmen und damit den Verkehrsteilnehmern wieder drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung zu stellen“, bekräftigt Dirk Brandenburger, Technischer Geschäftsführer der DEGES.

Die Kontaktangebote der DEGES bleiben auch während der Bauzeit bestehen. Darüber hinaus wird die DEGES auch weiterhin die Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Baufortschritt sowie über mögliche Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Verkehr oder das Wohnumfeld informieren. ■

Vorbereitende Maßnahmen für den Baubeginn

Seit dem Sommer laufen die bauvorbereitenden Maßnahmen. Bereits im August 2019 wurde mit den Leitungsverlegungen in der Wiesenstraße begonnen. Darüber hinaus erfolgen Arbeiten an der Versickerungsanlage Homberg sowie Kanalbaumaßnahmen. Die Radwegrampe am Leinpfad entlang der Wilhelmallee wird neu gebaut. Baumfällarbeiten können grundsätzlich nur während der Vegetationspause von Oktober bis Februar durchgeführt werden. Östlich und westlich der Rheinbrücke beginnt die DEGES im Dezember mit Fällungen. Ab Februar 2020 wird ein Teilstück der Wilhelmallee direkt unterhalb der Rheinbrücke verlegt, da dort ein Pfeiler der neuen Brücke errichtet wird. Die DEGES informiert die Anwohnerinnen und Anwohner frühzeitig über die Arbeiten, die damit einhergehenden Störungen sowie über die Umleitungen für Pkw-, Fuß- und Radverkehr.



Bauvorbereitende Maßnahmen für den Neubau der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp August 2019 bis März 2020

1. Fällarbeiten
2. Versickerungsanlage Homberg
3. Verlegung der Wilhelmallee
4. Erstellung der Radwegrampe am Hochufer Essenberg

Erste Bauphase startet 2020

Im Jahr 2020 beginnt die erste Bauphase mit der Errichtung des ersten Brückenbauwerks für die neue Rheinbrücke und dem Bau der Fahrbahn des gesamten Abschnittes in Fahrtrichtung Dortmund. Der Verkehr läuft währenddessen über die Bestandsbrücke. Für jede Fahrtrichtung stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung.

Nach Fertigstellung des ersten Teils der neuen Rheinbrücke voraussichtlich im Jahr 2023 wird der Verkehr auf das neue Brückenbauwerk und die neu gebaute Fahrbahn umgeleitet. Mit diesem Wechsel der Verkehrsführung wird ein dritter Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Damit wird die Verkehrssituation auf der Rheinbrücke bereits im Jahr 2023 nachhaltig verbessert.

Der gesamte Ausbau des Streckenabschnitts sowie die neue Rheinbrücke – mit dann vier Fahrstreifen pro Fahrtrichtung – sollen im Jahr 2026 fertiggestellt werden. ■

Link zu weiteren Informationen

PLANUNGSFORUM ERWITTE

Planungsforum zum erweiterten Bürgerdialog am 10. Dezember

Im Rahmen des Planungsprozesses zur Ortsumgehung der B 1 / B 55 für Erwitte lud die DEGES am 10. Dezember 2019 erneut zum „Planungsforum“ ein. Ursprünglich vorgesehen war ein Infomarkt zur weiteren Prüfung der Trassenkorridore. Aufgrund neuer Prognosen über die Verkehrsmengen 2030 müssen die Planungsstände jedoch noch einmal überdacht werden. In Anbetracht von bis zu 30.000 Fahrzeugen pro Tag, die dann über die Ortsumgehung fließen würden, ist zunächst eine Klärung erforderlich, ob die Umgehung wie bisher geplant dreistreifig oder vierstreifig ausgelegt werden muss. Eine Entscheidung darüber wird Anfang nächsten Jahres von den zuständigen Verkehrsministerien in NRW und im Bund auf Fachebene fallen.

Mehr als 200 Teilnehmer diskutierten mit den Planern der DEGES sowie weiteren Experten die neuen Entwicklungen. Die Anwohner der heutigen Hauptverkehrsachsen regten zudem an, nicht nur über eine grundsätzliche Verbesserung mit einer Ortsumgehung zu diskutieren, sondern auch Maßnahmen zu entwickeln, mit denen in den nächsten Jahren eine Reduzierung des Lärms und eine Erhöhung der Sicherheit erreicht werden könnten. Der Bürgerdialog zur Ortsumgehung Erwitte wird im Jahr 2020 fortgesetzt.

Das Planungsforum in der Hellweghalle Erwitte verlief erneut sachlich und konstruktiv

Weitere Informationen finden Sie hier.

A 40 (B 1): DORTMUND-OST – DORTMUND/UNNA

A 40: Bau der Lärmschutzwände in Holzwickede hat begonnen

Am 9. September 2019 haben die Arbeiten am Bau der hochabsorbierenden Lärmschutzwände an der Bundesstraße B 1 in Höhe Holzwickede begonnen. Auf etwa 1,2 Kilometer Länge werden bis zu 6,50 Meter hohe Wände aus Beton und Aluminium errichtet. Die Lärmschutzwände werden in Vorbereitung auf den Ausbau der Bundesstraße B 1 zur Autobahn A 40 gebaut. Durch den vorlaufenden Lärmschutz werden die Anwohnerinnen und Anwohner bereits während der Bauphase vor Lärm- und Staubbelastungen geschützt. Der Bau der Lärmschutzwände soll voraussichtlich im Sommer 2020 abgeschlossen sein. Mit dem sechsstreifigem Streckenausbau wird voraussichtlich Mitte 2020 begonnen.

Die Baugeräte für die Lärmschutzwände sind in Holzwickede eingetroffen, die Arbeiten haben begonnen

ALLE AKTUELLEN VERKEHRSINFORMATIONEN

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

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

Impressionen der Baufortschritte der drei A 1-Brücken

Die Arbeiten an den A 1-Brücken gehen voran, das zeigen die Impressionen von den Baustellen der neuen Talbrücke Volmarstein, der Brücke Hengstey und der Schwelmetalbrücke.

A 1 TALBRÜCKE VOLMARSTEIN

Der Ersatzneubau der Talbrücke Volmarstein macht große Fortschritte. Am 10. Dezember 2019 wurde der achte von insgesamt zehn Überbauabschnitten des Teilbauwerkes der Fahrtrichtung Bremen betoniert.

Noch in diesem Jahr erfolgt die Vorbereitung des Traggerüstes und der Schalung für die Abschnitte neun und zehn, die bei frostfreiem Wetter bis Ende Januar 2020 fertiggestellt werden sollen.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

A 1 BRÜCKE HENGSTEY

An der Brücke Hengstey wird ein Hilfsgerüst an den Überbau des alten inneren Bauwerkes in Fahrtrichtung Köln montiert. Das Hilfsgerüst wird für den Rückbau des alten inneren Brückenbauwerkes benötigt. Es sorgt dafür, dass die Tragfähigkeit des Überbaus nach Durchtrennen der Längsvorspannung weiterhin gegeben ist.

Mit Hochdruck wird ebenso an den Hilfsgründungen für die Unterstützkonstruktionen gearbeitet, die für den Rückbau unterhalb des alten Bauwerkes erforderlich sind. Die Betonage am Traggerüst-Fundament Niedernhofstraße wurde bereits abgeschlossen. Aktuell wird ein Kanal in der Nähe der Traggerüst-Fundamente an der Seestraße gesichert.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

A 1 SCHWELMETALBRÜCKE

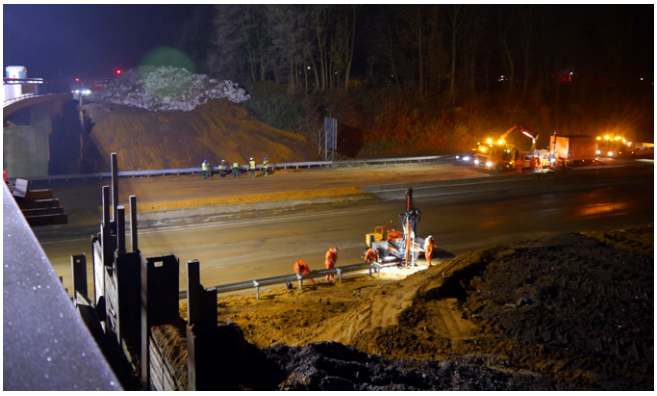
An der Schwelmetalbrücke wurde in der Nacht vom 8. zum 9. Dezember 2019 das Schutzgerüst erfolgreich eingeschoben. Dieses wird für den Rückbau des ersten inneren Brückenbauwerks benötigt. Es schützt die elektrifizierte Bahnstrecke und ermöglicht die Arbeiten am Bauwerk ohne Unterbrechung des Bahnbetriebs.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

A 40 (B 1) DORTMUND – DORTMUND/UNNA

A 40: Abbruch der alten „Überführung Buddenacker“

Hier können Sie sich im Zeitrafferfilm anschauen, wie am ersten Dezemberwochenende 2019 unter Hochdruck rund um die Uhr am Rückbau des Brückenbauwerks der alten „Überführung Buddenacker“ gearbeitet wurde.



Wie geht die DEGES vor beim Grunderwerb?

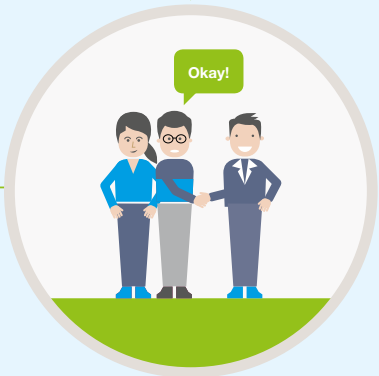
Für den Bau einer Bundesfernstraße ist es mitunter notwendig, Grundstücke in Anspruch zu nehmen. Diese Grundstücke oder Grundstücksteile müssen von der DEGES erworben werden. Die folgende Grafik zeigt, wie wir dabei vorgehen und auf welcher Grundlage der Grunderwerb erfolgt.

Die DEGES informiert die Betroffenen schriftlich über die geplante Baumaßnahme. Sie teilt ihnen mit, dass ihr Grundstück für ein Bundesfernstraßenprojekt ganz oder in Teilen benötigt wird.

Schon während der Planungsphase werden erste Gespräche mit Eigentümern und Nutzungsberechtigten über den möglichen Grunderwerb geführt.

Die benötigten Flächen sind in den Unterlagen zur Planfeststellung genau benannt. Der Planfeststellungsbeschluss ist die verbindliche Grundlage für die Grunderwerbsverhandlungen.

Ziel der Verhandlungen ist es, die benötigten Grundstücksflächen im Einvernehmen zu sichern.



EINIGUNG MIT EIGENTÜMERN

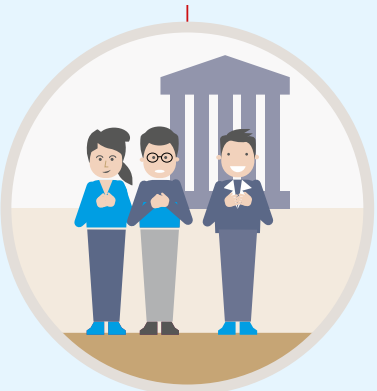
Für nur vorübergehend benötigte Flächen schließt die DEGES eine **Nutzungsvereinbarung** mit den Eigentümern und zahlt ein Entgelt dafür, dass die Flächen zeitweise nicht nutzbar sind.

Für Flächen, die durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dauerhaft beansprucht werden, wird eine **Dienstbarkeit** im Grundbuch eingetragen. Die Flächen gehören weiterhin den Eigentümern. Diese erhalten eine Entschädigung für die Minderung des Verkehrswertes.

Die Flächen, die für die Trassen einer Bundesfernstraße benötigt werden, werden durch Abschluss von **Kaufverträgen** erworben. Der Kaufpreis bemisst sich nach dem Verkehrswert.

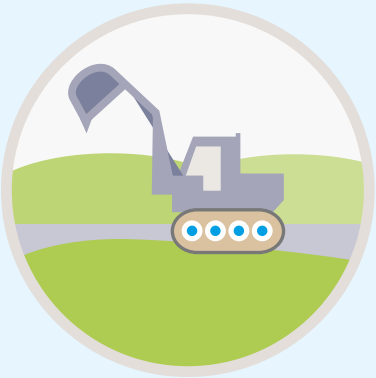
Der **Verkehrswert** wird anhand sachlicher Kriterien ermittelt, zum Beispiel Beschaffenheit und Lage des Grundstücks. Subjektive Faktoren, wie persönliche Verhältnisse oder Erwartungen zur Wertentwicklung, spielen bei der Ermittlung des Verkehrswertes keine Rolle.

Für den Fall, dass die Grundstücksverhandlungen scheitern, ist die DEGES gezwungen, eine Enteignung zu erwirken. Diese muss beantragt und durch die zuständige Behörde bzw. das Gericht entschieden werden.



Die Höhe der Entschädigung für die Enteignung wird durch die Behörde bzw. das Gericht festgelegt und entspricht dem Verkehrswert des Grundstücks.

In dringenden Fällen kann ein Besitzeinweisungsverfahren durchgeführt werden. Damit kann die DEGES auf einem Grundstück bauen, das ihr noch nicht gehört.



Nach Abschluss des Grunderwerbs kann die DEGES mit dem Bau beginnen.

Die DEGES in Nordrhein-Westfalen

Bundesweit zeichnet die DEGES für den Ausbau und Neubau von mehr als 2.450 Kilometer Bundesfernstraßen mit einem Auftragsvolumen von rund 30 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

Wir halten Sie auf dem Laufenden

Auf der Projektwebseite unter **deges.de/projekte/** 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 **www.deges.de/infodienst**.

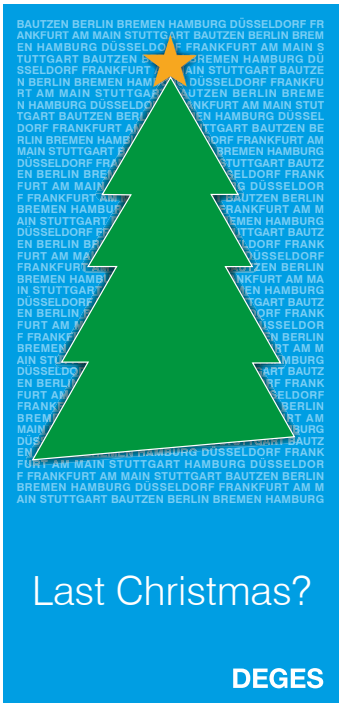
Wir informieren die Anwohnerinnen und Anwohner anlassbezogen über aktuelle Entwicklungen in den Projekten.

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 auf der jeweiligen Unterseite zum Projekt 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.



Keine Sorge: Wir schaffen Weihnachten nicht ab. Aber: 2019 ist das letzte Jahr, in dem die Leserinnen und Leser des Informationsdienstes der DEGES in NRW Weihnachtsgrüße von der DEGES erhalten.

In 2020 wird die DEGES GmbH planmäßig mit der Autobahn GmbH des Bundes verschmolzen. Wir führen dort als Geschäftsbereich Großprojekte die uns übertragenen Projekte weiter.

So viel ändert sich also gar nicht. Und schon gar nicht in Bezug auf Weihnachten:
Wir wünschen Ihnen besinnliche Tage,
ein frohes Fest und einen gelungenen Start ins neue Jahr.

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 www.deges.de/infodienst

Konzept, Redaktion und Gestaltung
DEGES Zweigstelle Düsseldorf
Johanssen + Kretschmer Strategische Kommunikation GmbH
V-FORMATION – Agentur für visuelle Kommunikation GmbH

Bildnachweis
Seite 1 und 6: Offizieller erster Spatenstich | Bildnachweis: Caroline Schlüter
Seite 2 und 3: Visualisierungen der ausgebauten Anlage Lichtendorf Süd | Bildnachweis: DEGES
Seite 3: Video zum Stellplatzausbau | Produktion: EuroTransportMedia im Auftrag der DEGES
Seite 4: Porträt Dr. Soénius | Bildnachweis: Peter Boettcher
Seite 5: Foto eines überfüllten Rastplatzes | Bildnachweis: Michael Neuhaus
Seite 8: Planungsforum Erwitte | Bildnachweis: Sarah Jabs
Seite 8: Bauarbeiten Lärmschutzwände Holzwickede | Bildnachweis: DEGES
Seite 9: Impressionen Baufortschritte A 1-Brücken | Bildnachweis DEGES
Seite 10: Abbruch der alten „Überführung Buddenacker“ (YouTube-Video) | Bildnachweis: Veikko Boerner