Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Bedarf und Gründe für den A1 Lückenschluss

Bedeutung der A1

Die Nord-Süd-Verbindung der A1 führt von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken und gehört sowohl für den internationalen Transitverkehr auf der Route von Skandinavien nach Spanien, als auch für die regionale und überregionale Verbindung von Zentren, zu den **wichtigsten Bundesautobahnen Deutschlands**.

Aktuelle Situation

Zwischen Kelberg in Rheinland-Pfalz und Blankenheim in Nordrhein-Westfalen besteht derzeit noch eine **Lücke von rund 25 Kilometern**. Der Verkehr wird hier über benachbarte Bundes- und Landesstraßen geleitet, womit eine starke Belastung der Ausweichstrecken und insbesondere der Ortsdurchfahrten besteht.

Dieser Streckenzug ist daher im aktuell gültigen **Bundesverkehrswegeplan 2030** von 2016 als ein Vorhaben mit „vordringlichem Bedarf“, also mit der höchsten **Dringlichkeit**, eingestuft.

Auch im **Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans** des Verkehrsministeriums des Landes NRW aus dem Jahr 2018 ist der A1-Lückenschluss mit einer hohen **Priorität** versehen.

Sechstes Gesetz
zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
(6. FStrAbÄndG)

Vom 23. Dezember 2016

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

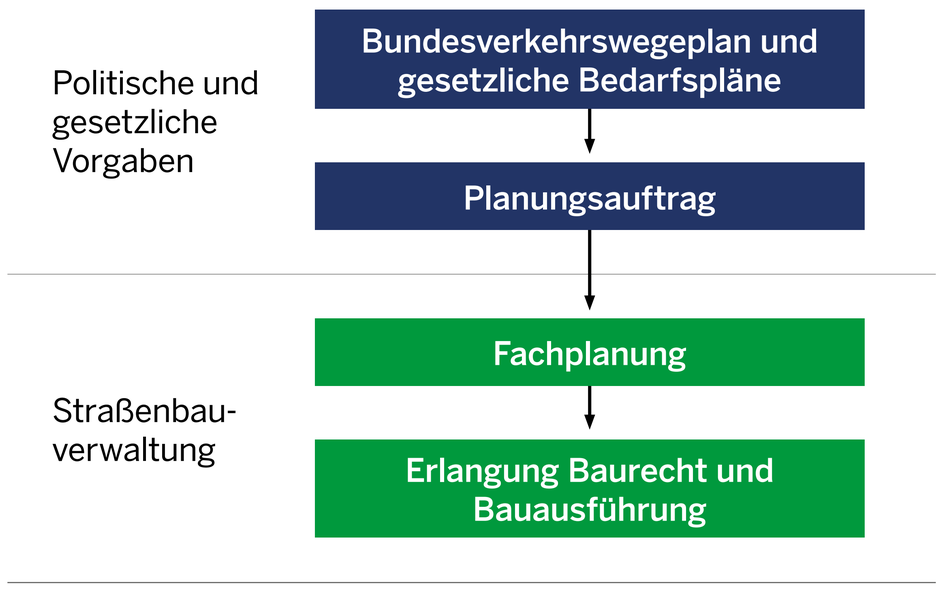
lfd. Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
Nordrhein-Westfalen							
843	**NW**	**A 001**		**AS Adenau (L 10)**	**AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil NW)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
844	**NW**	**A 001**		**AS Lommersdorf (L 115z)**	**AS Blankenheim (B 51)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**

lfd. Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
Rheinland-Pfalz							
843	**NW**	**A 001**		**AS Kelberg (B 410)**	**AS Adenau (L 10)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**
844	**NW**	**A 001**		**AS Adenau (L 10)**	**AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil RP)**	**N 4**	**Vordringlicher Bedarf**

Der Nutzen für die Eifel

Verkehrsprognosen haben ergeben, dass im Bereich des A1 Lückenschlusses ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von rd. 24.000 bis 30.000 Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, mit erheblichem Schwerlastanteil. Durch den Bau des Autobahnteilstücks werden das nachgeordnete Straßennetz sowie die Ortsdurchfahrten von Lärm und Abgasen entlastet.

Die Region im Bereich Nordeifel / Zentraleifel ist derzeit strukturell benachteiligt. Durch die Schließung der Lücke der A1 wird die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert sowie Wirtschaft und Tourismus gestärkt. Dies schafft Arbeitsplätze und lässt Ansiedlungen in der Region attraktiver werden.

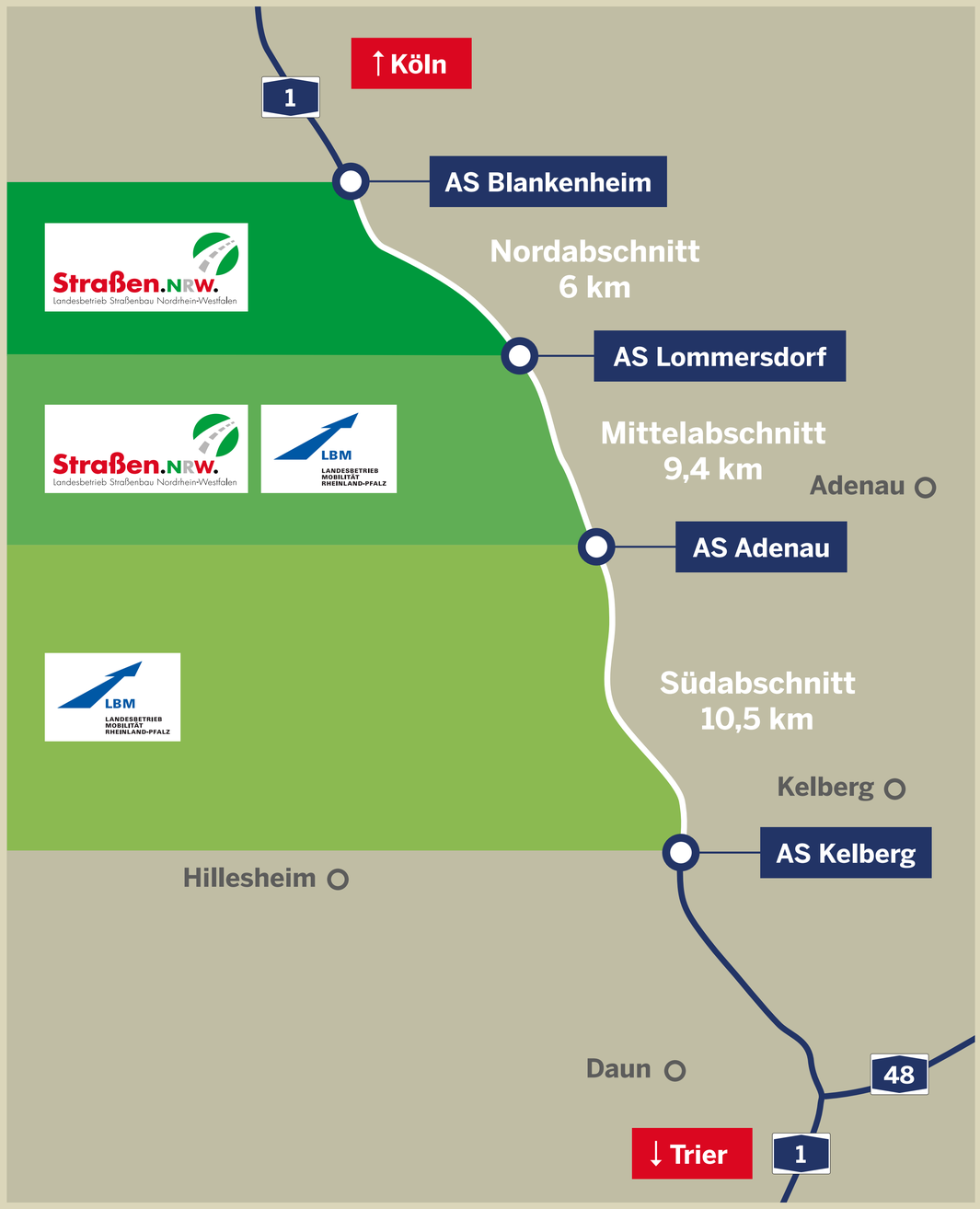


Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

A1 Lückenschluss: Überblick über die drei Abschnitte

Der Bau der A1 zur Schließung der Lücke zwischen Blankenheim und Kelberg erfolgt in drei Abschnitten: Während die nordrhein-westfälische Straßenbauverwaltung Straßen.NRW für den Nordabschnitt zuständig ist, liegen Planung und Umsetzung für den Südabschnitt bei der rheinland-pfälzischen Straßenbauverwaltung Landesbetrieb Mobilität. Der Mittelabschnitt verläuft ländergrenzenüberschreitend. Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen betreiben für den fehlenden Streckenzug daher gemeinsam die erforderlichen Planungen, wobei die Federführung für diesen Abschnitt in Nordrhein-Westfalen liegt.

Der Schwerpunkt liegt bei der heutigen Infomesse auf dem Mittelabschnitt.



Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Information und Beteiligung

Wir informieren und beteiligen Sie im Planungsprozess und während der Bauphase!

Informelle Beteiligung

Ergänzend zur formellen Beteiligung bietet Straßen.NRW der Öffentlichkeit verschiedene Möglichkeiten zur Information über das Projekt „A1 Lückenschluss“ und zum Dialog.

Für die freiwillige informelle Beteiligung gibt es keine rechtlichen Vorgaben, sie hat auch keine rechtliche Bindung.

Formelle Beteiligung

Die formelle Beteiligung gewährleistet Rechtssicherheit und Klagerechte. Der Planfeststellungsbeschluss der Behörde kann somit auch von betroffenen Bürgern gerichtlich angefochten werden.

Die gesetzliche Vorgabe sieht die Offenlage der Planungsunterlagen und einen Erörterungstermin der Anhörungsbehörde mit den Behörden und Einwendern vor.

Dialogveranstaltungen vor Ort

Auf Infomessen und anderen Dialogveranstaltungen diskutieren wir mit Ihnen ganz konkret vor Ort.

Öffentlichkeitsarbeit

Wir halten Sie auf dem Laufenden – unsere Informationen erreichen Sie über Printmedien, Radio und Pressemitteilungen.

Kommunikations-kanäle

Nutzen Sie unsere Homepage oder schreiben Sie uns eine Mail – wir freuen uns über den Kontakt und Ihre Hinweise zum Planungsprozess.

Erörterungstermin

Im Rahmen eines Erörterungstermins werden Einwendungen diskutiert und die Ergebnisse im Anschluss in die Planungen eingearbeitet.

Offenlage

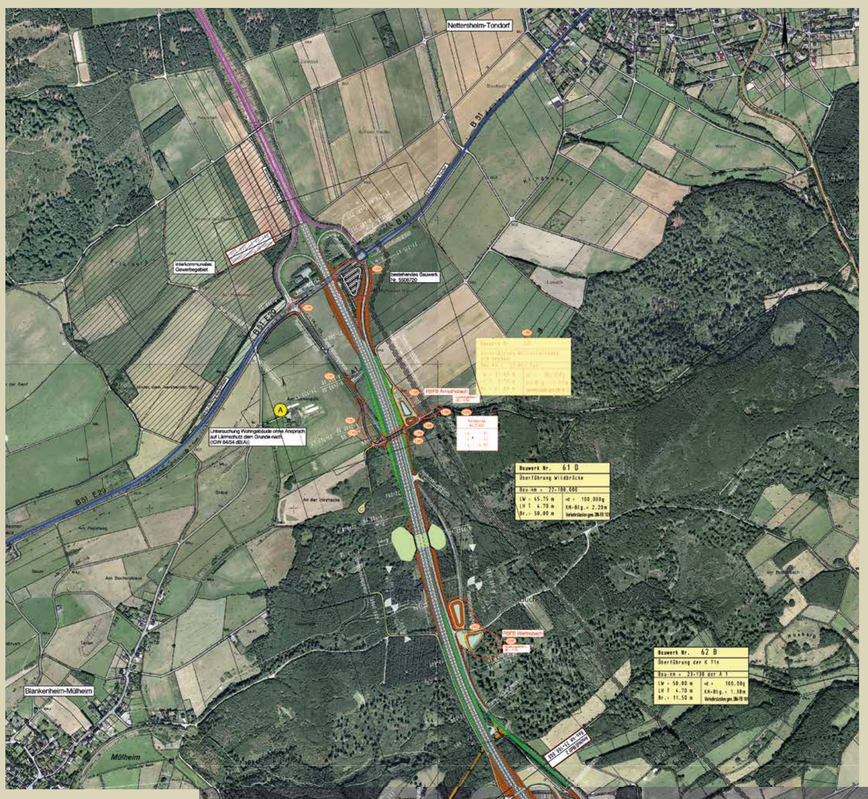
Die Planungsunterlagen werden öffentlich ausgelegt – Einwendungen und Stellungnahmen können von Betroffenen und anerkannten Verbänden abgegeben werden.

Aktuelle Informationen finden Sie unter: www.a1-lueckenschluss.de

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Die Bauabschnitte des Lückenschlusses: Der nördliche Abschnitt

Für den 6 km langen nördlichen Abschnitt zwischen Blankenheim und Lommersdorf ist Straßen.NRW zuständig. Dieser Abschnitt befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren. Derzeit wird ein Deckblatt für das laufende Planfeststellungsverfahren erstellt. Darin werden die Einwendungen aus dem Jahr 2012 eingearbeitet und die Planung auf den mittleren Abschnitt abgestimmt.



Der Planungsprozess

Die Einwirkmöglichkeiten der Öffentlichkeit und der Privaten auf die Planungsinhalte haben ihren Scheitel im Planfeststellungsverfahren.
Im Feststellungsverfahren werden die rechtlich maßgebenden Details dargestellt. Es müssen für alle Beteiligten Art und Umfang möglicher Auswirkungen erkennbar sein.

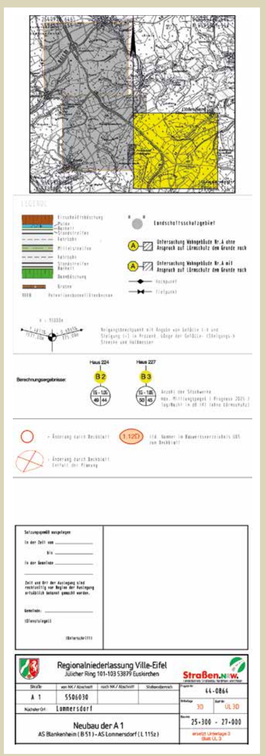
Planfeststellungsverfahren

Ausführungsplanung / Ausschreibung

In der Ausführungsplanung sind alle Auflagen und Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss einzuhalten.

Bauliche Umsetzung

Bau



LBM LANDESBETRIEB MOBILITÄT RHEINLAND-PFALZ

Die Bauabschnitte des Lückenschlusses: Der südliche Abschnitt

Für den 10,5 km langen südlichen Abschnitt zwischen Kelberg und Adenau ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz zuständig.

Der Planungsprozess

In den Planfeststellungsunterlagen werden die rechtlich maßgebenden Details dargestellt. Es müssen für alle Betroffenen Art und Umfang möglicher Auswirkungen erkennbar sein. Ziel des Planfeststellungsverfahrens ist die Erlangung des Baurechts.

In der Ausführungsplanung sind alle Auflagen und Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen.

Bauliche Umsetzung

Planfeststellungsverfahren → **Ausführungsplanung, Ausschreibung** → **Bau**

Technische Daten

Länge:	10,5 km
Straßenquerschnitt:	SQ 27 Gesamtbreite 27 m (Fahrbahn, Mittelstreifen, Bankett)
Verkehrsprognose:	23.600 Kfz / 24 h DTV2025, davon 5.400 Kfz / 24 h SV (rd. 23%)
PWC – Anlage:	Beidseitig, unbewirtschaftet
Regenrückhaltebecken:	6 Rückhaltebecken mit Dauerstau und vorgeschalteten Absetzbecken mit schwimmender Tauchwand
19 Bauwerke:	8 Talbrücken, 2 Grünbrücken, 4 Grünunterführungen
Fläche für den Straßenbau:	96 ha (32 ha Versiegelung)
Vorübergehende Inanspruchnahme:[1]	52 ha
Flächen mit ökologischer Funktionsminderung:	97 ha
Zerschneidung:	10,5 km
Fläche für landespflegerische Maßnahmen: in der Gesamtsumme der Maßnahmen nthalten:	780 ha, davon: • 500 ha A – Maßnahmen • 280 ha E – Maßnahmen • 9 ha SBM – Maßnahmen • 91 ha CEF – Maßnahmen • 146 ha FCS – Maßnahmen
Kosten:	rd. 205 Mio. Euro (Bedarfsplanfortschreibung 2016) davon rd. 13 Mio. Euro Grunderwerb
Kein Lärmschutz erforderlich	
Keine Immissionsschutzmaßnahmen erforderlich	

1 Für Baufeld, Baustraßen, Baustelleneinrichtung, Lagerflächen etc.

Erläuterung der Abkürzungen:

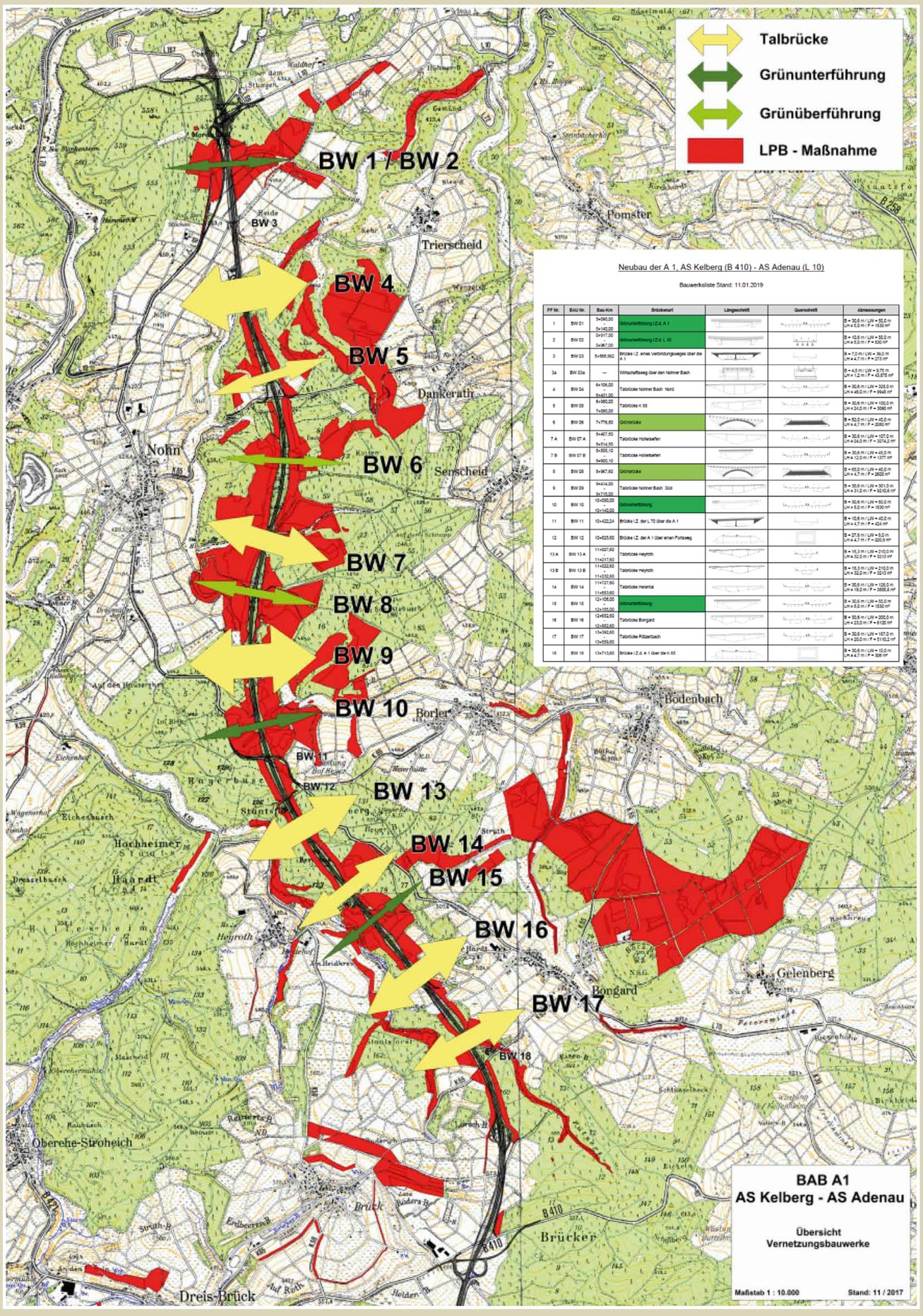
DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
SV Schwerverkehr
SBM Schadensbegrenzungsmaßnahmen (FFH)
CEF Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (Artenschutz)
FCS Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (Artenschutz)

LBM LANDESBETRIEB MOBILITÄT RHEINLAND-PFALZ

Der südliche Abschnitt: Vermeidung von Zerschneidungswirkungen

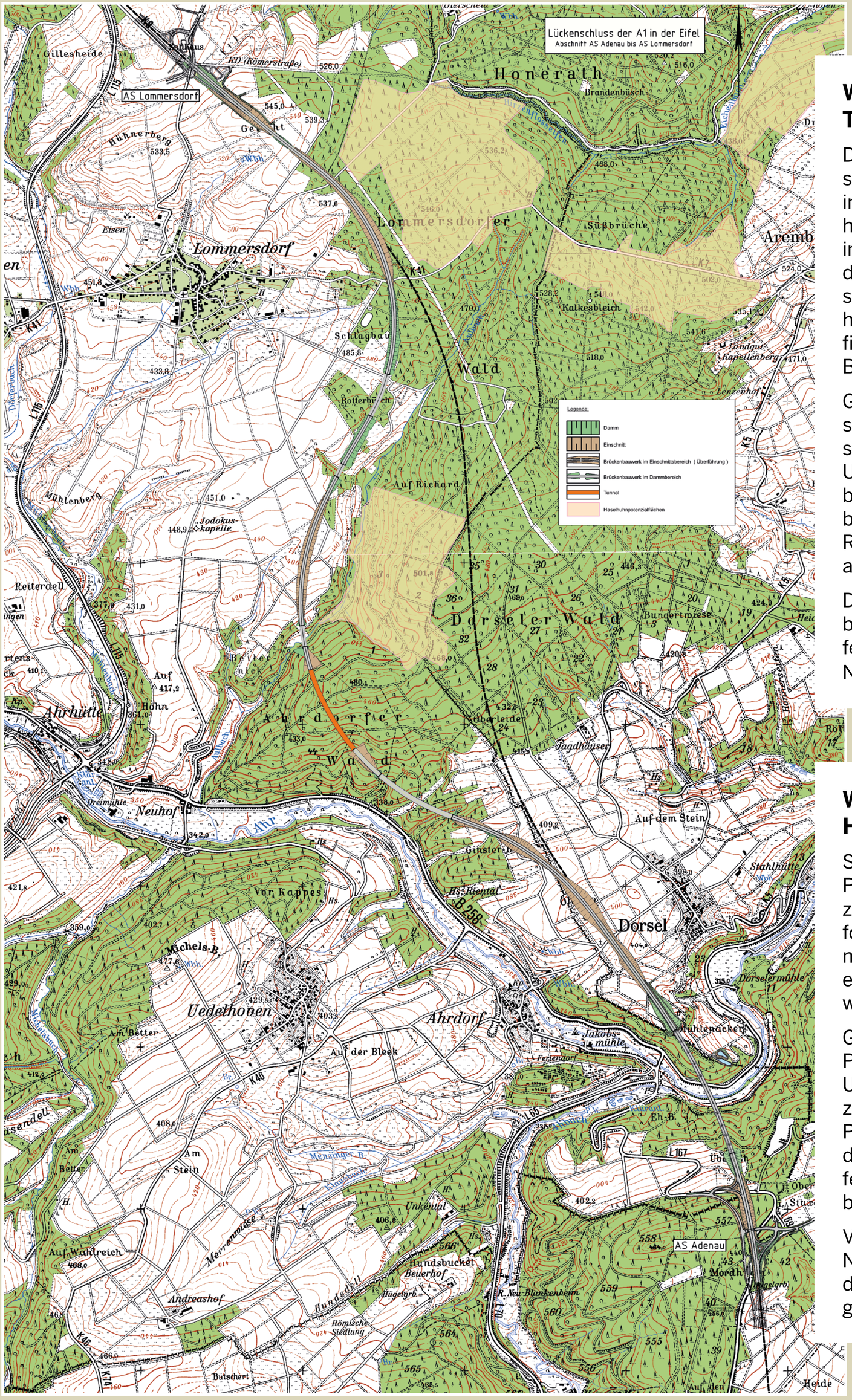
Der 10,5 km lange Abschnitt ist geprägt durch eine Vielzahl verschiedener Bauwerke. Vor allem die acht Talbrücken, vier Grünunterführungen und zwei Grünbrücken bewirken auf einer Länge von insgesamt 1,8 km eine hohe Durchlässigkeit der Trasse. Dadurch können die Wechselbeziehungen zwischen den Lebensräumen auf beiden Seiten der A1 aufrechterhalten werden.

Weiterhin sind Schutzzäune für Wildkatzen, Amphibien, Reptilien und Fledermäuse vorgesehen.



Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Optimierte Trasse für den Lückenschluss



Warum ist jetzt eine Optimierung der Trasse erforderlich?

Die Autobahnabschnitte des Lückenschlusses sind im neuen Bundesfernstraßenbedarfsplan im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Zusätzlich hat die nordrhein-westfälische Landesregierung in Ihrem Masterplan die Maßnahme als besonders wichtig hervorgehoben. Beide Faktoren sorgen dafür, dass Straßen.NRW den Auftrag hat, möglichst schnell eine optimale Trasse zu finden. Das Projekt soll schnellstmöglich zur Baureife gebracht werden.

Gleichzeitig ist nach intensiver Prüfung gemeinsam mit dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Verbraucherschutz NRW und dem Umweltministerium klar geworden, dass der bisherige Trassenverlauf die Umwelt und insbesondere das geschützte Haselhuhn in der Region noch nicht so berücksichtigt, wie es angemessen ist.

Die optimierte Linie gewährleistet, dass das besonders geschützte Haselhuhn nicht betroffen ist und darüber hinaus keine hochsensiblen Naturräume zusätzlich belasten werden.

Waren die naturschutzfachlichen Hürden nicht schon eher erkennbar?

Straßen.NRW arbeitet kontinuierlich daran, die Planungen im Bereich Umwelt- und Naturschutz zu verbessern und bei neuen Erkenntnissen sofort anzupassen, um so wenige Belastungen wie möglich zu erzeugen. Auch bei dieser Trasse gibt es neue Einschätzungen bezüglich besonders wichtiger Arten.

Gleichzeitig hat sich im Laufe der bisherigen Planung auch das europäische Recht im Bereich Umweltschutz verändert, so dass Straßen.NRW zur Einhaltung der strengeren Vorschriften die Planung noch einmal neu geprüft hat. Die Anforderungen an den Naturschutz sind hier im Umfeld eines europäischen Vogelschutzgebietes besonders hoch.

Vor allem aus dem fachlichen Dialog mit der Naturschutzverwaltung wurde deutlich, dass das Umschwenken auf eine andere Linie eine gute Alternative darstellt.

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Der Planungsablauf der optimierten Trasse

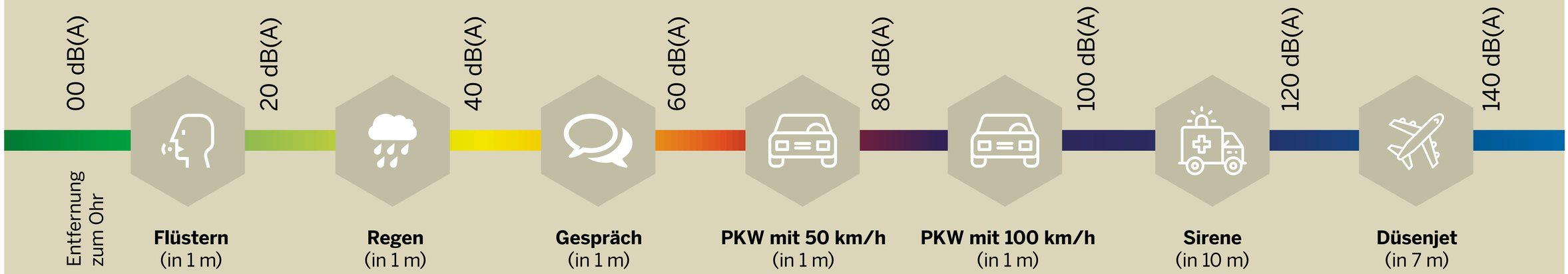
Voruntersuchung	In der Voruntersuchung werden Varianten untersucht. Ziel: Ausarbeitung der unter Abwägung aller Belange günstigsten Lösung. In den vergangenen zwei Jahren wurden insgesamt 12 mögliche Alternativen im Abschnitt AS Lommersdorf bis AS Adenau entwickelt. Sechs Alternativen mussten aus naturschutz-fachlicher Sicht frühzeitig ausgeschlossen werden. **Schließlich fiel 2018 die Entscheidung auf die sogenannte „Alternative 2002 mit Tunnel“.**	Zur Zeit werden die Unterlagen für den formellen Abstimmungsprozess erarbeitet.
Vorentwurf	Im Vorentwurf wird die Vorzugsvariante lage- und höhenmäßig konkretisiert. Der Vorentwurf dient zur verwaltungsinternen und fachtechnischen Prüfung.	Der Beginn des Vorentwurf ist voraussichtlich ab Sommer 2019. Geplante Bearbeitungsdauer 2,5 Jahre.
Planfeststellungs-verfahren	Hier werden die rechtlich maßgebenden Details dargestellt. Es müssen für alle Betroffenen Art und Umfang möglicher Auswirkungen erkennbar sein. Ziel ist die Erlangung des Baurechts.	
Ausführungs-planung	In der Ausführungsplanung sind alle Auflagen und Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss einzuhalten.	
Bau	Bauliche Umsetzung.	

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Lärm im Straßenverkehr

Was ist Lärm?

„Lärm“ ist jede Art von Schall, der als Störung empfunden wird, unabhängig von Tonhöhe und Lautstärke. Beim Neubau oder Umbau von öffentlichen Straßen müssen laut Bundes-Immissionsschutzgesetz und Verkehrslärmschutzverordnung (BImSchG und 16. BImSchV) Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden, wenn Immissionsgrenzwerte überschritten werden.



Schwellenwert Gesundheitsgefährdung: Tag 70 dB(A) | Nacht 60 dB(A)

Wie wird Lärm berechnet?

Merke: Verkehrslärm wird berechnet, nicht gemessen!

Schallmessungen unterliegen hohen Witterungseinflüssen und Verkehrsbelastungsschwankungen (Sommer – Winter, Werktag – Wochenende, Ferienzeit etc.) Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt daher „zu Gunsten der Lärmbetroffenen“ und zur Reproduzierbarkeit der Ergebnisse präzisere Rechenverfahren vor.

Die Berechnung des Beurteilungspegels

Verschiedene Einflussgrößen bestimmen den Beurteilungspegel des Verkehrslärms. Eine Vielzahl dieser Größen wurde von umfassenden Schallpegel-Messkampagnen ermittelt. Die Ergebnisse der Messungen wurden in Rechenmodelle umgesetzt.

Einflussgrößen der Emission

Unter Emissionen versteht man das von einer Schallquelle abgestrahlte Geräusch:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
- Lkw-Anteil
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Straßenoberfläche
- Längsneigung der Straße
- Kreuzungszuschlag* bei lichtzeichengeregelten Kreuzungen

Einflussgrößen der Immission

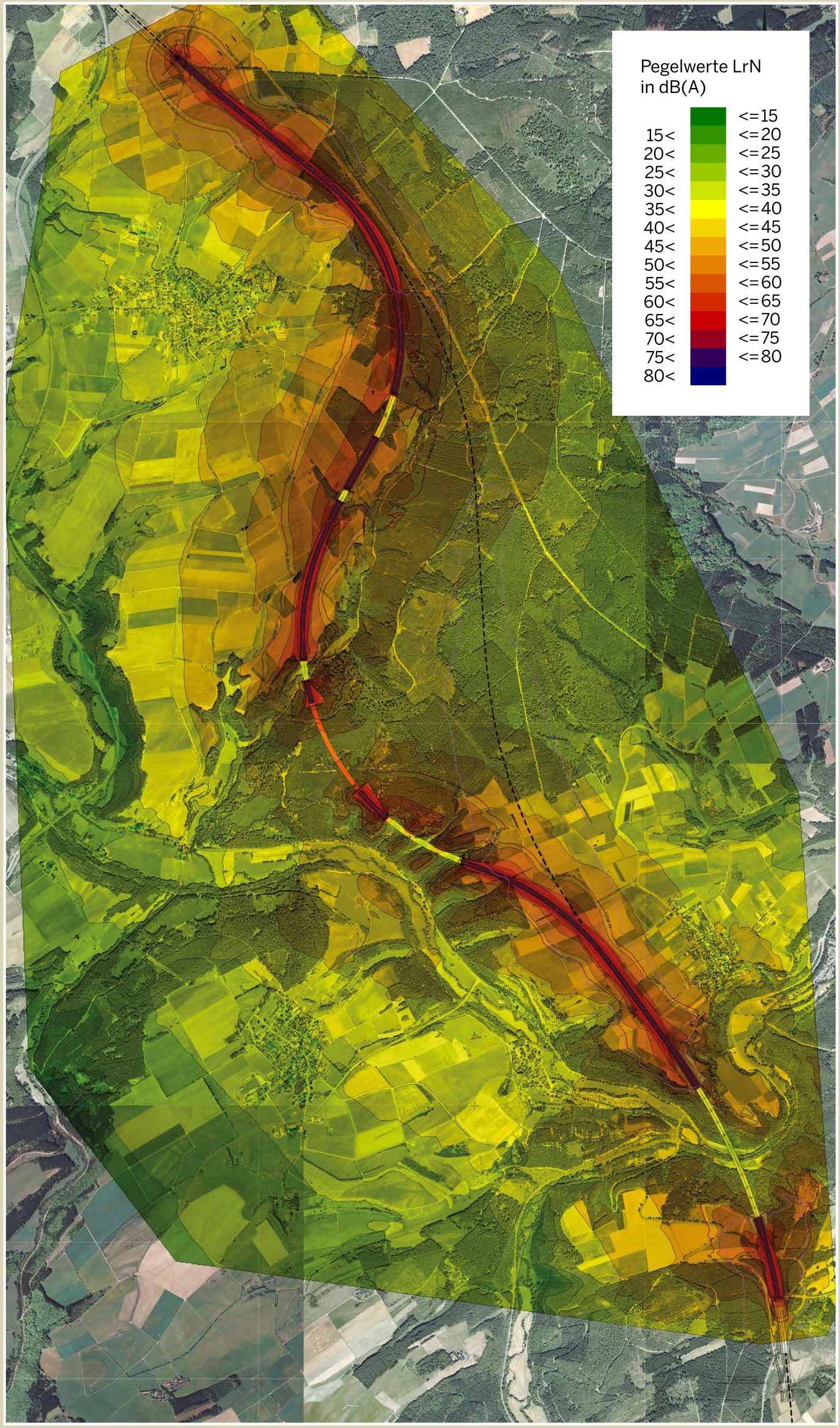
Immission ist das bei einem Empfänger ankommende Geräusch:

- Abstand
- Abschirmung und Reflexion

* Das Anfahren und Bremsen an lichtzeichengeregelten Kreuzungen führt zu einem Zuschlag (Beurteilungspegel) von bis zu 3 dB(A).

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Isophonenkarte



Erläuterung Isophone

Die Isophone stellen die Übergangsgrenze von einem Pegelbereich zum nächsten dar. Basis der Isophone sind die Rechenergebnisse einer „Rasterlärmkarte“.

Erläuterung Rasterlärmkarte

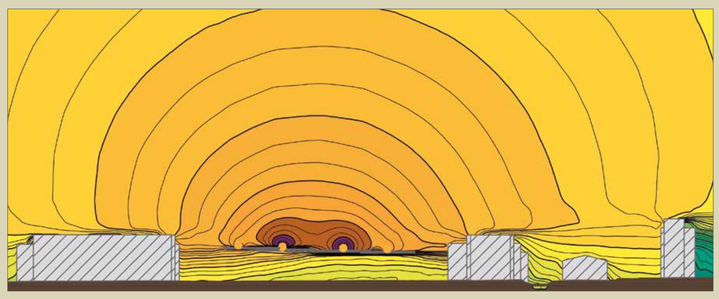
Bei diesem Rechenverfahren wird das Untersuchungsgebiet vom Programm in ein gleichmäßiges Raster aufgeteilt und für jedes Quadrat ein Schallpegel errechnet.

Es werden für jedes Quadrat alle Emittenten im Bereich des Kfz-Verkehrs innerhalb eines 360°-Winkels erfasst. Die im Plangebiet liegende Bebauung wird dabei als abschirmend und / oder reflektierend berücksichtigt.

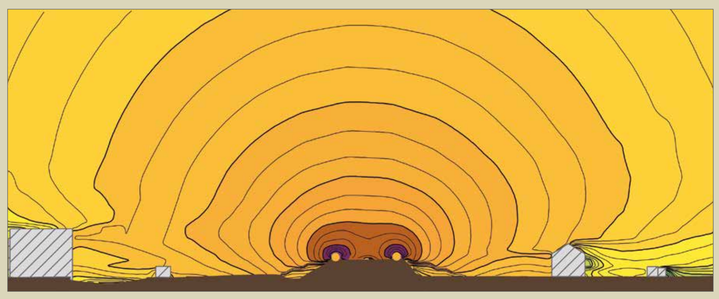
Folgende Grunddaten liegen der Berechnung der Beurteilungspegel zugrunde:

- Koordinaten des Flächenpolygons (Untersuchungsgebiet)
- Eingabedaten der Schallquellen (Straßenabschnitt, Reflexionskanten, Gebäude), Nutzgebietsabgrenzungen
- Topographie

Wie breitet sich Schall aus?



Brücke



Damm

Trog

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landespflege – Ein allgemeiner Überblick

Von Straßen.NRW zu erstellende umweltrelevante Unterlagen

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Fragestellung:
Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf Natur und Landschaft?

Kompensationsmaßnahmen

Ausgleich oder Ersatz für den Verlust oder die Beeinträchtigung von Biotoptypen

Artenschutzprüfung

Fragestellung:
Wird gegen die Verbote des § 44 BNatSchG verstoßen?

Artenschutzmaßnahmen

Verbesserung oder Neuschaffung von Habitaten, Bereitstellung von Nist- oder Ruhemöglichkeiten abgestimmt auf die beeinträchtigten Arten.

Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen

Fragestellung:
Liegt eine erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets vor?

Schadensbegrenzungsmaßnahmen

Vermeidung oder Minimierung von erheblichen Beeinträchtigungen.

- Verbesserung oder Neuschaffung von Habitaten

Die Maßnahmenplanung unterliegt generell dem Prinzip der Multifunktionalität d.h. eine Kompensationsmaßnahme kann gleichzeitig eine Artenschutzmaßnahme und / oder Schadensbegrenzungsmaßnahme sein.

Beispiel für eine Kompensationsmaßnahme

Durch den Bau einer Straße entsteht ein Verlust an Waldflächen.

Kompensationsmaßnahme:
Neuanpflanzung von Wald auf Acker

© pyzata, Shutterstock.com

Beispiel für eine Artenschutzmaßnahme

Durch den Bau einer Straße gehen Nahrungs- und Bruthabitate der Feldlerche verloren.

Artenschutzmaßnahme:
Anlage von Ackerbrachen auf genutzten Ackerflächen → Verbesserung der Nahrungs- und Bruthabitate.

© nadiya_sergey, Shutterstock.com

Beispiel für eine Schadensbegrenzungsmaßnahme

Durch den Bau einer Straße werden Habitate des Neuntöters beeinträchtigt.

Schadensbegrenzungsmaßnahme:
Zur Entwicklung und Verbesserung von Lebensräumen für den Neuntöter werden Hecken mit Dornsträuchern als Bruthabitate angepflanzt und strukturreiches Grünland als Nahrungslebensraum entwickelt.

©CatalpaSpirit, Wikimedia Commons

Alle landschaftspflegerischen Unterlagen inkl. deren Maßnahmen werden mit den zuständigen Fachbehörden und weiteren öffentlichen Beteiligten abgestimmt: Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz, höhere- und untere Naturschutzbehörde, Biologische Stationen, Forstverwaltungen, Naturschutzverbände.

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Faunistische Untersuchungen 2018/2019

Im Jahr 2018 wurde mit faunistischen Untersuchungen für die optimierte Trasse begonnen. Die Untersuchungen werden Anfang 2020 abgeschlossen sein. Sie dienen als Grundlage für die Artenschutzprüfung, die Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen und den Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Untersuchte Artengruppen

Fledermäuse

Braunes Langohr (Plecotus auritus)

Haselmaus

Haselmaus (Muscardinus avellanarius)

Vögel

Turteltaube (Streptopelia turtur)

Fische

Äsche (Thymallus thymallus) aus der Ahr Kartierungen 2017

Reptilien

Schlingnatter (Coronella austriaca)

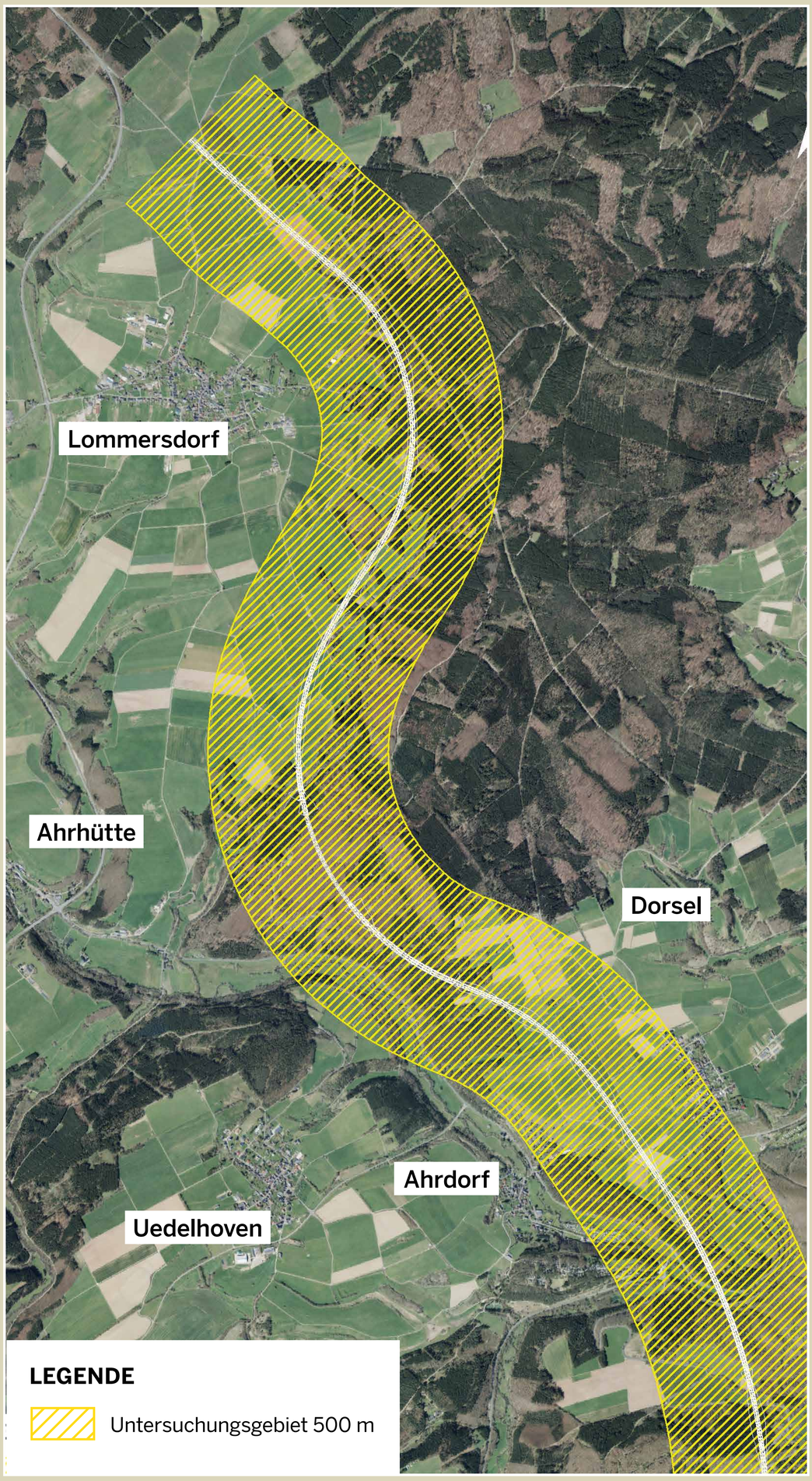
Amphibien

Grasfrosch (Rana temporaria)

Schmetterlinge und Heuschrecken

Silbergrüner Bläuling (Polyommatus coridon)

Karte des Untersuchungsraums



Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Vogelschutzgebiet (VSG) „Ahrgebirge“

Durch den Bau des Tunnels bleibt das Waldgebiet fast vollständig unzerschnitten. Dadurch bleiben wichtige Wanderkorridore erhalten!

Natura 2000

Natura 2000 ist ein EU-weites Netz von Schutzgebieten zur Erhaltung gefährdeter oder typischer Lebensräume und Arten. Es leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der biologischen Vielfalt in der EU.

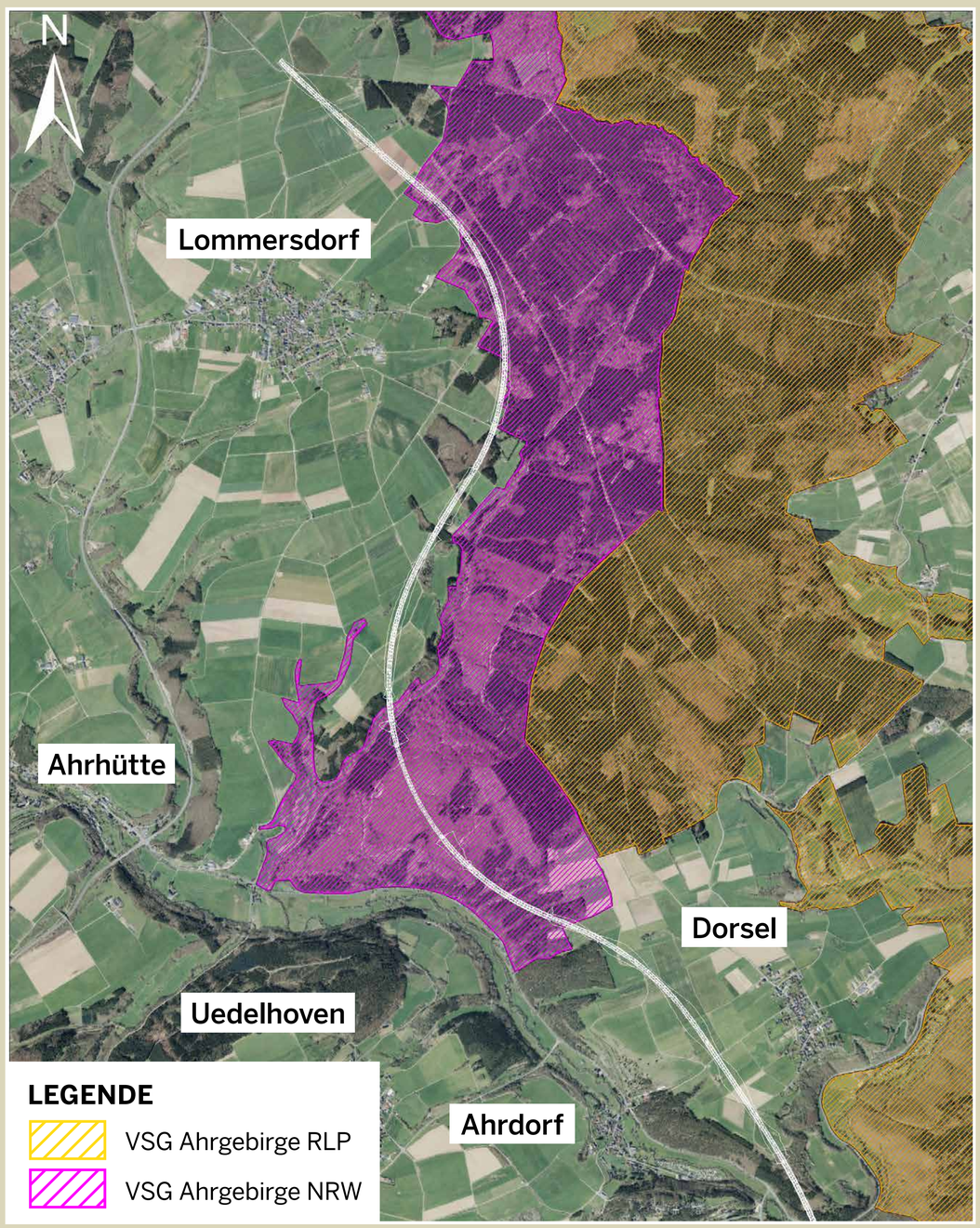
(Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit)

Vogelschutzgebiet Ahrgebirge NRW

Größe: 580 ha

Bedeutung des Gebiets für Natura 2000:
Für den Naturraum bedeutsam ist das Vorkommen des Haselhuhns mit seinem Schwerpunkt in Rheinland-Pfalz. Weitere Erhaltungszielarten sind Rotmilan, Grauspecht, Schwarzspecht, Neuntöter, Mittelspecht, Eisvogel sowie Schwarzstorch.

Das VSG Ahrgebirge ist eines von nur drei VSG in NRW mit der Erhaltungszielart Haselhuhn!



Erhaltungszielarten

© Wildlife World, Shutterstock.com

Haselhuhn (Tetrastes bonasia)

© Karel Stephan, Shutterstock.com

Eisvogel (Alcedo atthis)

© Kaeptn Chemnitz, Commons Wikimedia

Neuntöter (Lanius collurio)

© Jesus Giraldo Gutierrez, Shutterstock.com

Rotmilan (Milvus milvus)

© MinoZig, Commons Wikimedia

Schwarzstorch (Ciconia nigra)

© Jesus Giraldo Gutierrez, Shutterstock.com

Mittelspecht (Dendrocopos medius)

© Voodison328, Shutterstock.com

Schwarzspecht (Dryocopus martius)

© Ekytza, Commons Wikimedia

Grauspecht (Picus canus)

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Das Haselhuhn *(Tetrastes bonasia)* im VSG Ahrgebirge

Schutzstatus des Haselhuhns

Anhang Vogelschutz-Richtlinie: Anhang I (Vogelarten, für die besondere Maßnahmen ergriffen werden müssen)

BNatSchG: Besonders geschützte Art

Rote Liste NRW: 1 (vom Aussterben bedroht)

Erhaltungszustand NRW kontinental: Schlecht

Warum ist das Haselhuhn schützenswert?

Beim Haselhuhn in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz handelt es sich um die Unterart Tetrastes bonasia rhenana (Westliches Haselhuhn). Von dieser Unterart existieren nur noch sehr wenige Exemplare. In der Biodiversitätsstrategie NRW wird das Haselhuhn daher als Art, für deren Erhaltung das Land besondere Verantwortung trägt, geführt. Das Aussterben der Art soll verhindert werden.

Warum wird das Haselhuhn durch Straßen.NRW kartiert?

Das Haselhuhn ist eine Erhaltungszielart des VSG „Ahrgebirge“ und darf als solche nicht erheblich beeinträchtigt werden. Straßen.NRW muss daher darlegen können, dass der Bau der A1 keine erhebliche Beeinträchtigung für das Haselhuhn darstellt. Um dies zu können, sind grundlegende Daten über Vorkommen und Lebensräume essenziell.

Wurde das Haselhuhn im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ nachgewiesen?

Straßen.NRW hat spezielle Kartierungen zum Haselhuhn durchführen lassen. Hierbei handelt es sich um Potenzialflächenkartierungen, da das Haselhuhn nur sehr schwer nachzuweisen ist. Bei allen Kartierungen wurde das Haselhuhn daher nicht nachgewiesen.

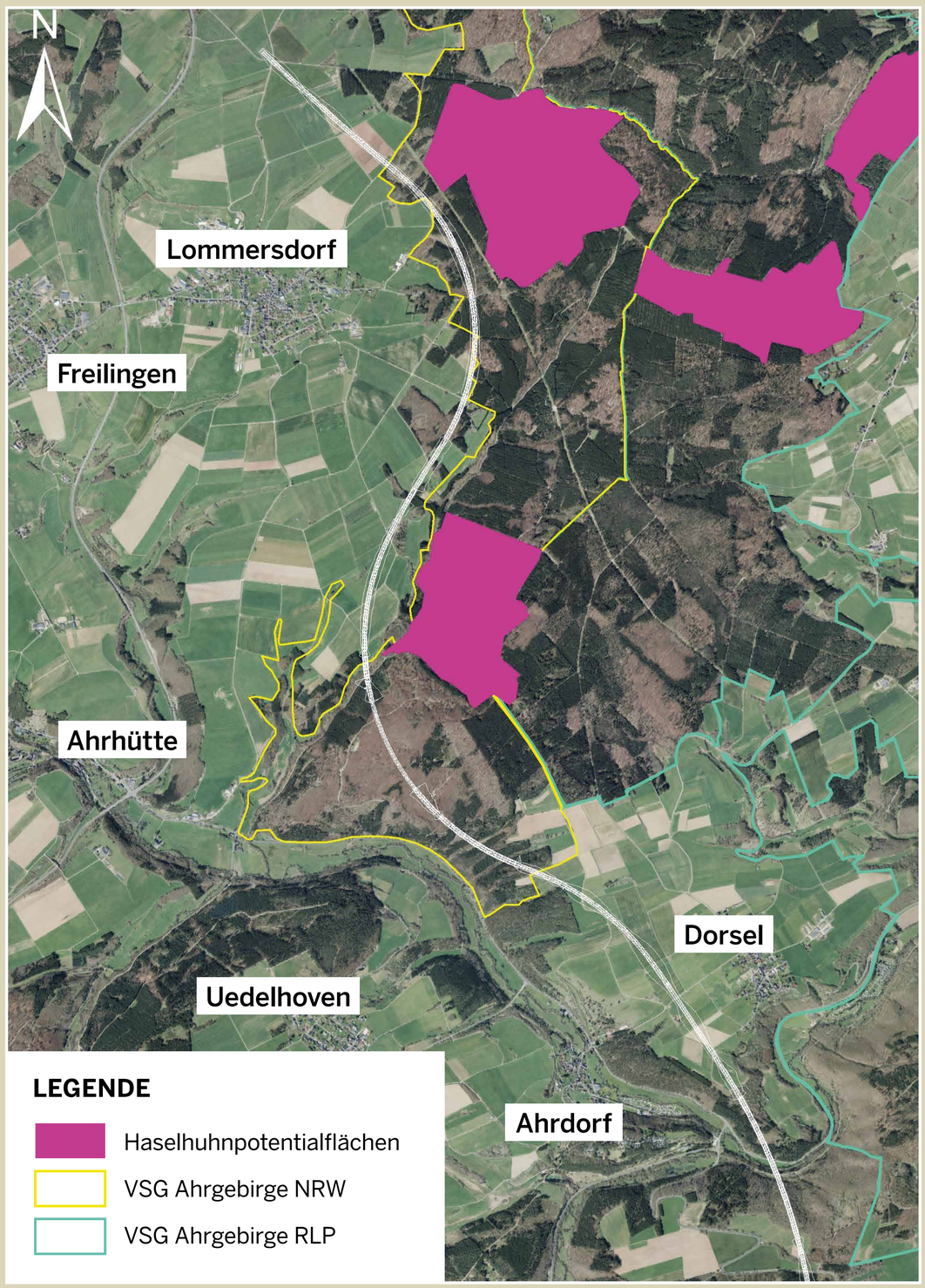
Was sind Haselhuhnpotentialflächen?

Haselhuhnpotentialflächen sind räumlich abgegrenzte Flächen, die für das Haselhuhn optimale Lebensbedingungen bieten würden. Hier sind Sommer- und Winterhabitat in ausreichender Größe und im Verbund vorhanden. Diese Flächen wurden bei den durch Straßen.NRW beauftragten Kartierungen festgestellt und mit dem LANUV[1] abgestimmt. Die Kartierungen wurden von Experten für die Vogelart Haselhuhn durchgeführt.

Wie beeinträchtigte die bisherige Variante das Haselhuhn?

Die Variante trennte die südliche Potentialfläche von den Potentialflächen im Norden. Dies führt nach LANUV zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungszielart. Auch Optimierungen der bisherigen Variante reichten nicht aus, um eine erhebliche Beeinträchtigung zu vermeiden.

Potentielle Lebensräume des Haselhuhns



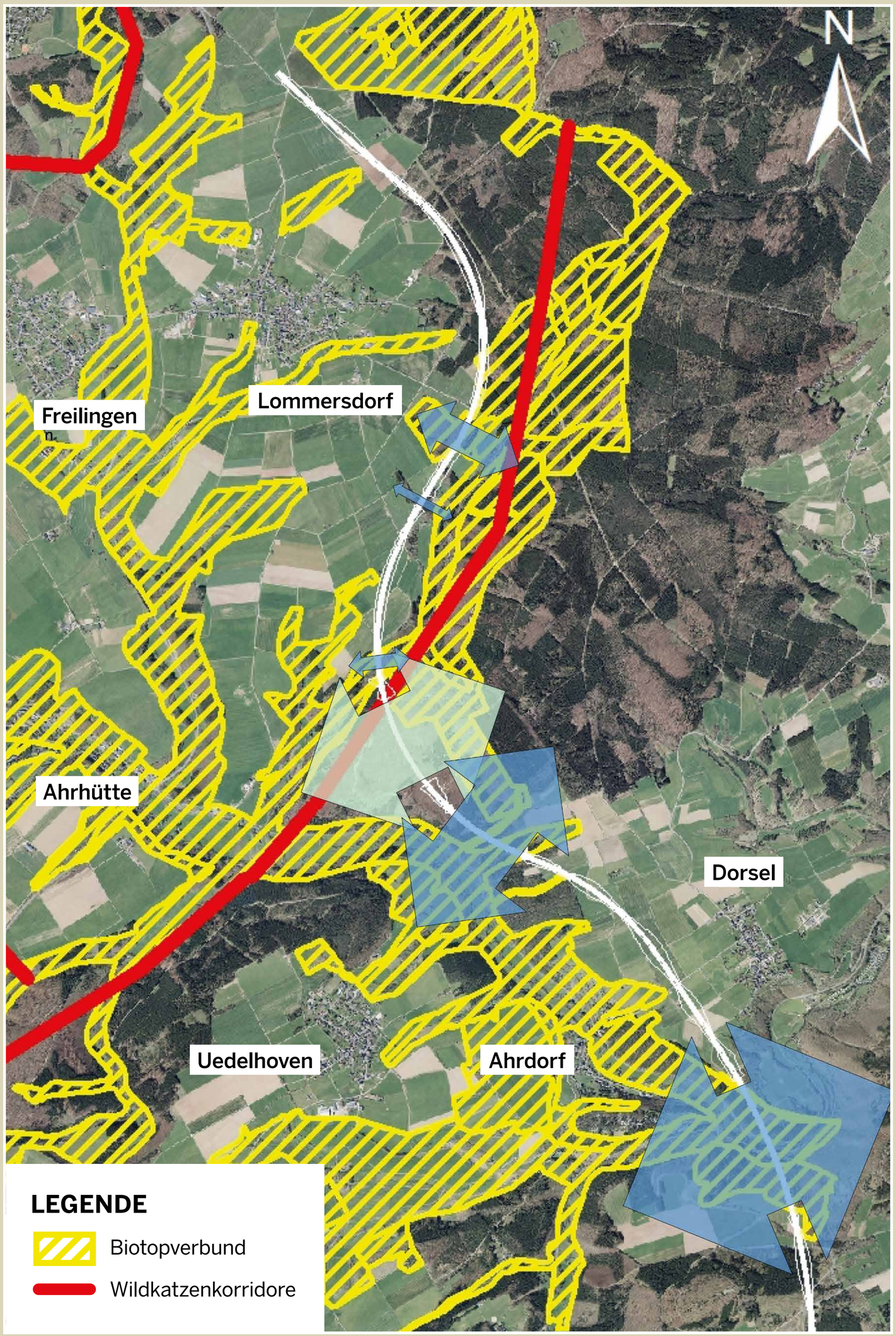
Wieso ist die optimierte Variante besser für das Haselhuhn?

Die optimierte Variante läuft komplett um die Potentialflächen herum. Eine Trennwirkung besteht nicht, sodass der genetische Austausch von Tieren, die auf den Flächen leben könnten, gewährleistet bleibt.

1 LANUV: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (Oberste Naturschutzbehörde des Landes NRW)

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Möglichkeiten des Wildwechsels im Mittelabschnitt der A1



Die Karte zeigt die Durchlässigkeit der geplanten Trasse für Wildtiere, wie Wildkatze, Luchs und Rotwild.

Insgesamt ist eine Strecke von 2400 m frei passierbar. Das entspricht 25 % des gesamten Abschnitts.

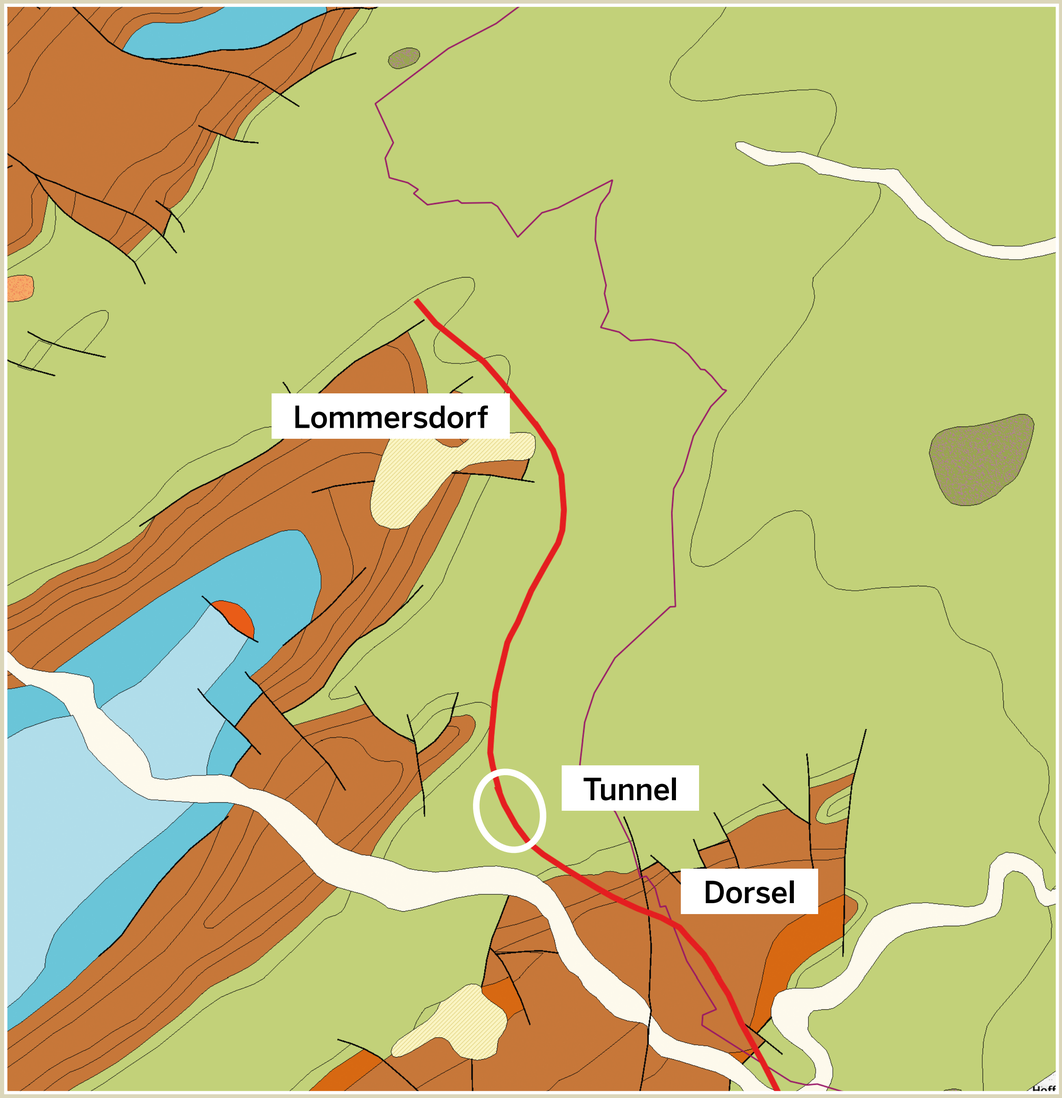
Ob und welche Maßnahmen wie z. B. Wildbrücken für den Wildwechsel notwendig sind, wird noch überprüft.

In der Karte sind bereits geplante Möglichkeiten des Wildwechsels eingezeichnet:

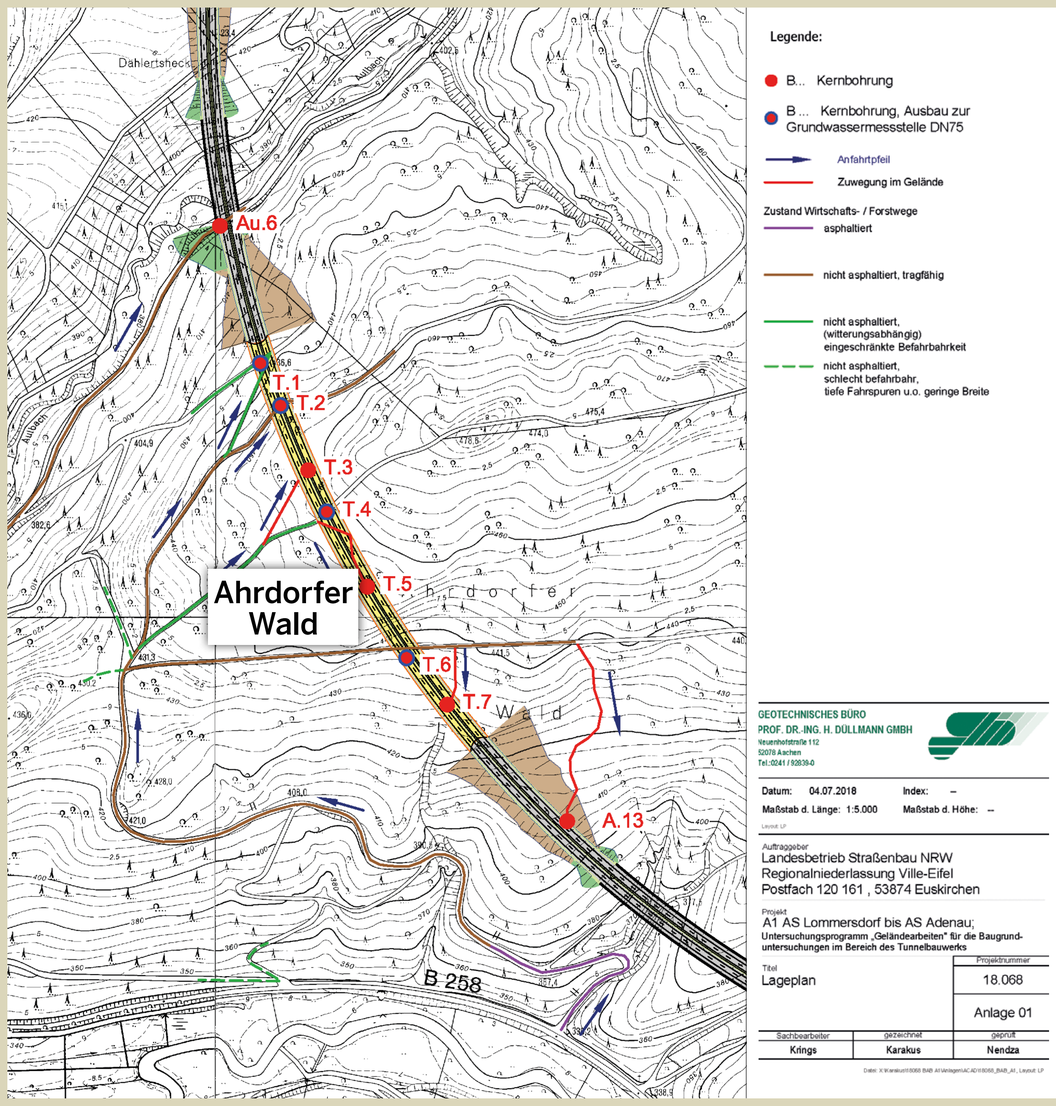
- Brücken mit einer Länge von 270 m, 80 m, 120 m, 510 m, 840 m (von Nord nach Süd)
- Tunnel mit einer Länge von 580 m

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Baugrunduntersuchung



Geologische Karte (Geologischer Dienst NRW)



Übersicht der Bohrpunkte

Bohrgerät auf Kettenfahrzeug

Warum sind Baugrunduntersuchungen notwendig?

Der Untergrund wird untersucht, um Aussagen über die bodenmechanischen Eigenschaften wie die Tragfähigkeit oder das Setzungsverhalten sowie Informationen über den Grundwasserstand gewinnen zu können. Diese stellen die Grundlage für die Art der Gründung, die Dimensionierung von Gründungselementen sowie die Durchführung der Bauarbeiten dar.

Was wird bei einer Baugrunduntersuchung gemacht?

Der Baugrund wird von einer Bohrfirma durch verschiedene Aufschlussverfahren wie Bohrungen und Sondierungen erkundet. Ergänzend dazu werden Feld- und Laborversuche durchgeführt. Die Ergebnisse werden durch den Sachverständigen für Geotechnik ausgewertet.

Wann wurden Baugrunduntersuchungen für die A1 durchgeführt?

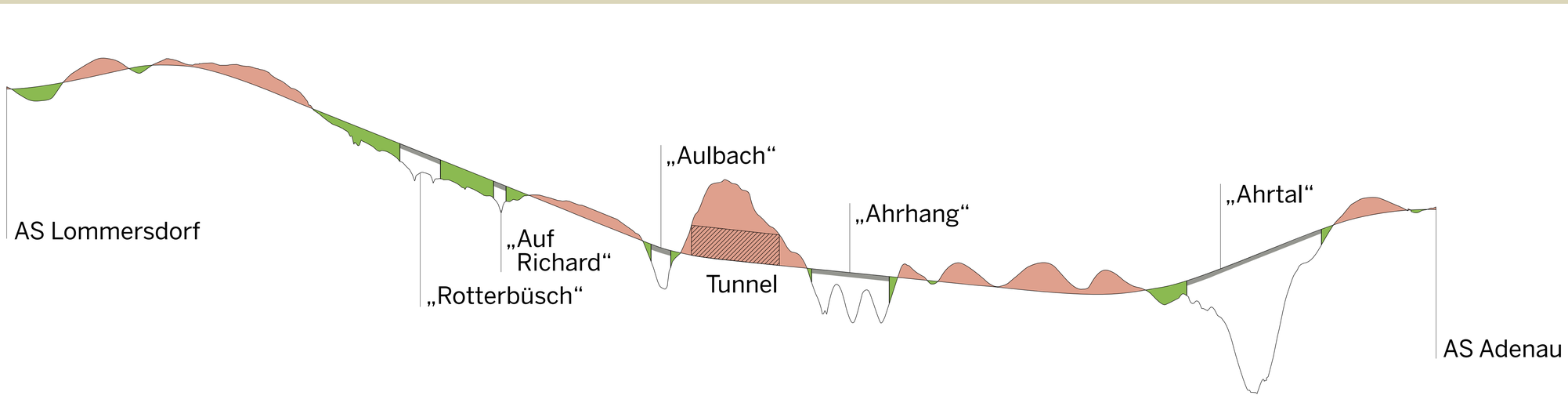
Für die neue Trasse startete die Baugrunderkundung im Oktober 2018. Hierbei wird zunächst nur das Tunnelbauwerk betrachtet. Im Jahr 2019 wird die restliche Strecke mit den übrigen Bauwerken untersucht.

Was ist bei der Baugrunduntersuchung herausgekommen?

Aufgrund der großen Bohrtiefen (bis 90 m), erschwerter Zugänglichkeit und ungünstiger Witterungsverhältnisse sowie des komplizierten Baugrunds ist die Ausführung der Bohrungen sehr aufwändig. Die Ergebnisse können erst nach Abschluss der Erkundung ausgewertet werden.

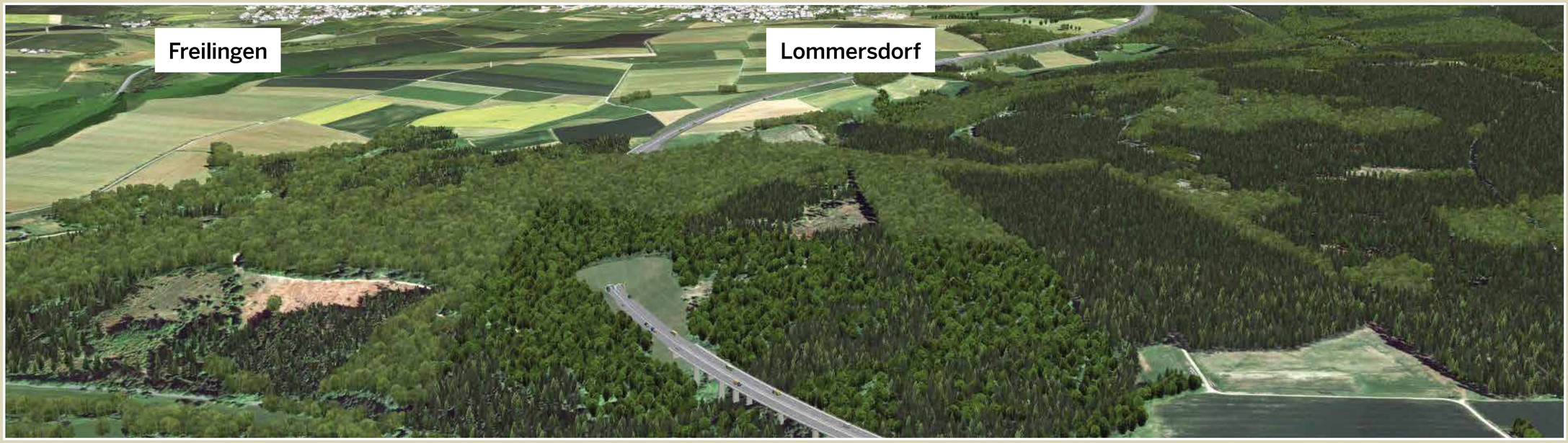
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Tunnel „Ahrdorfer Wald“ (580 m)



Übersicht von Süden

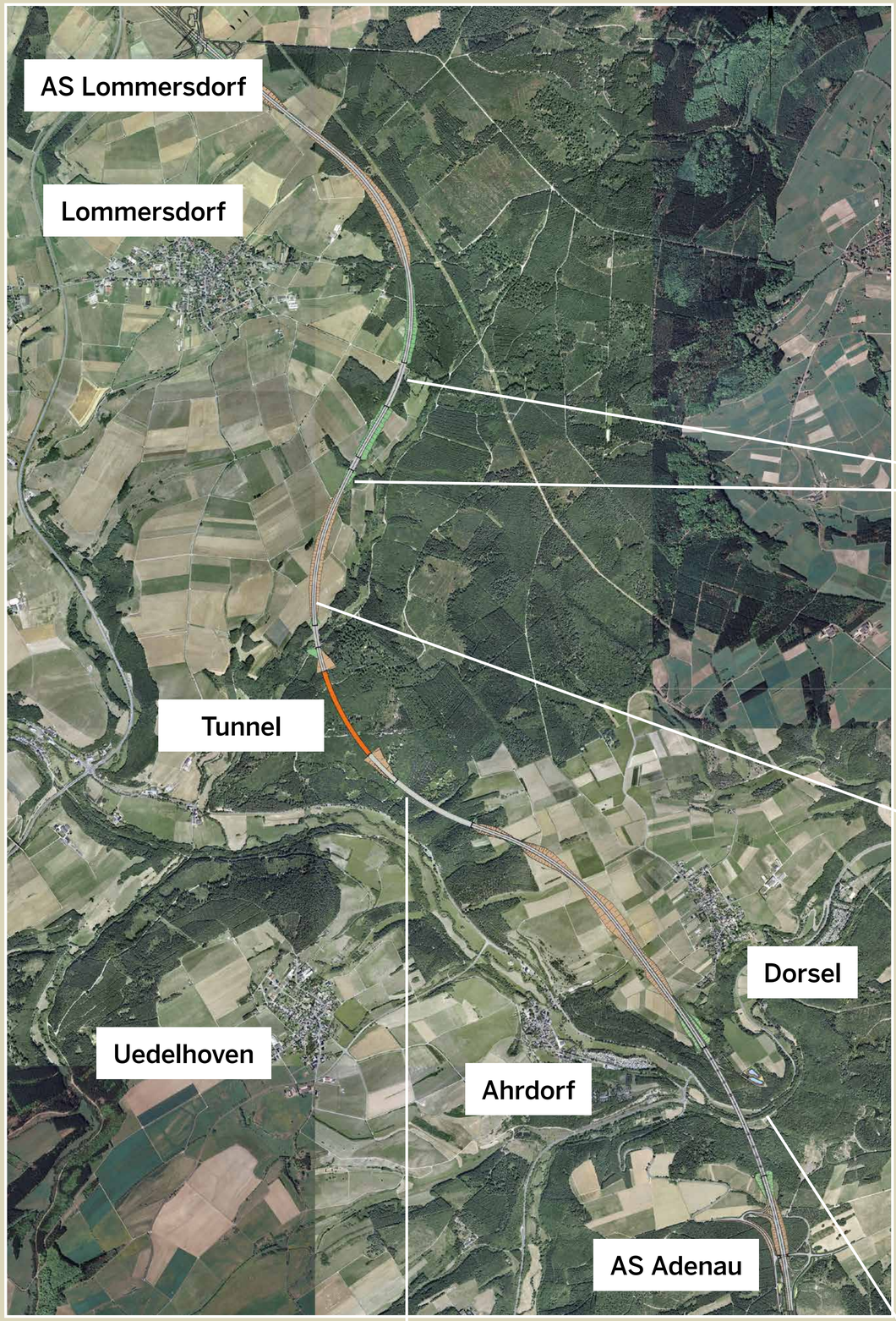
Tunnel mit Blick auf Aulbachtal

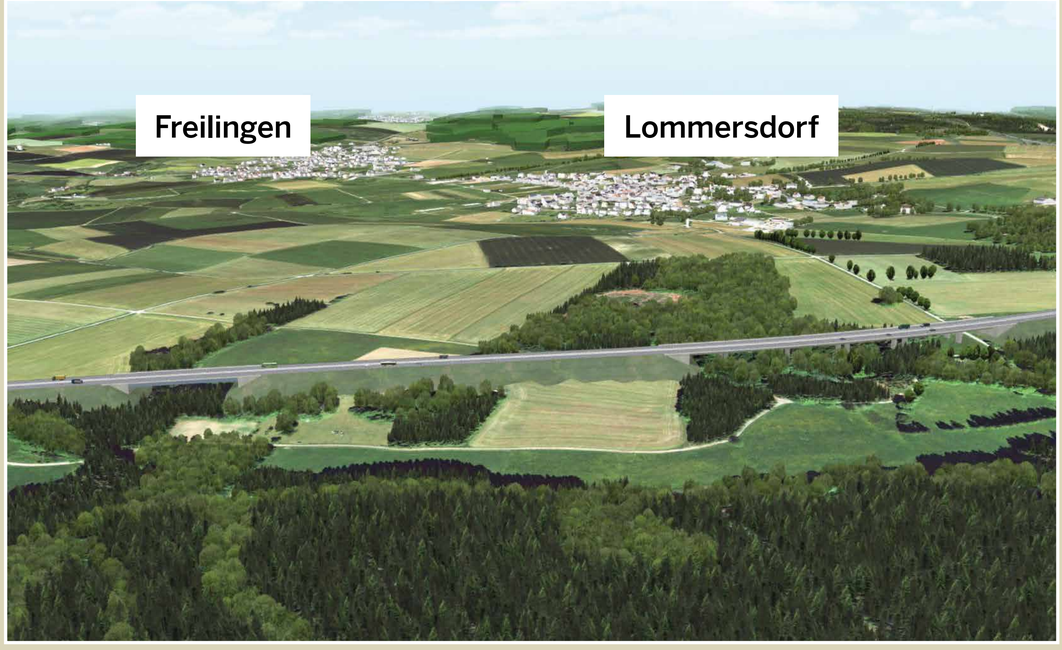


Blick aus südlicher Richtung mit Talbrücke „Ahrhang“

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Bauwerke im Mittelabschnitt





Grünunterführungen „Auf Richard“ (80 m) und „Rotterbüsch“ (270 m)

Talbrücke „Aulbachtal“ (120 m) mit Nordportal Tunnel

Talbrücke „Ahrhang“ (510 m)

Talbrücke „Ahrtal“ (840 m)

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Flurbereinigung für die A1

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW regt eine Flurbereinigung bei der Bezirksregierung Köln an.

Prüfung und Weiterleitung
durch Dezernat 21 („Enteignungsbehörde“) bei der Bezirksregierung Köln.

Prüfung
durch Dezernat 33 („Ländliche Entwicklung und Bodenordnung“) bei der Bezirksregierung Köln, ob Planfeststellung oder ausreichend Ersatzland zur Verfügung steht.

Einleitung einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)
Das Verfahren wird durch das Dezernat 33 bei der Bezirksregierung Köln durchgeführt. Die Kosten für das Verfahren wird vom Unternehmensträger, hier: die Bundesrepublik Deutschland getragen.

Information und Beteiligung der Öffentlichkeit
In einem Aufklärungstermin nach § 5 FlurbG mit den betroffenen Beteiligten wird über das geplante Flurbereinigungsverfahren und den Ablauf berichtet. Hierbei wird u.a. die Größe des Verfahrensgebietes vorgestellt. Das Dezernat 33 stimmt sich hierbei eng mit der Landwirtschaftskammer, den Berufsverbänden, Versorgungsunternehmern sowie den zuständigen Behörden ab.

Wertermittlung
Für jedes Flurstück im Verfahren wird eine Wertermittlung durchgeführt.

Erstellung Wege- und Gewässerplan
Es wird nach § 41 FlurbG ein Wege- und Gewässerplan erstellt.

Aufstellung Flurbereinigungsplan
Der Flurbereinigungsplan wird nach § 58 FlurbG aufgestellt.

Landerwerb
Der Landerwerb erfolgt durch die Flurbereinigungsbehörde (Dezernat 33) im Rahmen von Verzichtsverhandlungen mit den Grundeigentümern nach § 52 FlurbG.

Verfahrensführende Behörde ist die Bezirksregierung Köln

Begleitung des Verfahrens durch Straßen.NRW