

SPD-Fraktion • Dhünnstr. 2b • 51373 Leverkusen
Herrn Oberbürgermeister
Uwe Richrath
Rathaus
Friedrich-Ebert-Platz 1
51373 Leverkusen

Dhünnstraße 2b
51373 Leverkusen
Telefon 0214 – 311 985 202
Telefax 0214 – 311 985 200
fraktion@levspd.de
www.spd-leverkusen.de/fraktion

Leverkusen, 3. Dezember 2020
jf/gt/rj/F.4-124

Resolution des Rates der Stadt Leverkusen gegen die Festlegung der Vorzugsvariante „Ausbau von A1 und A3 in vorhandener Höhenlage“ durch den Bundesverkehrsminister

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzungen der zuständigen Gremien:

- 1. Der Rat der Stadt Leverkusen lehnt die Festlegung der Vorzugsvarianten „Ausbau von A1 und A3 in vorhandener Höhenlage“ durch den Bundesverkehrsminister zur Planung der Erweiterung auf acht Fahrstreifen bzw. 12 Spuren ab.**
- 2. Der Rat der Stadt Leverkusen fordert das Bundesverkehrsministerium auf Einsicht in alle Unterlagen, die im Rahmen der Planungen des Autobahnausbaus in Leverkusen vorliegen und Grundlage der Entscheidung über die Vorzugsvarianten sind, zu gewähren. Die Unterlagen sind dem Rat der Stadt Leverkusen zur Verfügung zu stellen.**
- 3. Der Rat der Stadt Leverkusen fordert das Bundesverkehrsministerium auf im Januar 2021 eine Informationsveranstaltung für die Leverkusener Bürgerinnen und Bürger durchzuführen. Die Veranstaltung ist konform mit den Coronaschutzmaßnahmen zu planen. Sofern eine Präsenzveranstaltung nicht erlaubt ist erfolgt die Bürgerinformation in einer geeigneten digitalen Form. In der Bürgerinformationsveranstaltung legt das Bundesverkehrsministerium die Entscheidungsgründe für die Vorzugsvarianten und gegen die von der Stadt Leverkusen gewünschten Ausbauvarianten dar.**
- 4. Der Rat der Stadt Leverkusen bittet den nordrhein-westfälischen Landtag und die nordrhein-westfälische Landesregierung, die Festlegung der Vorzugsvariante „Ausbau von A1 und A3 in vorhandener Höhenlage“ durch den Bundesverkehrsminister zur Planung der Erweiterung auf acht Fahrstreifen bzw. 12 Spuren ebenfalls abzulehnen und ihr förmlich zu widersprechen.**
- 5. Der Oberbürgermeister und die Verwaltung werden gebeten, eine Klage gegen die Entscheidung des Bundesverkehrsministerium (Organklage oder Klage Einzelner) staatsrechtlich wegen Verletzung von Grund- bzw. Verfassungsrechten prüfen zu lassen.**
- 6. Für den Fall, dass das Bundesverkehrsministerium an seinen Vorzugsvarianten festhält, bittet der Rat der Stadt Leverkusen**

- **die Bundestagsabgeordneten des Wahlkreises Leverkusen/Köln-Mülheim und die diesen Wahlkreis mitbetreuenden Bundestagsabgeordneten, bei den nächsterreichbaren Haushaltsberatungen den Etat des Bundesverkehrsministeriums in späteren Jahren um die Kosten der Tunnelvarianten aufzustocken,**
 - **hilfsweise den nordrhein-westfälischen Landtag und die nordrhein-westfälische Landesregierung, die zusätzlichen Kosten für den Bau und den Betrieb der A1 in einer gedeckelten Troglage zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen und Leverkusen-West aus Mitteln der NRW-Städtebauförderung in zukünftige Landeshaushalte einzuplanen und sie gegenüber dem Bundesverkehrsministerium zuzusagen, damit es seine Entscheidung zur Vorzugsvariante korrigieren kann.**
7. **Der Oberbürgermeister und die Verwaltung werden vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums gebeten, einen Beitritt zur gemeinsamen Plattform der Städte im Norden Leverkusens zu prüfen, die per Ratsresolutionen vorgeschlagen haben, den vorhandenen Standstreifen der bereits dreispurig ausgebauten A 3 mittels intelligenter Signalsteuerungen auf Dauer in Spitzenzeiten als vierte Fahrspur (sog. temporäre Seitenstreifenfreigabe) freizugeben.**
8. **Der Rat der Stadt Leverkusen erwartet von den Leverkusener Abgeordneten im Deutschen Bundestag und im nordrhein-westfälischen Landtag, sich beim Ausbau der Autobahnen A1 und A3 aktiv für die Interessen der Stadt Leverkusen einzusetzen durch**
- **persönliche Ablehnung der Vorzugsvarianten gegenüber dem Bundesverkehrsministerium,**
 - **Initiative zur Ablehnung der Vorzugsvarianten durch den NRW-Landtag und die NRW-Landesregierung,**
 - **Aufnahme von Finanzmitteln in den Bundeshaushalt zur Realisierung von Tunnelvarianten,**
 - **Aufstockung der Städtebaufördermittel in Landeshaushalten späterer Jahre zur Finanzierung einer gedeckelten Troglage der A1, falls das Bundesverkehrsministerium bei seiner Entscheidung bleibt.**

Begründung:

Zu 1.:

Das Bundesverkehrsministerium hat entschieden, dass die Autobahnen A1 und A3 in Leverkusen oberirdisch ausgebaut werden. Das bedeutet u.a., dass eine "Megastelze" quer durch die Stadt und fast doppelt so breit wie die heutige zur Grundlage der weiteren Planung wird, verschiedene Autobahnabschnitte bis auf wenige Meter an vorhandene Wohnbebauung heranrücken und Eingriffe in das Eigentum erforderlich werden.

Das ist eine Entscheidung gegen den Willen der Stadt. Politik und Bevölkerung der Stadt Leverkusen haben einen unterirdischen Ausbau angestrebt und immer wieder gegen einen oberirdischen Ausbau protestiert, weil er zu einer noch größeren Lärm- und Feinstaubbelastung führt.

Darüber hinaus ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen dieser Entscheidung gegenüber anderen Alternativen bisher nicht mit nachvollziehbaren Zahlen belegt.

Anstelle der Vorzugsvarianten ist es aus Sicht der Stadt Leverkusen auch mit Blick auf zukünftige Mobilität und Klimaziele höchste Zeit für realistische und den tatsächlichen Erfordernissen der Stadt und der Region Rechnung tragende Verkehrslösungen. Wir brauchen weniger Schadstoffe, weniger Lärm und weniger Feinstaub für unsere Bürgerinnen und Bürger. Wir dürfen keine Abstriche bei der Gesundheit unserer Mitmenschen und dem Zustand unserer Umwelt machen, auch wenn das Ganze mit höheren Kosten verbunden ist.

Deshalb sind die vom Bundesverkehrsministerium ausgewählten Vorzugsvarianten „Ausbau von A1 und A3 in vorhandener Höhenlage“ abzulehnen.

Zu 2.:

Das lediglich zweiseitige Dokument des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann stellt keine ausreichende Information über die Abwägungsgründe des Bundesverkehrsministeriums dar. Das Ministerium soll daher aufgefordert werden alle zugrunde liegenden Dokumente zur Einsicht zur Verfügung zu stellen. Sofern das Ministerium diesem nicht nachkommt wird schon jetzt auf den Anspruch auf Informationszugang auf Auskunft oder Akteneinsicht durch das Informationsfreiheitsgesetz verweisen.

Zu 3.:

Mit Verweis auf den Beschlusspunkt 2 ist das Bundesverkehrsministerium auch dazu aufzurufen eine in der Sache geeignete Bürgerinformation der Leverkusener Bürgerinnen und Bürger durchzuführen. Vor dem Hintergrund der weitreichenden Entscheidungen für die Stadt Leverkusen hat die Veranstaltung zeitnah im Januar 2021 stattzufinden.

Zu 4.:

Das gilt auch für die Abgeordneten des nordrhein-westfälischen Landtags und die nordrhein-westfälische Landesregierung.

Denn der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat in seinem Vorlagebericht an das Bundesverkehrsministerium zur Voruntersuchung des Ausbaus der **A1** zwischen dem Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen drei Ausbauvarianten vorgeschlagen, von denen zwei Tieflagenvarianten sind ([a1-ausbau vorlagebericht.pdf \(nrw.de\)](https://www.nrw.de/a1-ausbau-vorlagebericht.pdf)).

In dem Bericht kommt der Landesbetrieb zu der Auffassung, dass „zusammenfassend festgehalten werden kann, dass die Varianten T01 und T04 (Tunnelvarianten) insgesamt deutliche Vorteile gegenüber der Variante H02 (Hochlage) aufweisen.“

Sie zeichnen sich insbesondere durch geringere Emissionen, geringere Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Schadstoffeinträge, Entfall der visuellen Trennwirkung der „Stelze“ und damit deutlicher Aufwertung des Landschaftsbildes aus.

Auch im Vorlagebericht an das Bundesverkehrsministerium zur Voruntersuchung des Ausbaus der **A3** zwischen der Anschlussstelle Leverkusen und dem Autobahnkreuz Leverkusen werden drei Ausbauvarianten näher betrachtet und verglichen, von denen es sich bei zweien um Tunnelvarianten handelt. Auch hier heißt es in der Gesamtbetrachtung

zur Lärmbelastung, dass „tendenziell die Tieflagenvarianten (u.a. Varianten 2 und 6) gegenüber dem Ausbau der A 3 in bestehender Höhenlage (u.a. Variante 1) geringere Immissionen an der zu schützenden Bebauung auslösen“.

In der Volltieflage mit Mittelwand (Variante 2.1) verbleiben nach Ausbau dem Bericht zufolge noch 160 Lärmgrenzwertüberschreitungen pro 24 Stunden, bei der vom Bundesverkehrsministerium bevorzugten Variante ohne Lärmschutzwand (Variante 1.2) mit 1.117 mehr als die sechsfache Menge.

Bezogen auf das Schutzgut Mensch wird die Vorzugsvariante 1 in bestehender Höhenlage mit der Note 6 bewertet, die Tunnelvariante 2 hingegen mit der Note 1 ([a3-ausbau vorlagebericht.pdf \(nrw.de\)](#)).

Zu 5.:

Die A1 und A3 in Leverkusen gehören zu den meistbefahrenen Fernstraßen in Europa mit bis zu 280.000 Kraftfahrzeugen pro Tag und in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung. Bei Baumaßnahmen müssen daher besondere Maßstäbe gelten.

Dem Schutzgut Mensch ist deshalb eine besondere Bedeutung bei der Entscheidung zuzumessen, welche Ausbauvarianten zu favorisieren sind.

U.a. in Artikel 24 Absatz 1 Satz 1 der Landesverfassung von Nordrhein-Westfalen heißt es: „Im Mittelpunkt des Wirtschaftslebens steht das Wohl des Menschen.“

Das Schutzgut Mensch steht damit über wirtschaftlichen Interessen wie Kosten oder Bauzeit. Dem wird die Entscheidung zu den Vorzugsvarianten nicht gerecht.

Aus diesem Grund – Einhaltung verfassungsmäßig garantierter Rechte – soll die Verwaltung durch einen renommierten Staatsrechtler die Erfolgsaussichten einer Klage gegen die Entscheidung des Bundesverkehrsministerium prüfen lassen.

Außerdem plant das Bundesverkehrsministerium in einer Zeit, in der eine Mobilitätswende dringend erforderlich ist, ein solch gigantisches Verkehrsprojekt auf Basis dann veralteter Vorgaben quer durch Wohnsiedlungen. Die von allen angestrebte Mobilitätswende wird durch das Ausbauvorhaben ad absurdum geführt. Ein Ende des Ausbaus ist nicht vor Mitte der 2030er Jahre zu erwarten – eine Zeit, von der wir wissen, dass die Mobilität dann eine völlig andere sein wird. Spätestens 2050 ist die Welt aufgrund des technischen Wandels, der Digitalisierung, künstlicher Intelligenz und auch veränderter Lebensweisen nicht mehr mit heute zu vergleichen. Leverkusen aber muss dann noch weitere Jahrzehnte mit einer veralteten, überdimensionierten Verkehrsplanung leben.

Zu 6.:

Die Bundestagabgeordneten aus bzw. für Leverkusen aller Parteien werden deshalb aufgefordert, sich bei den Etatberatungen des Bundes für eine Veranschlagung von Tunnelvarianten einzusetzen.

Die Leverkusener Landtagsabgeordneten werden parallel bzw. für den Fall, dass die Bemühungen auf Bundesebene erfolglos bleiben, gebeten, sich für eine Aufstockung der Städtebaufördermittel des Landes einzusetzen.

So beträgt der Kostenunterschied beim Ausbau der A1 zwischen der ausgewählten Vorzugsvariante und einer „gedeckelten Troglage“ nach derzeitigen Gesamtkosten 264 Millionen €.

Bis zum Bau dieses Autobahnabschnittes werden noch ca. 10 Jahre vergehen. Eine ratenweise Einplanung/Ansparung dieses Betrages und des Betriebs im Landeshaushalt über diesen Zeitraum sollte bei einem jährlichen Haushaltsvolumen von derzeit über 80 Milliarden € (entspricht ca. 0,3 % eines Jahresetats) nicht unmöglich sein.

Erinnert wird in diesem Zusammenhang daran, dass sich die Stadt Leverkusen seinerzeit Anfang der 1960er Jahre am Bau der östlichen Stelze (Europaring bis Bismarckstraße) und damit am Bau der A1 auf ihrem Stadtgebiet sogar finanziell beteiligt hat.

Deshalb erscheint es neben den bereits angeführten Gründen auch wegen der weiteren Zerteilung des Stadtbildes durch eine nahezu doppelt so breite Hochstraße nicht vermessenswert, das Land Nordrhein-Westfalen heute um eine umgekehrte Kostenbeteiligung für eine Stadt zu bitten, die sich u.a. seit über 50 Jahren als Kreuz zwei zentraler bundesdeutscher Fernstraßen in den Dienst des Staates stellt und die Gelegenheit einer Ertüchtigung nutzen möchte, um die Menschen in Zukunft bestmöglich vor Lärm und Emissionen zu schützen.

Zu 7.:

Gegen den achtspurigen Ausbau der A3 über nahezu 20 Kilometer vom Autobahnkreuz Hilden bis Leverkusen hat sich im Norden von Leverkusen bereits Widerstand formiert.

Vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverkehrsministerium, auch die A3 in vorhandener Höhenlage auszubauen, soll durch die Verwaltung nunmehr geprüft werden, die gemeinsame Plattform der Städte im Norden Leverkusens zu stärken.

Sie haben vorgeschlagen, den vorhandenen Standstreifen der bereits dreispurig ausgebauten A 3 mittels intelligenter Signalsteuerungen auf Dauer in Spitzenzeiten als vierte Fahrspur freizugeben. Zur sog. „temporären Seitenstreifenfreigabe“ ist eine Machbarkeitsstudie geplant.

Zu 8.:

Der Rat der Stadt Leverkusen erwartet von den Leverkusener Abgeordneten im Bundestag und Landtag, dass sie sich beim Ausbau der Autobahnen A1 und A3 in Leverkusen für Ausbauvarianten einsetzen, die den höchsten Schutz für die Menschen bieten und daran auch bei jeder Gelegenheit ihr Abstimmverhalten orientieren.

Ansonsten vertreten sie nicht die Interessen der Stadt Leverkusen und ihrer Menschen.

Darüber hinaus sollten alle Fraktionen ihre Bundesabgeordneten im Verkehrsausschuss des Bundestages anschreiben und um Unterstützung für die Interessen der Stadt Leverkusen werben.

Mit freundlichen Grüßen



Milanie Kreutz
Fraktionsvorsitzender