

Stadt Leverkusen

Antrag Nr. 2022/1466

Der Oberbürgermeister

I/01-011-20-06-he

Dezernat/Fachbereich/AZ

05.04.2022

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt	12.05.2022	Beratung	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen	16.05.2022	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	30.05.2022	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	31.05.2022	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	02.06.2022	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	20.06.2022	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Moratorium zu den Autobahnplanungen der A1, A3, A59 und A542
- Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 20.03.2022

Anlage/n:

1466 - Antrag
1466 - Anlage 1
1466 - Anlage 2 a
1466 - Anlage 2 b

Leverkusen, den 20.3.2022

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen,
Uwe Richrath
sowie
die Bezirksbürgermeisterin Di Padova und die Bezirksbürgermeister
Pröpper und Schönberger

Bitte setzen Sie nachfolgenden Antrag im nächsten Sitzungsturnus
auf die Tagesordnung der zuständigen Gremien sowie die des Rates
und die der drei Bezirksvertretungen :

Bezugnehmend auf das richtungsweisende Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zur Verantwortlichkeit für den Klimaschutz sowie auf die Verlautbarungen der Parteien zum Klimaschutz als Sicherung des Lebens auf unserem kleinen Planeten Erde, fordern die Rats- und Bezirksgremien der Stadt Leverkusen ein Moratorium zu allen Autobahn- und überörtlichen Verkehrsplanungen in Deutschland, speziell hier zur A1, A3, A59 und A542 in und um Leverkusen, und schließen sich damit entsprechenden Forderungen einer Vielzahl örtlicher und überörtlicher Bürgerinitiativen und Vereinigungen an, die, im Sinne des dringend notwendigen Klimaschutzes, alle eine grundlegende Überarbeitung der deutschen/europäischen Verkehrsplanungen fordern.

Begründung :

Alle halbwegs sachkundigen Mitmenschen vertreten die feste Überzeugung, dass der notwendige Klimaschutz zur Rettung unseres Planeten nur dann zu erreichen ist, wenn die Verkehrsprobleme in all ihren Varianten neu bedacht und gelöst werden.

Deshalb ist ein Moratorium unabweisbar notwendig.

Material : Anlage 1 und 2

Als Denkanstöße und hochaktuelles Material liegen diesem Antrag eine neue sowie umfassende Ausarbeitung der GRÜNEN-Landtagsfraktion NRW sowie eine neue - Leverkusenspezifische - Ausarbeitung der BÜRGERLISTE bei, die beispielhaft und ortsbezogen anregt, die Verkehrsströme in und um Leverkusen nicht noch weiter zu bündeln/zu verdichten, um zu verhindern, dass diese Verkehrsströme geballt durch die Wohnbebauung der Leverkusener Stadtmitte hindurch geleitet werden.

Karl Schweiger Peter Viertel

Günter Schmitz

Niko Hubrich/Rainer Jerabek

Peter Söndgerath/Ulrike Langewiesche

i.A.



E.T. Schoofs

29.09.2020

Anlage 1

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Überprüfung und Moratorium der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan in NRW

I. Ausgangslage

Der Klimawandel nimmt weiter an Fahrt auf und muss dringend auf allen Ebenen und mit einer Vielzahl von Maßnahmen bekämpft werden. Doch während es in fast allen Bereichen – allen voran der Energiesektor – Fortschritte bei der Einsparung des klimaschädlichen Ausstoßes von CO₂ gibt, hinkt der Verkehrssektor deutlich hinterher. Gegenüber 1990 ist der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors bis 2018 sogar um 2,2 Prozent gestiegen. Während der einzelne PKW und der einzelne LKW im Schnitt deutlich weniger CO₂ ausstößt als noch vor Jahren, hat die Zunahme des PKW- und Güterverkehrs auf der Straße insgesamt die Erfolge der technischen Entwicklung zu verbrauchsärmeren und damit CO₂-sparenden Motoren zunichte gemacht und ins Negative verkehrt. So hat der PKW-Verkehr zwischen 1995 und 2018 um rund 14 Prozent zugenommen, der Verkehrsaufwand der LKW (Tonnenkilometer) für transportierte Güter sogar um 81 Prozent.

Gleichzeitig wurden im Zuge der Bahnreform seit 1990 rund 5.400 km Schienenstrecken stillgelegt. Diese Entwicklung hat mit zu einer massiven Verschiebung des Güterverkehrs auf die Straße beigetragen und wirkt bis heute nach. Denn noch immer sinkt der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter jährlich, während der Anteil der auf der Straße transportierten Güter weiter zunimmt. Im Zuge des Deutschlandtakts und der angestrebten Verdoppelung von Fahrgästen und Gütertransporten bis 2030 soll dieser Trend umgekehrt werden. Doch dafür müssten Prioritäten anders gesetzt und finanzielle Mittel vom Straßenbau in die Bahninfrastruktur umgeschichtet werden, dies ist jedoch bislang weder von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU), noch von NRW-Landesverkehrsminister Wüst (CDU) beabsichtigt.

Der Ausbau der Straßen hat immer noch höchste Priorität vor allen anderen Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Es werden sowohl im Bund als auch im Land und den Kommunen deutlich mehr Mittel in den Erhalt und den Neubau von Straßen investiert, als in allen andere Verkehrsträger. So finanziert der Bund im Haushalt für 2020 nur 6,6 Mrd. Euro in das Schienennetz, während für den Straßenbau 7,75 Mrd. in 2020 und bis 2023 jährlich steigend sogar 8,68 Mrd. veranschlagt sind. Auch im Landeshaushalt nimmt der Straßenbau eine vorherrschende Rolle ein. Während für die Förderung der Eisenbahnen und des Nahverkehrs gerade mal 328,7 Mio. Euro originär aus Landesmitteln stammen (der Rest wird über die Regionalisierungsmittel und GVFG-Mittel vom Bund an das Land durchgereicht), stehen für die Unterstützung des kommunalen Straßenbaus rund 167 Mio. und für den Landesbetrieb Straßen.NRW rund 756 Mio. Euro zur Verfügung, davon 52 Mio. für den Neubau von Landesstraßen.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 61 km Autobahn und 122 km Bundesstraßen neu gebaut, hingegen gerade mal 6 km neue Schienenwege. Das Land NRW plant für 2020 insgesamt 21 neue Landesstraßenbauprojekte.

Deutschland hat mit 76 Euro/pro Bürgerin oder Bürger eine der niedrigsten Pro-Kopf-Ausgaben für die Schieneninfrastruktur. Während im Nachbarland Niederlande 133 Euro und in der Schweiz sogar 404 Euro in 2019 pro Kopf in den Erhalt, Neu- und Ausbau des Schienennetzes investiert werden und damit deutlich mehr Geld in die Schieneninfrastruktur als in den Straßenverkehr fließt, ist es in Deutschland genau umgekehrt. Wenn es nach den Plänen der derzeitigen Regierungen im Bund und NRW geht, soll sich an diesem Trend auch nichts ändern.

Die Förderung der Nahmobilität in NRW mit rund 27 Mio. Euro und die Radschnellwegeförderung sowie die Förderung von Radwegen an Landesstraßen mit insgesamt 19,4 Mio. Euro fallen im Vergleich zur Förderung der anderen Verkehrsarten finanziell kaum ins Gewicht. Hinzu kommt, dass nur ein Bruchteil dieser verfügbaren Mittel tatsächlich ausgegeben werden, was vor allem auch an der fehlenden Priorisierung von umweltfreundlicher Mobilität durch die Landesregierung liegt. Dies zeigt sich beispielhaft in der Zuweisung von Personal beim Landesbetrieb für die Radverkehrsinfrastruktur. Der Verkehrsminister hat angekündigt, gerade mal 10 neue Stellen für die schnellere Planung und Bau von Radverkehrsmaßnahmen bei Straßen.nrw zu schaffen, insgesamt arbeiten dort rund 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Diese ungute Entwicklung und ungerechte, einseitige Verteilung von finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen hat bislang zu einer starken Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs mit den entsprechenden Folgen geführt. Angesichts der Herausforderungen durch den Klimawandel und der deshalb dringend notwendigen Verkehrswende ist ein Umlenken überfällig.

Auch die Bürgerinnen und Bürgern artikulieren sich immer deutlicher gegen den ungebremsen Ausbau des Straßenverkehrs und engagieren sich in unzähligen Bürgerinitiativen gegen Straßenneu- und -ausbauprojekte. So gibt es mittlerweile in NRW erhebliche Widerstände beispielsweise gegen den Neubau der Autobahnen A1 in der Eifel und der A46 im Sauerland sowie gegen die Verbreiterung der A3 im Kreis Mettmann und der A565 („Tausendfüßler“) in Bonn. Auch der Aus- und Neubau von Bundes- und Landesstraßen wird inzwischen fast überall kritisch gesehen, teilweise sprechen sich auch Städte und Gemeinden einstimmig oder mehrheitlich für eine Änderung oder Abbruch der geplanten Vorhaben aus. Doch mit dem derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Landesstraßenbedarfsplan sollen unzählige Projekte, die teilweise vor Jahrzehnten angedacht und damals für notwendig befunden wurden, in den nächsten Jahren geplant und umgesetzt werden.

In vielen Umfragen in jüngster Zeit wird deutlich, dass die Bevölkerung den Verkehr als eines der dringendsten politischen Problemfelder ansehen und hier dringend eine Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV und Radverkehr wünscht. Der weitere Ausbau der Straßeninfrastruktur wird nicht nur durch die Klimaschutzproblematik, sondern auch unter den Aspekten Raumknappheit, Versiegelung von Freiflächen und Verlärmung von immer mehr Menschen als aus der Zeit gefallen betrachtet.

Hinzu kommt, dass sich durch die Covid-19-Pandemie das Verkehrsverhalten insgesamt verändert hat. Pendlerverkehre haben durch mehr Homeoffice und den Ersatz von Dienstreisen durch Videokonferenzen abgenommen. Der Fahrradverkehr hat an Bedeutung für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger gewonnen, wohingegen aus Infektionsschutzgründen weniger Fahrgäste den ÖPNV und Bahnverkehr nutzen als noch in den Vorjahren.

Unberücksichtigt bei den Ausbau- und Neubauvorhaben an Bundes- und Landesstraßen bleiben auch die Verlagerungseffekte, die durch den Ausbau anderer Verkehrsträger entstehen könnten. Die sogenannte „Netzlösung“ für die Bewertung von Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans fand bei der Aufstellung des BVWP 2030 keine Anwendung.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der dadurch dringend notwendigen Verkehrswende, der Covid-19-Pandemie und der geänderten Einstellung der Bevölkerung gegenüber Straßenbauprojekten sollen alle Vorhaben, die zu einem weiteren Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur in NRW führen, dahingehend überprüft werden, ob sie noch zeitgemäß und verkehrlich notwendig sind.

II. Der Landtag stellt fest

- Der Klimawandel erfordert dringend eine Veränderung der Mobilität, damit auch der Verkehrssektor zur Einhaltung der Klimaziele beiträgt.
- Der weitere Ausbau des heute schon im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in jeder Hinsicht bevorteilte Straßenverkehrsnetz führt zu noch mehr motorisiertem Individualverkehr und LKW-Güterverkehr und konterkariert die Erreichung der Klimaziele in NRW.
- Belastungen durch Verkehrslärm, Verknappung des vorhandenen Raums durch neue Straßen und parkende Fahrzeuge sowie die Versiegelung von Natur- und anderen Freiflächen stoßen bei der Bevölkerung zunehmend auf Widerstand gegen den Aus- und Neubau von Straßen.
- In vielen Regionen, Städten, Gemeinden und Stadtteilen in NRW gibt es zum Autoverkehr kaum eine oder keine Mobilitätsalternative. Dies liegt in erster Linie daran, dass in der Vergangenheit überall in NRW ein dichtes Straßennetz aufgebaut wurde, während vorhandene Schienen, Bahnhöfe, Straßenbahnen und andere ÖPNV-Infrastruktur vernachlässigt oder abgebaut wurden.
- Nur die Neuverteilung der vorhandenen und durch die Pandemie-Krise zukünftig knapper werdenden öffentlichen Mittel der Verkehrshaushalte zugunsten des Ausbaus von Schienen-, ÖPNV- und Fahrrad- sowie andere Nahmobilitätsinfrastruktur schaffen klimaschonend und nachhaltig eine Entlastung des vorhandenen Straßenverkehrsnetzes.
- Eine Überprüfung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Landesstraßenbedarfsplan aufgeführten Projekte hinsichtlich ihrer Wirkung auf Klimaschutz, Verlagerung von Verkehren zulasten von umweltfreundlichen Verkehrsträgern, verkehrliche Notwendigkeit unter Einbeziehung vorhandener und zukünftiger alternativer Verkehrsinfrastruktur, Auswirkungen auf landwirtschaftlich genutzte oder natürliche Flächen sowie politische Beschlüsse der betroffenen kommunalen Vertretungen ist dringend geboten.
- Ein Moratorium für noch nicht mit der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist deshalb notwendig, damit die unter anderen Rahmenbedingungen und politischen Prioritäten aus dem letzten Jahrhundert gefassten Beschlüsse nicht die Zukunftsfestigkeit der Verkehrsinfrastruktur in NRW nachhaltig gefährden.

III. Der Landtag beschließt:

Die Landesregierung wird aufgefordert:

- Eine Überprüfung aller im Landesstraßenbedarfsplan aufgeführten Projekte hinsichtlich der Kriterien:
 - o Auswirkungen auf die Erreichung der Klimaschutzziele und durch das Projekt zu erwartenden CO₂-Emissionen durch Verlagerung oder Anziehung von Verkehr
 - o Auswirkungen der Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten oder anderer in Anspruch genommener Flächen durch die Neu- und Ausbauprojekte unter besonderer Berücksichtigung von Versickerung bei Starkregenereignissen sowie CO₂-Minderung durch Bäume und anderen Pflanzenbewuchs
 - o Tatsächliche verkehrliche Notwendigkeit unter Einbeziehung vorhandener oder zukünftiger alternativer Verkehrsinfrastruktur
 - o aktuelle politische Beschlusslagen vor Ort für oder gegen die geplanten Projekte
- ein Moratorium für alle noch in Planung befindlichen oder noch nicht mit der Planung begonnenen Projekte des Landesstraßenbedarfsplan einzulegen, bis die Überprüfung abgeschlossen ist
- gegenüber der Bundesregierung einzufordern, insbesondere bei den Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2030, die NRW betreffen, ebenso zu verfahren
- dem Landtag die Ergebnisse der Überprüfung und ggfs. Neubewertung der Projekte des Landesstraßenbedarfsplans zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen
- dem Landtag die Ergebnisse und ggfs. Neubewertung der Projekte des Bundes im BVWP 2030 zur Beratung vorzulegen und dem Bund gegenüber als Ergebnis der Beratung entsprechende Stellungnahmen abzugeben
- die im Haushaltseinzelplan des Verkehrsministeriums zukünftig eingestellten Mittel so zu gestalten, dass die Absicht, eine Gleichwertigkeit der Verkehrsträger untereinander herzustellen, auch finanziell abgebildet wird. Dazu sollen Defizite der bisher deutlich vernachlässigten und unterfinanzierten Infrastruktur wie Schiene, ÖPNV, Radverkehr und Nahmobilität kurz- und mittelfristig ausgeglichen werden mit dem Ziel, diese an die Netzdichte und Angebotspolitik der derzeit vorhandenen Straßeninfrastruktur langfristig anzugleichen.

Monika Düker
 Arndt Klocke
 Verena Schäffer
 Mehrdad Mostofizadeh

und Fraktion

Anlage 2a

Anregungen zur Gestaltung des Regional- und Fernverkehrs im Raum Leverkusen

Inhaltsverzeichnis

1	Autobahnen in Leverkusen	2
1.1	Ziele des Autobahnausbaus	2
1.2	Gegenwärtige Situation	2
1.3	Bauzeiten.....	3
1.4	Gegenwärtige Verkehrsführung	5
1.5	Verbleibende Staugefahr	5
1.6	Bundesverkehrswegeplan 2030	6
2	Historie der A 542.....	6
3	Verlängerung der A 452.....	7
3.1	Bauweise und Linienführung	7
3.2	Netzverknüpfung	8
3.3	Querschnitt der Fahrbahn.....	9
3.4	Naturschutzgebiete	10
3.5	Varianten	11
4	Vorteile.....	11
4.1	Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs	11
4.2	Engpässe und Belastung reduziert.....	11
4.3	Umfahrungsstrecke.....	11
4.4	Gesundheitsschutz	11
4.5	Ausweg aus der Konfrontation.....	11
5	Aufgaben.....	12
5.1	Verkehrsströme analysieren	12
5.2	Verkehrsprognose aktualisieren	12
5.3	Engpassanalyse durchführen	13
5.4	Gültigkeit der Planfeststellung klären.....	13
5.5	Nutzen-Kosten-Verhältnis ermitteln	14
5.6	Bundesverkehrswegeplan ergänzen.....	14
5.7	Durchgangstunnel klären.....	14
5.8	Politische Überprüfung	14

1 Autobahnen in Leverkusen

1.1 Ziele des Autobahnausbaus

Autobahnen sind Hochleistungsstraßen. Sie werden ausschließlich als Straßen für den schnellen Kfz-Verkehr betrieben und sollen ihre Verkehrsaufgaben mit hoher Verkehrssicherheit und hoher Qualität des Verkehrsablaufs erfüllen¹. Für die Planung ergeben sich daher viele Ansprüche. Autobahnen sollen (u.a.)

- die angestrebte Größe der Reisegeschwindigkeit gewährleisten,
- eine ausreichende Kapazität für den Prognoseverkehr zur Vermeidung von Überlastungen aufweisen,
- die Siedlungs- und Raumentwicklung unterstützen,
- bereits durch eine angemessene Streckenführung Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffemissionen so weit wie möglich vermeiden.

1.2 Gegenwärtige Situation



Im Raum Leverkusen werden seit Jahrzehnten alle Ziele des Autobahnbaus verfehlt.

- Infolge der Linienführung von zwei stark frequentierten Autobahnen im Stadtgebiet wird durch Lärm, Feinstaub und andere schädliche Emissionen die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet.

¹ RAA 2008 Ziff. 2.1 Richtlinie für die Anlage von Autobahnen

- Die Autobahnstrecken innerhalb des Stadtgebietes sind Schwerpunkte für Staus und Unfälle.
- Eine Gewichtsbeschränkung bei der Überfahrt der Rheinbrücke Leverkusen führt seit mehr als 7 Jahren durch Staus und Umwege bis heute bereits zu einem volkswirtschaftlichen Schaden von mehr als 5 Milliarden €. Der Schaden erhöht sich um ca. 750 Millionen € pro Jahr.
- Die hohen privatwirtschaftlichen Kosten des desolaten Zustands der Verkehrsbeziehungen führen tendenziell zum Wegzug von mittelständischen Betrieben bzw. behindern den Zuzug neuer Unternehmungen.

Den Verantwortlichen ist diese Situation seit Jahrzehnten bekannt. Verbesserungen sind nicht eingetreten. Die für den Ausbau der Autobahn verantwortliche Bauverwaltung hält unbeeinflussbar und durch wechselnde Landesregierungen unterstützt an dem Konzept fest, die vorhandenen Autobahnen durch die Stadt und durch eine Giftmülldeponie hindurch von 6 auf 8 Spuren zu verbreitern. Die Mehrheit der Bevölkerung hat sich gegen dieses Konzept ausgesprochen. So haben sich zum Beispiel bei einer Befragung durch Bürgerinitiativen mehr als 23.000 Bürgerinnen und Bürger für eine Verkehrsführung der A1 in einem Tunnel unter der Stadt, unter der Giftmülldeponie und unter dem Rhein ausgesprochen.

Die politisch Verantwortlichen auf Bundes- und Landesebene haben dem Willen der örtlichen Bevölkerung noch nicht Rechnung getragen. Inzwischen hat ein Parteienbündnis der im Rat der Stadt Leverkusen vertretenen Parteien und Bürgerinitiativen der Stadtverwaltung von Leverkusen aufgegeben, dem geplanten 8-spurigen Ausbau innerhalb der Stadt konsequent entgegenzutreten und die für den Bau nötigen kommunalen Genehmigungen und Bewilligungen zu verweigern.

1.3 Bauzeiten

Die Bauarbeiten dauern seit 2015 bereits 6 Jahre an und sollen nach den Angaben der Bauverwaltung im Jahr 2035, also nach 20 Jahren, zum Abschluss kommen. Die von der Bauverwaltung genannten Bauzeiten und Fertigstellungstermine sind höchst unglaublich. Sie wurden auch in der Vergangenheit regelmäßig und sehr stark überschritten.

In den Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2017 hat Straßen NRW auf die Dringlichkeit hingewiesen und einen Fertigstellungstermin für die erste Rheinbrücke im Jahr 2020 ²genannt. Diese Argumentation war unter anderem ein Grund für die Baugenehmigung. Als Fertigstellungstermin für das gesamte Projekt mit 2 Brücken über den Rhein und 10 weiteren Brücken wurde von Straßen NRW das Jahr 2024 genannt.

Im Jahr 2020, dem angegebenen Jahr der Fertigstellung, war weniger als die Hälfte der ersten Rheinbrücke fertiggestellt. Die Arbeiten wurden unterbrochen. Der Auftraggeber hatte den Bauvertrag gekündigt. Als Dauer der Unterbrechung hat der Landesverkehrsminister Wüst im Sommer 2020 einen Zeitraum von 6 Monaten und als Fertigstellungstermin der nördlichen Teilbrücke den September 2023³ genannt. Tatsächlich dauerte die Unterbrechung der Bauarbeiten mit mehr als einem Jahr doppelt so lange wie angekündigt. Die Inbetriebnahme der nördlichen Teilbrücke zum angekündigten Zeitpunkt, September 2023, ist nach dem Stand der Bauarbeiten nahezu unmöglich.

² Planfeststellungsunterlagen, Unterlage 1, Seite 228

³ Seinerzeit amtierender Verkehrsminister H. Wüst, Landtag NRW, Plenarprotokoll 17/89, Seite 24

Realistische Termine für die Inbetriebnahme lassen sich aus meiner Sicht abschätzen

für die	nördliche Rheinbrücke	nicht vor 2026 (und nicht 2023),
für die	südliche Rheinbrücke	nicht vor 2030 (und nicht 2026).

Für den Verkehr ist nicht der Fertigstellungstermin der Rheinbrücke maßgebend, sondern der Eröffnungstermin einer Rheinquerung ohne Gewichtsbeschränkung.

Für die Verkehrsfreigabe ohne eine Gewichtsbeschränkung, müssten noch alle Zufahrten zur Brücke fertiggestellt sein. Das sind nach gegenwärtiger Planung 10 weitere Brücken im Bereich der ehemaligen Bayer Giftmülldeponie und dem Kreuz Leverkusen West. Im Bereich der ehemaligen Bayer Giftmülldeponie werden für diese neu zu bauenden Brücken Tiefgründungen erforderlich. Dazu sind Großbohrpfähle geplant, mit denen die Lasten aus dem Eigengewicht der Brückenkonstruktion und aus dem Verkehr durch die nicht tragfähigen Schichten der Deponie hindurch bis in den tragfähigen Untergrund geleitet werden sollen. Die Gründungsarbeiten sind bautechnisch und umwelttechnisch höchst riskant.

Mit den dafür notwendigen Ausführungsplanungen konnte noch nicht begonnen werden, weil die Brücken der Zufahrtsrampen im Kreuz Leverkusen West weder ausgeschrieben noch vergeben worden sind.

Die von Straßen NRW nunmehr genannten Bauzeiten setzen einen idealen und störungsfreien Bauablauf voraus. Bei der langen Bauzeit und den höchst komplizierten und gefährlichen Bauarbeiten muss mit Störungen durch Ausführungs- oder Planungsmängel sowie Störungen durch unvorhergesehene Ereignisse oder durch den Einfluss Dritter gerechnet werden.

Wenn man den bisherigen Planungs- und Baufortschritt einer Hochrechnung zugrunde legt, dann ist mit einer Inbetriebnahme der von 6 auf 8 Spuren erweiterten A1 im Stadtgebiet von Leverkusen nicht vor dem Jahr 2038 zu rechnen

Damit wäre nur ein Teilabschnitt von 4,5 km der A1 in Betrieb. Es fehlt der innerstädtische Bauabschnitt (BA 2) mit ca. 3 km Länge bis zum Kreuz Leverkusen. Für diesen bautechnisch und baubetrieblich sowie verkehrstechnisch extrem schwierigeren Bauabschnitt ist die Bauweise noch nicht geklärt. Der Vorhabenträger hat für die Variante eines kurzen Tunnels (den sogenannten Tunnel statt Stelze) zuletzt eine Bauzeit von 8 Jahren und für eine Brückenlösung eine Bauzeit von 4 Jahren angegeben.

Die Vorplanung mit einer Brückenlösung wurde dem Rat der Stadt Leverkusen von Straßen NRW vor mehr als 7 Jahren bereits am 25.4.2014 vorgestellt.⁴ Die Bemühungen des Rats der Stadt Leverkusen, die Planung zu ändern und einen Tunnel anstelle einer Brücke für die A1 im Stadtgebiet zu bauen, sind erfolglos geblieben. Die Untersuchungen der Alternativen haben (bis jetzt) 7 Jahre gedauert. Eine Änderung der vermutlich ca. 10 Jahre alten Planung ist nicht erkennbar. Ein Fortschritt zeichnet sich nicht ab. Die Straßenbauverwaltung lehnt den kurzen Tunnel ab und verweist darauf, dass der kurze Tunnel in der Stadt nur gebaut werden kann, wenn man den totalen Zusammenbruch des innerstädtischen Verkehrs in Kauf nimmt. Das war schon vor 10 Jahren erkennbar, wurde dem Rat der Stadt Leverkusen aber erst vor ca. einem Jahr mitgeteilt. Die großen Hoffnungen vieler Ratsmitglieder und Bürger auf einen „Tunnel statt Stelze“ waren von vornherein hoffnungslos.

⁴ A1 bei LEV | Autobahnausbau bei Leverkusen
Informationsveranstaltung zum Stand der Planung Rheinquerung A1
Straßen NRW bei Stadt Leverkusen | 25. Juni 2014

Der Unterzeichner kann die Argumentation der Straßenbauverwaltung unterstützen. Die Dauer und der Grad der Behinderung des innerstädtischen Lebens durch den Bau eines kurzen Tunnels wird einen Dauerstau der Zufahrtsstraßen zur Baustelle und der benachbarten untergeordneten Straßen zur Folge haben. Es ist zu befürchten, dass ganze Stadtteile veröden, weil die Einwohner umziehen und viele Geschäfte und Betriebe schließen.

1.4 Gegenwärtige Verkehrsführung

Die gegenwärtige Verkehrsführung des Fernverkehrs im Raum Leverkusen ist gekennzeichnet durch eine Konzentration auf wenige Verkehrswege.

Durch die Einschränkung auf wenige Verkehrswege steigt das Risiko eines Infarkts. So sind zum Beispiel Staus mit einer Dauer von mehr als 90 Minuten über einen Zeitraum von mehr als 6 Stunden pro Tag üblich.

Es fehlen im Bereich Leverkusen die in vergleichbaren Fällen an anderen Orten in Deutschland gebauten Dreiecksverbindungen oder Parallelstrecken. Das Kreuz Leverkusen ist das Autobahnkreuz mit der größten durchschnittlichen Verkehrsdichte auf engstem Raum und mit unmittelbar angrenzender Wohnbebauung.

Die durchschnittlichen für 2025 prognostizierten Verkehrsdichten betragen

- *In Nord-Süd-Richtung* auf der A3 ca. 160.000 Kfz/24h.
- *in Ost-West-Richtung* auf der A1 ca. 140.000 Kfz/24h.

Zur Bewältigung der erwarteten Verkehrsströme ist es vorgesehen, die vorhandenen Autobahnen A1 und A3 mit 8 Richtungsfahrbahnen anstelle von 6 Richtungsfahrbahnen auszubauen. Für den Ausbau von 6 Richtungsfahrbahnen auf 8 Richtungsfahrbahnen sollen nach gegenwärtiger Planung u. a. Wohngebäude abgerissen werden.

Ein weiteres Kennzeichen der Verkehrsführung im Raum Leverkusen ist die asymmetrische Belastung des Kreuzes Leverkusen durch einen extrem hohen Anteil von Linksabbiegern aus östlicher und südlicher Richtung. Dies ist unter anderem dadurch bedingt, dass der Abschnitt der A1 zwischen dem Kreuz Leverkusen und der Anschlussstelle Köln Niehl durch den regionalen Verkehr des Kölner Rings belastet wird. Es fehlen also nicht nur Entlastungsstrecken, sondern es wird eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Fernautobahnen A1 und A3 durch den Verkehr einer Stadtautobahn bewirkt.

Bei der vorhandenen Verkehrsdichte entstehen die Staus bei der Einfädelung der Linksabbieger. Die vorgesehene Verbreiterung der Verkehrsflächen wird daher nicht ausreichen, um die Staus am Kreuz Leverkusen zu beseitigen. Eine Abhilfe ist nur möglich, wenn Verkehrsströme vom Autobahnkreuz Leverkusen ferngehalten werden. Diese Erkenntnisse sind nicht neu. Sie wurden, wie das Beispiel der BAB A 542 zeigt, bereits in den 60er-Jahren in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

1.5 Verbleibende Staugefahr

Mit der vorliegenden Planung für den Ausbau der Autobahnen A1 und A3 im Stadtgebiet von Leverkusen werden die Verkehrsprobleme nicht gelöst. Das zeigt die Engpassanalyse des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030).

Sowohl für die A1 als auch für die A3 im Stadtgebiet von Leverkusen wird in der Engpassanalyse des Bundesverkehrswegeplans auf die verbleibende Staugefahr verwiesen.

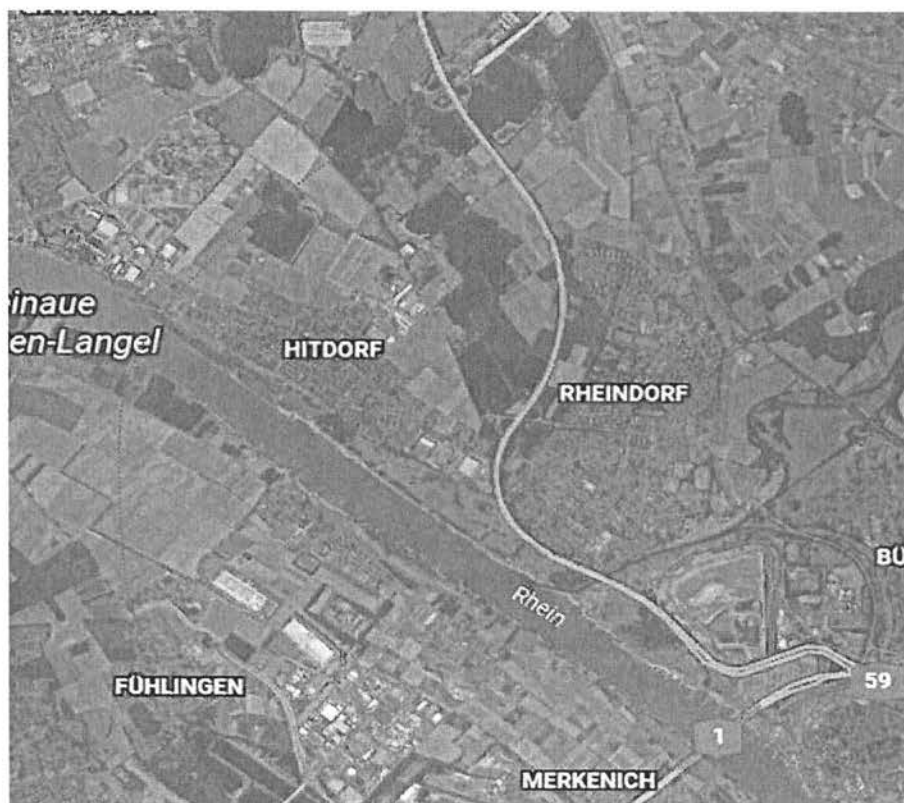
Danach ist schon jetzt erkennbar, dass im Stadtgebiet von Leverkusen, auch wenn alle geplanten Baumaßnahmen nach mehr als 30 Jahren Bauzeit abgeschlossen sind, noch immer Staus an mehr als 300 Stunden im Jahr entstehen werden⁵.

1.6 Bundesverkehrswegeplan 2030

Der BVWP 2030 wurde vom BMVI mit gutachterlicher Unterstützung erarbeitet und wurde vom Bundeskabinett verabschiedet. Auf Grundlage des BVWP werden die Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger entworfen. Im sogenannten Zielnetz, also bei Realisierung aller in der Bedarfsplanung aufgelisteten Bauvorhaben, bleiben für die Fernstraßenautobahnen im Raum Leverkusen erhebliche Mängel für die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs.

2 Historie der A 542

Im Jahr 1965 hatte die Straßenbauverwaltung des Rheinlandes eine Forderung der Stadt Langenfeld nach dem Bau einer südlichen Umgehungsstraße übernommen und eine 2-spurige Ersatzbundesstraße (EB 229) geplant. Vorgesehen war eine Verknüpfung der linksrheinischen A 57 mit der A3. Die Verkehrsbedeutung dieser Querspange wurde früh erkannt und in den Jahren 1972-1975 ein Planfeststellungsverfahren für einen 4-spurigen Ausbau als Autobahn durchgeführt. Dabei hat die Straßenbauverwaltung, den Forderungen der Stadt Langenfeld folgend, einen zusätzlichen Autobahnanschluss an das städtische Straßennetz, weitergehende Lärmschutzmaßnahmen und den Bau einer Brücke im Zuge eines Wanderweges erfüllt.



Luftbild mögliche Streckenführung
Quelle: Entwurf des Verfassers

⁵ BVWP 2030 Seite 19 Engpassanalyse Straße

Zwischen 1979 und 1986 wurde zunächst ein 5 km langes Teilstück zwischen dem Autobahndreieck Langenfeld und dem halben Autobahnkreuz Mohnheim Süd gebaut.

Die genehmigte Planung, die A 542 über eine neu zu bauende Rheinbrücke bis zur A 57 bei Köln Worringen zu verlängern, wurde angeblich aus Kostengründen aufgegeben und bis heute nicht weiterverfolgt.⁶ Einer anderen Pressemitteilung zufolge hat der Rat der Stadt Köln die Querung der Rheinauen zugunsten des Naturschutzgebietes Worninger Bruch abgelehnt.⁷

In der Zwischenzeit ist auf dem für die Verlängerung der A542 vorgesehenen Gelände in großem Umfang Kies abgebaut worden. Außerdem sind durch Freizeiteinrichtungen und Wohnbebauung, insbesondere aber durch die wachsende Bedeutung des Naturschutzes im Planungsrecht, neue Umstände entstanden, die eine Überprüfung und Anpassung der ursprünglichen Planung erforderlich machen.

Fazit

Das Baurecht für die Verlängerung der A542 lag vor. Die geplante Querspange zur Entlastung der Rheinbrücke Leverkusen der Stadt Leverkusen wurde nur zur Hälfte realisiert.

Der damalige Grund, das Vorhaben aufzugeben, waren die Kosten. Dieser Grund ist aktuell nicht maßgebend. Zusammen mit den umweltfachlichen und baufachlichen und verkehrstechnischen Fragen sollte das damalige Vorhaben heute neu bewertet werden.

3 Verlängerung der A 452

3.1 Bauweise und Linienführung



Autobahnnetz im Raum Köln

ergänzt mit dem Fernverkehrsweg B 9 und einer Verlängerung der A 542 **Quelle: Entwurf des Verfassers**

⁶ Westdeutsche Zeitung 2009-17-12 Das Ende für die Dauerbaustelle A 542 ist nah

⁷ RP-online 2008-03-12 Langenfeld_Monheim Stadtstrecke statt Fernachse

An das vorhandene Autobahnkreuz Monheim Süd in südwestlicher Richtung anschließend kann die Verlängerung der A 542 im Bereich eines Baggersees als Spannbetonbrücke ausgebildet werden und über einen landwirtschaftlichen genutzten Streifen zum Rhein geführt werden.

Der Rhein wird zweckmäßigerweise mit einer einhöftigen schrägseilverspannten Stahlverbundbrücke⁸ überwunden und die Verlängerung der Rheinbrücke bis hinter den Schutzdeich in Betonbauweise ausgeführt. Außerhalb der Rheinwiesen kann die Verlängerung der A542 bis zur Bundesstraße B9 nahezu ebenerdig in die Nähe der Ortschaft Fühlingen geführt werden. Die Bundesstraße B9 ist durch für den Fernverkehr geeignete Straßen und die Anschlussstellen Köln Chorweiler und Köln Worringen mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden linksrheinischen A 57 verbunden. Dadurch werden dem Ziel- und Quellverkehr in Nord-Süd-Richtung aus der Metropolregion Köln drei zusätzliche Verkehrswege eröffnet, um die A3 im Bereich Leverkusen incl. dem Kreuz Leverkusen zu umfahren. Diese sind der Nordabschnitt der A 59, die B9 und die A 57.

Die beschriebene Linienführung und Bauweise ist lediglich ein Beispiel einer sparsamen Ausführung.

Fazit

Die Verlängerung der A 542 ist bautechnisch einfach. Die Streckenlänge beträgt ca. 5 km. Bebaute Flächen werden nicht berührt. Mit einem geringen Aufwand kann eine große Wirkung erzeugt werden.

Andere Formen der Verlängerung zum Beispiel bis zur A 59 oder der Rheinquerung zum Beispiel mit zwei maschinellen Tunnelvortrieben für jeweils zwei Fahrspuren sind möglich. Entscheidend werden dabei die baurechtliche Durchsetzungsfähigkeit und das Nutzen-Kosten-Verhältnis sein.

3.2 Netzverknüpfung

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Widerstand gegen Staus wird im Wesentlichen durch deren Verknüpfungen und Anzahl der Verkehrsknoten gestärkt und gestützt. Dabei müssen nicht nur die Magistralen des Fernverkehrs einbezogen werden, sondern alle für den regionalen und überregionalen Verkehr geeigneten Straßen, insbesondere die vorhandenen Bundesstraßen.

Das Prinzip einer Verlängerung der A542 ist in erster Linie eine Stärkung der Netzfunktion. Das durch Verknüpfungen gestärkte Verkehrsnetz ermöglicht es den Verkehrsteilnehmern Staus auszuweichen. Damit werden auch Staus und Unfälle vermieden.

Der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer nutzt Navigationsgeräte. Bei Staus oder stockenden Verkehr werden diesen Verkehrsteilnehmer alternative Strecken empfohlen. Der KI geförderte Ausbau der Stauerfassung wird die Möglichkeiten der Verkehrslenkung mit aktuellen Daten weiter verbessern. Die Verkehrslenkung kann aber nur funktionieren, wenn auch mindestens zwei Strecken zur Verfügung stehen, die untereinander gut verknüpft sind.

⁸ Ähnlich der Rheinbrücke Wesel

Die vorgeschlagene Verlängerung der A542 verknüpft die rechtsrheinischen Autobahnen Autobahn A3 und A 59 direkt mit der Bundesstraße B 9 und indirekt mit der linksrheinischen Autobahn A 57 und der in Ost-West-Richtung verlaufender A1. Die dazu nötigen Fernstraßenverbindungen sind mit der Verlängerung der Industriestraße bis Fühlingen an das Autobahnkreuz Köln-Niehl vorhanden. So wird die fehlende Verknüpfung der B9 mit der A1 ersetzt. Mit einem Lückenschluss von annähernd 5 km Länge werden insgesamt fünf Autobahnen oder Fernstraßen neu miteinander verknüpft.

A3-A1; A3-A57; B9-A59; B9-A1; B9-A542;

Dem Berufs- und Werksverkehr im Norden von Köln gelegenen Industriebetriebe werden alternative Strecken zur Verfügung gestellt, um die Rheinbrücke Leverkusen und das Kreuz Leverkusen zum umfahren.

Für den in nördlicher Richtung aus der Stadt Köln herausführenden Verkehr wird ebenfalls eine Alternative geboten, um die stauanfälligen Streckenabschnitte im Stadtgebiet von Leverkusen zu umgehen.

3.3 Querschnitt der Fahrbahn

Um die Einheitlichkeit von Autobahnen vergleichbarer Netzfunktion und Verkehrsbedeutung zu gewährleisten, werden sie nach Straßenkategorien und Entwurfsklassen unterschieden⁹.

Nach Ansicht des Verfassers ist es ausreichend, die Verlängerung der A 542 als autobahnähnliche Straße der Straßenkategorie AS II nach den Entwurfsklasse EKA 2 mit dem Regelquerschnitt RQ 25 auszuführen. Die ermöglichte Reisegeschwindigkeit ist dabei mit 100 km/h zwar niedriger als bei Überregionalautobahnen (keine Geschwindigkeitsbegrenzung), die Verkehrsstärke DTV in Kfz/24h ist jedoch mit 20.000 bis 75.000 Fahrzeugen¹⁰ für die gewünschte Ausweich- und Umfahrfunktionen ausreichend. Aufgrund der niedrigeren Grenzwerte für die Entwurfselemente, wie Mindeststrahlen bei Kurven und zulässigen Längsneigungen, ist eine einfachere Linienführung und Anpassung an Zwangspunkte im Gelände möglich.

Fazit

Die Autobahn A542 kann als 4-spurige Bundesstraße fortgeführt werden.

⁹ Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAA 2008, Seite 16
Ziff. 3.2 Straßenkategorien und Entwurfsklassen

¹⁰ Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAA 2008, Seite 23
Bild 7 Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 3

3.4 Naturschutzgebiete

Wesentliche Zwangspunkte sind die vom Land Nordrhein-Westfalen ausgewiesenen Naturschutzgebiete. Diese sind in der Karte rotbraun schraffiert.



Kartenausschnitt Naturschutzgebiete und Nationalpark NRW

Quelle: Geobasisdaten: © Geobasis NRW 2013, © GeoBasis-DE / BKG 2013

Die Verlängerung der A542 quert die als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Rheinwiesen. Die übrigen Naturschutzgebiete, insbesondere der Bruchwald im Bereich einer ehemaligen Rheinschleife bei Worringen, können umgangen werden.

Die Beeinträchtigung der Naturschutzfunktion der linksseitigen Rheinwiesen ist vergleichsweise gering und nach Ansicht des Verfassers hinnehmbar, weil auf dem Gelände keine Straßendämme errichtet werden müssen. In diesem Bereich kann eine Vorlandbrücke mit einer Gesamtbreite von 26 m (RQ 25 B) in einer Höhe von mehr als 10 m über die zu schützenden Flächen hinweg geführt werden. Das Schutzgebiet kann so erhalten bleiben.

Fazit

Einer Verlängerung der A542 steht kein Naturschutzgebiet entgegen.
Andere unüberwindliche Zwangspunkte sind nicht zu erkennen.

Hinweis

Die im Bau befindlichen Rheinbrücken Leverkusen der A1 queren ebenfalls das Naturschutzgebiet der Rheinauen. Mit einer Gesamtbreite von annähernd 70 m und 12 Fahrspuren wird dabei die Natur weit mehr beeinträchtigt als das mit einer Brücke bei Hitdorf von 26 m Breite mit 4 Fahrspuren zu befürchten ist.

3.5 Varianten

Für die Autobahnquerspange nördlich von Leverkusen steht eine Reihe von Varianten zur Verfügung. Sie betreffen nicht nur die Linienführung und den Querschnitt sondern auch die Verknüpfungen (A9 oder A59) sowie die Form der Rheinquerung.

Aus der Sicht des Naturschutzes und Landschaftsschutzes ist ein Tunnel einer Brücke vorzuziehen. Die Entwicklung des maschinellen Tunnelvortriebs (MTB) ermöglicht es bei einer Entwicklungslänge von mehr als 1,5 km den Tunnel bezogen auf die Länge mit annähernd den gleichen Baukosten zu bauen, wie einen Tunnel.

4 Vorteile

Die Vorteile einer Verlängerung der A 542 sind gemessen an dem geringen finanziellen bautechnischen Aufwand sehr hoch.

4.1 Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs

Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden in der gesamten Region verbessert. Den regionalen und dem Durchgangsverkehr wird eine Ausweisstrecke angeboten, um den Verkehrsengpass am Kreuz Leverkusen und der Rheinbrücke Leverkusen zu umfahren.

4.2 Engpässe und Belastung reduziert

Dabei werden die Autobahnen A3 und A1 im Stadtgebiet Leverkusen entlastet. Die Engpässe werden reduziert. Der Verkehr wird durch siedlungsferne Gebiete geleitet. Dadurch werden die Einwohner der Stadt Leverkusen von Verkehrslärm, Feinstaub und anderen schädlichen Emissionen entlastet.

4.3 Umfahungsstrecke

Die ca. 5 km lange Strecke einschließlich der Rheinbrücke bei Hitdorf kann in einer Bauzeit ca. 4 Jahren fertiggestellt werden. Dadurch entsteht während der Bauarbeiten an der A1 und A3 innerhalb des Stadtgebietes von Leverkusen eine Umfahungsstrecke zur Verfügung.

4.4 Gesundheitsschutz

Die Entlastung der Bevölkerung ist nicht nur auf den Autoverkehr beschränkt. Sie betrifft auch die Gefährdung der Gesundheit, der von dem Verkehr durch das Stadtgebiet ausgeht.

4.5 Ausweg aus der Konfrontation

Vermutlich wird die Verlängerung der A 542 von ca. 40.000 Fahrzeugen pro Tag genutzt. Dadurch kann eventuell die A1 im Stadtgebiet von Leverkusen so weit entlastet werden, dass die Verbreiterung von 6 auf 8 Spuren entfallen kann.

Eine Verlängerung der A 542 und Verknüpfung mit den linksrheinischen Autobahnen und Fernstraßen könnte von den im Stadtrat von Leverkusen vertretenen Parteien und dem Bundesministerium für Verkehr unterstützt werden. Dadurch wäre eine erste Annäherung der streitenden Parteien möglich und der Weg für weitere einvernehmliche Änderungen an der für die Bürger der Stadt unerträglichen Verkehrsführung eröffnet.

5 Aufgaben

5.1 Verkehrsströme analysieren

Die Auswirkungen einer Verlängerung der A542 sollten zunächst auf elektronischem Wege an einem massnahmensensitiven Verkehrsmodell untersucht werden.

Dabei ist zu erwarten, dass die Belastung der innerstädtischen Abschnitte der in Ost-West-Richtung verlaufenden A1 in den Bauabschnitten BA1 und BA2 stark reduziert wird. Vermutlich ist die Reduzierung bereits so groß, dass auf den 4-spurigen Ausbau verzichtet werden kann.

Die Kenntnis der zu erwartenden Verlagerung der Verkehrsströme durch eine Verlängerung der A542 und die Verknüpfung der auf der linken und rechten Rheinseite verlaufenden Autobahn ist zwingend notwendig. Sie ist die Grundlage für jede weitere Entscheidung.

Auch wenn die entlastende Wirkung für die Stadt Leverkusen entgegen der Erwartung des Unterzeichners gering ist, wäre dies eine wesentliche Grundlage für alle weiteren technischen und politischen Entscheidungen.

5.2 Verkehrsprognose aktualisieren

Außerdem sollte die Verkehrsprognose aktualisiert werden.

Die Entscheidung, die A1 im Raum Leverkusen von 3 auf 4 Richtungsfahrbahnen zu verbreitern, beruht auf einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012¹¹. Grundlage sind die Betrachtungsjahre 2007 und 2008¹².

Zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung werden die Verkehrsmengen auf den Bundesfernstraßen und den Landesstraßen alle 5 Jahre erfasst. Diese Straßenverkehrszählung (SVZ) ist eine wiederkehrende Aufgabe der Straßenbauverwaltung und Teil einer bundesweiten Erhebung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die Zählergebnisse sind wesentliche Grundlagen der Straßenplanungen. Die ermittelten Ergebnisse dienen auch der Planung von Lärmschutzeinrichtungen und anderen Schutzvorkehrungen.

2020 sollte erneut gezählt werden. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die Durchführung der SVZ jedoch auf das Jahr 2021 verschoben. Die manuellen und videounterstützten Zählungen haben Anfang April begonnen und sind im Oktober 2021 beendet worden. Die aktuellen Zahlen müssten in Kürze vorliegen.

Eine Aktualisierung der Verkehrsprognose ist außerdem nötig, weil der aktuell von der Vorhabenträgerin genannte Fertigstellungstermin (2035) hinter dem Prognosehorizont (2030) der Ausbauplanung und des Bundesverkehrswegeplans liegt.

¹¹ Verkehrsuntersuchung Raum Leverkusen" (Brilon, Bondzio, Weiser; Dez. 2012)

¹² Erläuterungsbericht Seite 20 zum Feststellungsantrag vom 30.10.2015

In den vergangenen 5 Jahren zeichnet sich bei vielen Verkehrswegen ein Rückgang der Verkehrsbelastung bei PKWs und eine Zunahme bei LKWs ab. Der Anteil des Schwerlastverkehrs auf der A1 beträgt für die fraglichen Planungsabschnitte 13,9 %. Der PKW Verkehr ist also maßgebend. Im Zuge der coronabedingten Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den Betrieben in häusliche Büros ist im Berufsverkehr mit PKWs ein Rückgang zu vermuten. Die Verkehrsprognose für den geplanten Ausbau der Autobahn im Stadtgebiet von Leverkusen müsste die bereits eingetretenen und die sich abzeichnenden Änderungen bei der Anzahl der Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

Fazit

Aus den zuvor beschriebenen Gründen ist unter Umständen die geplante Verbreiterung der Autobahn zum Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung gar nicht nötig. Dies wäre eine eklatante Fehlinvestition und ein deutlicher Verstoß gegen die Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, eine ausreichende Kapazität ¹³ für den Prognoseverkehr möglichst kostengünstig ¹⁴ herzustellen.

5.3 Engpassanalyse durchführen

Es bleibt zu überprüfen, ob und wie weit eine Verlängerung der A452 zur Beseitigung oder Minderung der Staugefahr auf den Autobahnen im Stadtgebiet von Leverkusen beitragen kann. Jedenfalls ist es unbefriedigend, dass den Verkehrsteilnehmern und der örtlichen Bevölkerung Einschränkungen und Belastungen durch Bauarbeiten an den Autobahnen über einen extrem langen Zeitraum zugemutet werden, ohne dass dadurch die Belastungen und Einschränkungen beseitigt werden.

Vermutlich wird eine Verlängerung der A542 zur Abhilfe verhelfen. Dies sollte von den zuständigen Stellen unvoreingenommen und fachkundig geklärt werden.

5.4 Gültigkeit der Planfeststellung klären

Möglicherweise ist kein weiteres Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der A542 erforderlich, weil die ursprüngliche Planfeststellung noch rechtskräftig ist.

Dies wäre z.B. dann der Fall, wenn die Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Köln) den Planfeststellungsbeschluss von 1975 nicht formal aufgehoben hat und der Vorhabens-träger (Landschaftsverband Rheinland) das Planvorhaben nicht endgültig aufgegeben hat.

Unter diesen Umständen kann die alte Baugenehmigung (Planfeststellung aus 1974) weiter gültig sein. Ein weiteres Planfeststellungsverfahren ist dann nicht erforderlich. Mit der Ausschreibungsplanung könnte in diesem Fall sofort begonnen werden. Mit den Bauarbeiten kann aber erst begonnen werden, wenn die Finanzierung der Verlängerung der A 542 genehmigt ist.

Plankonkurrenz

Für den Fall, dass die Flächen inzwischen von anderen Fachplanungen in Anspruch genommen worden sind, müssten die Gemeinden und die anderen Betroffenen erneut angehört werden. Das hätte dann ein erneutes Planfeststellungsverfahren zur Folge.

¹³ RAA 2008 Ziff. 2.1 Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, Ziele und Maßnahmen

¹⁴ RAA 2008 Ziff. 2.1 Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, Ziele und Maßnahmen

5.5 Nutzen-Kosten-Verhältnis ermitteln

Um den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Verlängerung der A542 zu bewerten, muss das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) berechnet werden. Wenn der Nutzen größer ist als die Kosten, wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan. Der Verfasser erwartet ein Nutzen Kosten Verhältnis weit über 1.

5.6 Bundesverkehrswegeplan ergänzen

Der sogenannte Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein von der Bundesregierung beschlossenes Regierungsprogramm für den Bau von Eisenbahnstrecken, Wasserstraßen und Fernstraßen. Der BVWP hat keine Gesetzeskraft. Zurzeit ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 gültig. Er erfasst den Zeitraum von 2016-2030.

Eine Verlängerung der A 542 ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

5.7 Durchgangstunnel klären

Die Verlängerung der A542 eröffnet für einem Teil des Verkehrs eine Umgehung der Stadt Leverkusen. Damit sind die Probleme in der Stadt nicht geklärt, weil der größte Teil des Verkehrs auch bei einer Umgehungsstrecke im Norden weiter durch die Stadt fließen wird.

Die Kombinationslösung mit einer Brücke über den Rhein und einen Durchgangstunnel unter dem Rhein, der Deponie und der Stadt bleibt nach der Überzeugung des Verfassers für die A1 weiterhin die zweckmäßigste und annehmbarste Lösung.

5.8 Politische Überprüfung

In der Frage einer zweckmäßigen Form der Rheinquerung Leverkusen wird eine politische Prüfung immer dringender. Die fragwürdige Baugenehmigung, der über mehr als 10 Jahre andauernde effektive Planungsstillstand, die ausufernden Baukosten und Bauzeiten, die ungeklärte Form des Ausbaus im Stadtgebiet und vor allen Dingen die Feststellung im Bundesverkehrswegeplans 2030, dass auch nach Abschluss der geplanten Bauarbeiten weiterhin mit erheblichen Staus im Raum Leverkusen gerechnet werden muss, erzwingen unter logischen Gesichtspunkten eine grundlegende Überprüfung des Vorhabens.

Dafür ist der jetzige Zeitpunkt günstig. Die erteilten Aufträge umfassen nur den Bau der nördlichen Rheinbrücke. Der Abbruch der vorhandenen Brücke und der Neubau der südlichen Brücke sind noch nicht beauftragt. Viele Alternativen sind noch offen. Ihre Wirksamkeit ist noch nicht überprüft. So ist zum Beispiel nicht geklärt, welche Auswirkungen auf Verkehr und Klima entstehen, wenn die vorhandene Rheinbrücke Leverkusen für eine geringere Belastung ertüchtigt und erhalten bleibt und auf den genehmigten Neubau der südlichen Rheinbrücke verzichtet wird.

Die internationalen Abkommen wie der Weltklimavertrag von Paris (2015) und die UN-Klimakonferenz von Glasgow (2021) zeigen, dass auch der Straßenverkehr einen Beitrag zum Schutz vor den zerstörerischen Kräften des Kfz-Verkehrs leisten kann und leisten muss. Insbesondere der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts¹⁵ vom März dieses Jahrs betont die Freiheitsrechte künftiger Generationen fordert eine sofortige Einsparung des CO₂ Ausstoßes, wo immer möglich.

Das wird nicht erreicht, wenn die Fernstraßen als Rollbahnen für den Verkehr der Zukunft bei einer zweifelhaften Prognosesicherheit gebaut werden. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts stellt vielmehr darauf ab, dass beim CO₂ Ausstoß an jeder Stelle gespart werden muss. An jeder Stelle bedeutet auch, ab sofort.

Das Einsparungspotenzial bei klima- und gesundheitsgefährdenden Emissionen ist bei dem Bauvorhaben der Rheinquerung der A1 bei Leverkusen in der geplanten Form bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Aufgestellt am 5.12.2021



Dipl.-Ing. Helmut Hesse

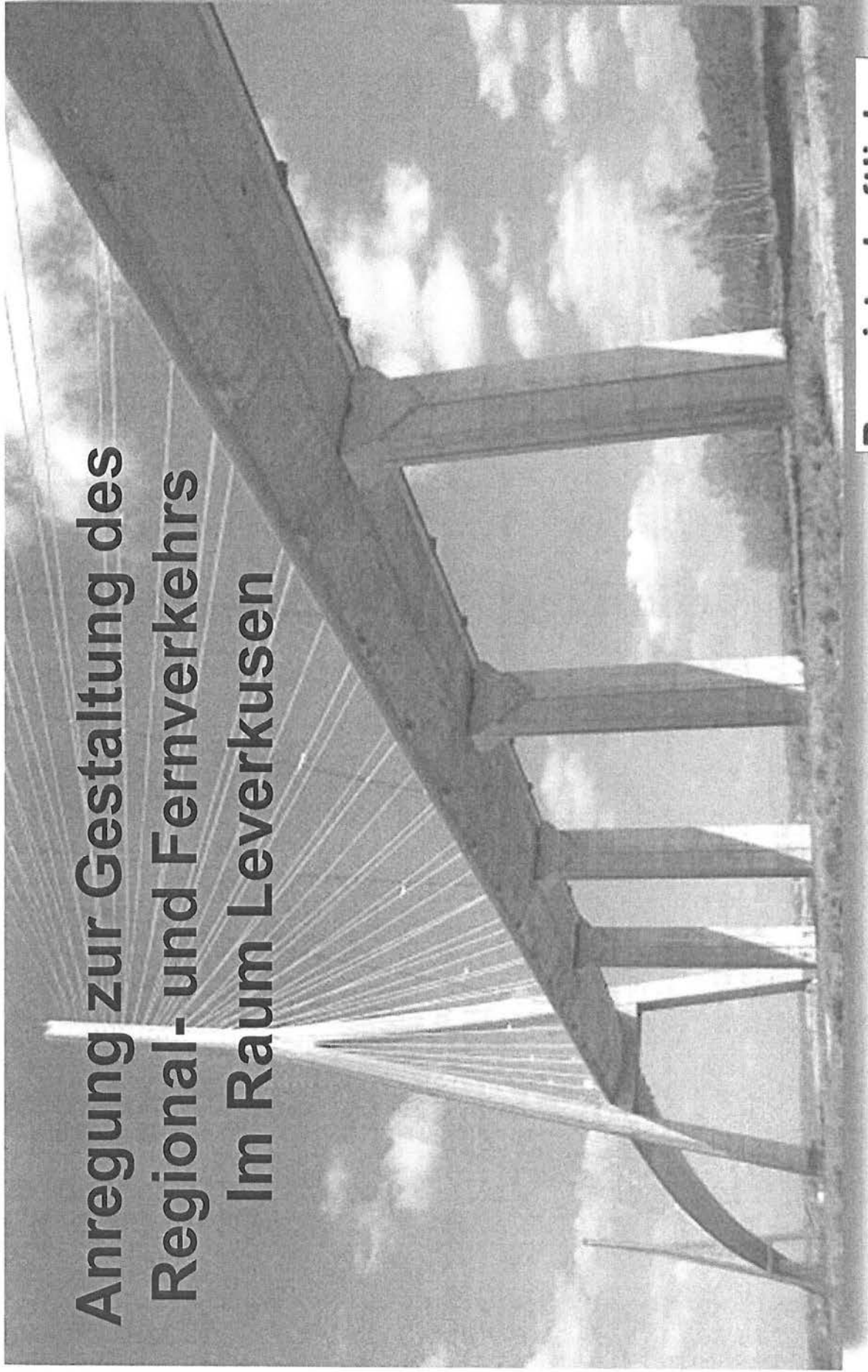
¹⁵ Beschluss BVerG 1 BvG2656/18 vom 24.3.2021

Anregung zur Gestaltung des Regional- und Fernverkehrs Im Raum Leverkusen

Verlängerung der A 542

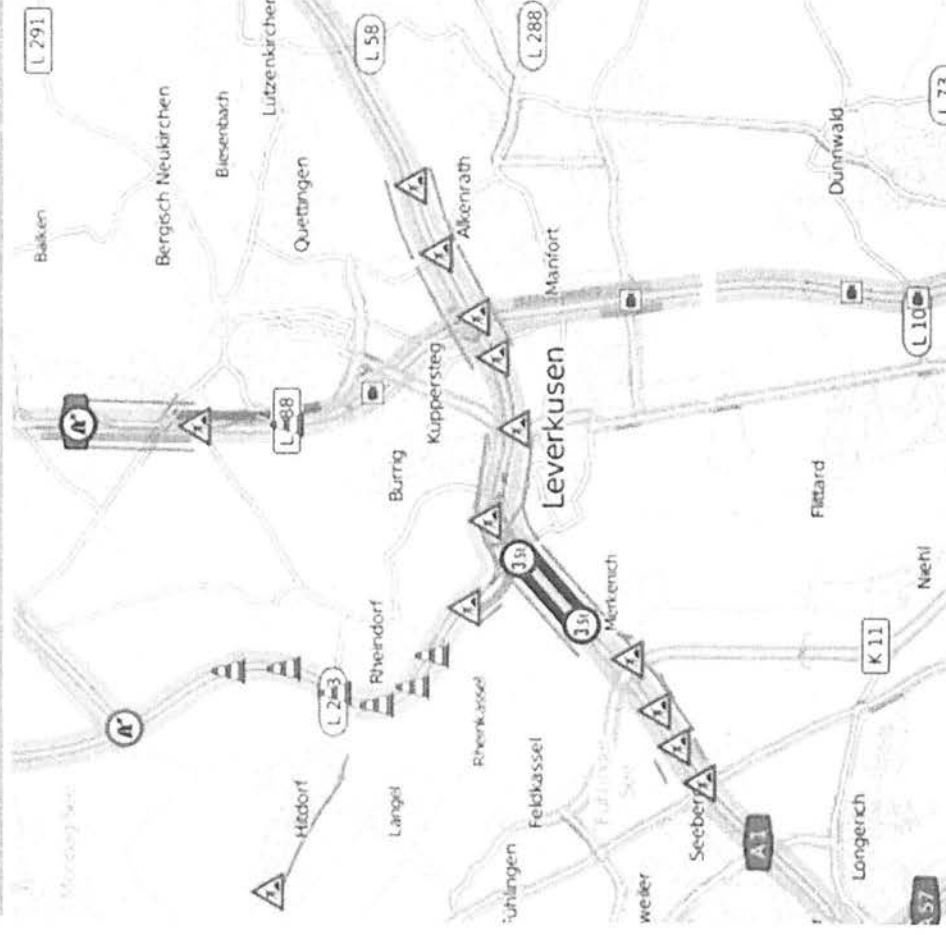
Bauwirtschaftliche
Ingenieur **Beratung**
Dipl.-Ing. Helmut Hesse

Anlage 2b



Situation

Auswirkungen



**Zwei stark frequentierte Autobahnen
im Stadtgebiet**

Schwerpunkte von Staus und Unfällen

**Gesundheitsgefährdung durch Lärm
Feinstaub und andere schädliche
Emissionen**

**Hohe privatwirtschaftliche Kosten
hoher volkswirtschaftlicher Schaden**

Situation

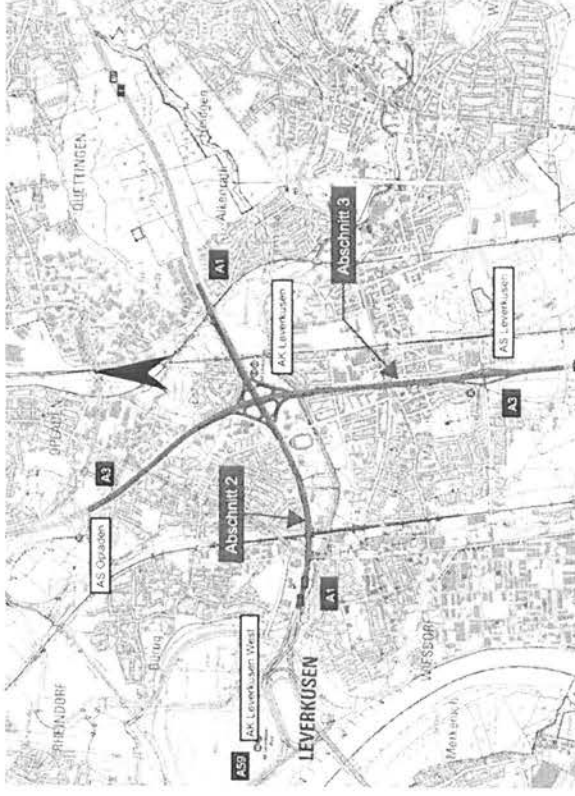
Bauzeiten



Rheinquerung
eine von zwei Brücken im Bau
davon eine Brücke ca. 50 % fertig
10 weitere Brücken erforderlich
Mehrzahl noch nicht begonnen



Fertigstellungstermine
2020 im Jahr 2017 angekündigt
2035 im Jahr 2021 angekündigt



Befund

Ein Bauabschnitt genehmigt
(BA 1)

Zwei Bauabschnitte in Planung
(BA 2 und BA 3)

Seit mehr als 10 Jahren kein
Fortschritt

Aussichten

Bauverwaltung hält an dem Konzept fest
Verkehr von zwei Autobahnen
soll oberirdisch durch die Stadt geleitet werden

Änderungsmöglichkeiten

Verkehr

Mangel

Konzentration auf wenige Verkehrswege

A 1 und A3 in Leverkusen sind Teil des Kölner Rings

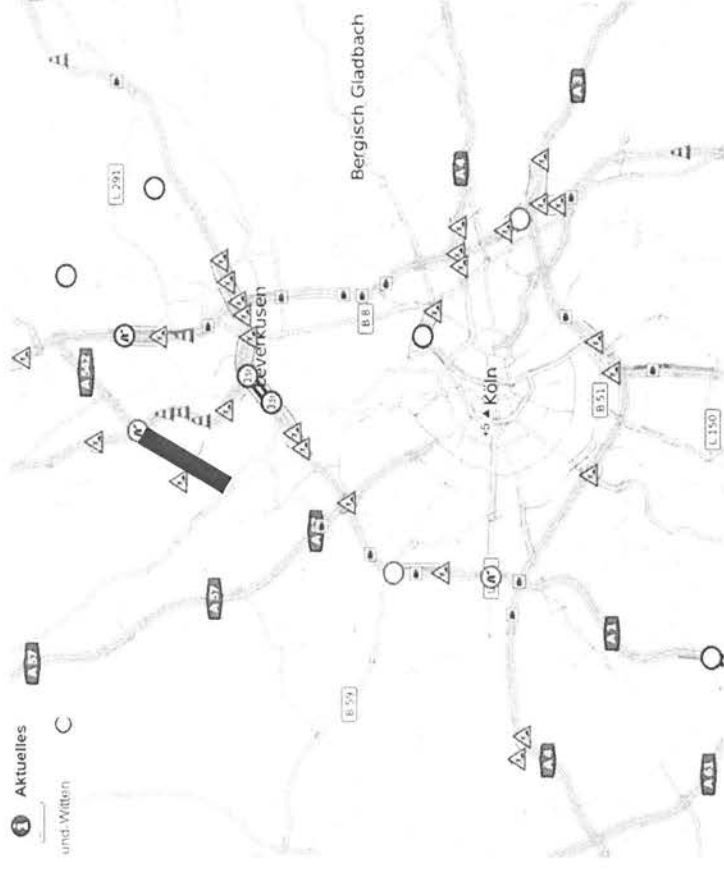
Verbreiterung der Verkehrsflächen nicht ausreichend

Abhilfe

Verkehr in Tunnel verlegen

Verkehr von der Stadt fernhalten

Abhilfe Verlängerung der A 542



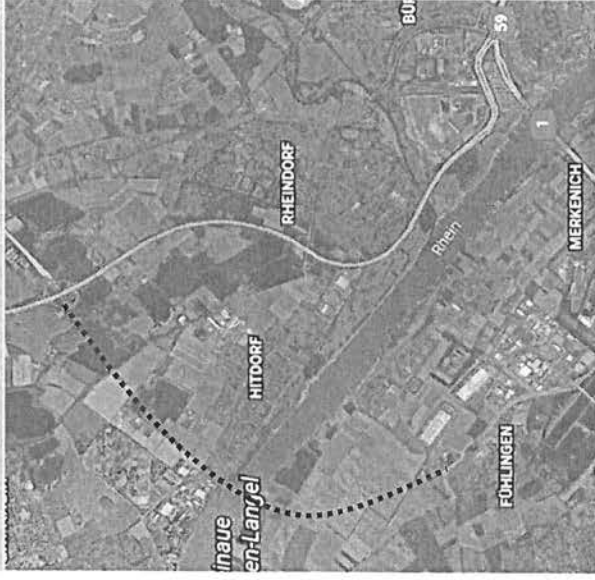
über den Rhein
Zwischen Kreuz Monheim Süd und
Bundesstraße B 9
bzw. Autobahn A 57

Streckenlänge ca. 5 km
Bauzeit ca. 5 Jahre

Regelquerschnitt RQ 25
Bundesstraße
Kapazität 40.000 bis 60.000 Kfz/24 h

**Verknüpfung der Autobahnen rechts und links des Rheins
außerhalb von Leverkusen**

Historie Planung und Bau der A 542



3 Jahre Planfeststellungsverfahren 1972 bis 1975
5 Jahre Bauzeit 1979 bis 1986
nur zur Hälfte realisiert

**aus Kostengründen aufgegeben
bis heute nicht weiterverfolgt
Baugenehmigung vermutlich noch gültig**

Abhilfe Verlängerung der A 542

Maßnahmen

zusätzlicher Rheinübergang bei Hitdorf
Regelquerschnitt RQ 25 B mit 4 Spuren
Verkehrsstärke 60.000 Kfz/24 h

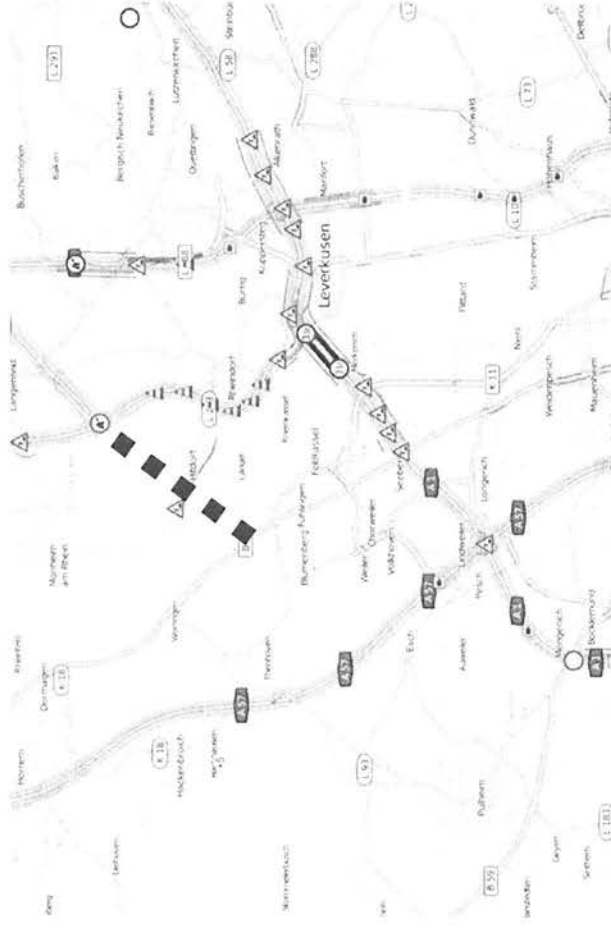
Neubau Rheinübergang bei Leverkusen nur Südbrücke
Regelquerschnitt RQ 36 B mit 6 Spuren
Verkehrsstärke 100.000Kfz/24 h

Auswirkung

keine wesentlichen Hindernisse
dadurch geringer Aufwand
große Wirkung

Verkehrsstärke beider Rheinübergänge > 160.000 Kfz/24h
ist größer als der Bedarf 124.000 Kfz/24h

Verkehr



Ausweichstrecke zur Umfahrung von Staus am Kreuz Leverkusen und der Rheinbrücke Leverkusen

Stärkung der Netzfunktion

Erhöhung von Flüssigkeit und Sicherheit

Entlastung der Stadt Leverkusen

Bundesstraße B 58

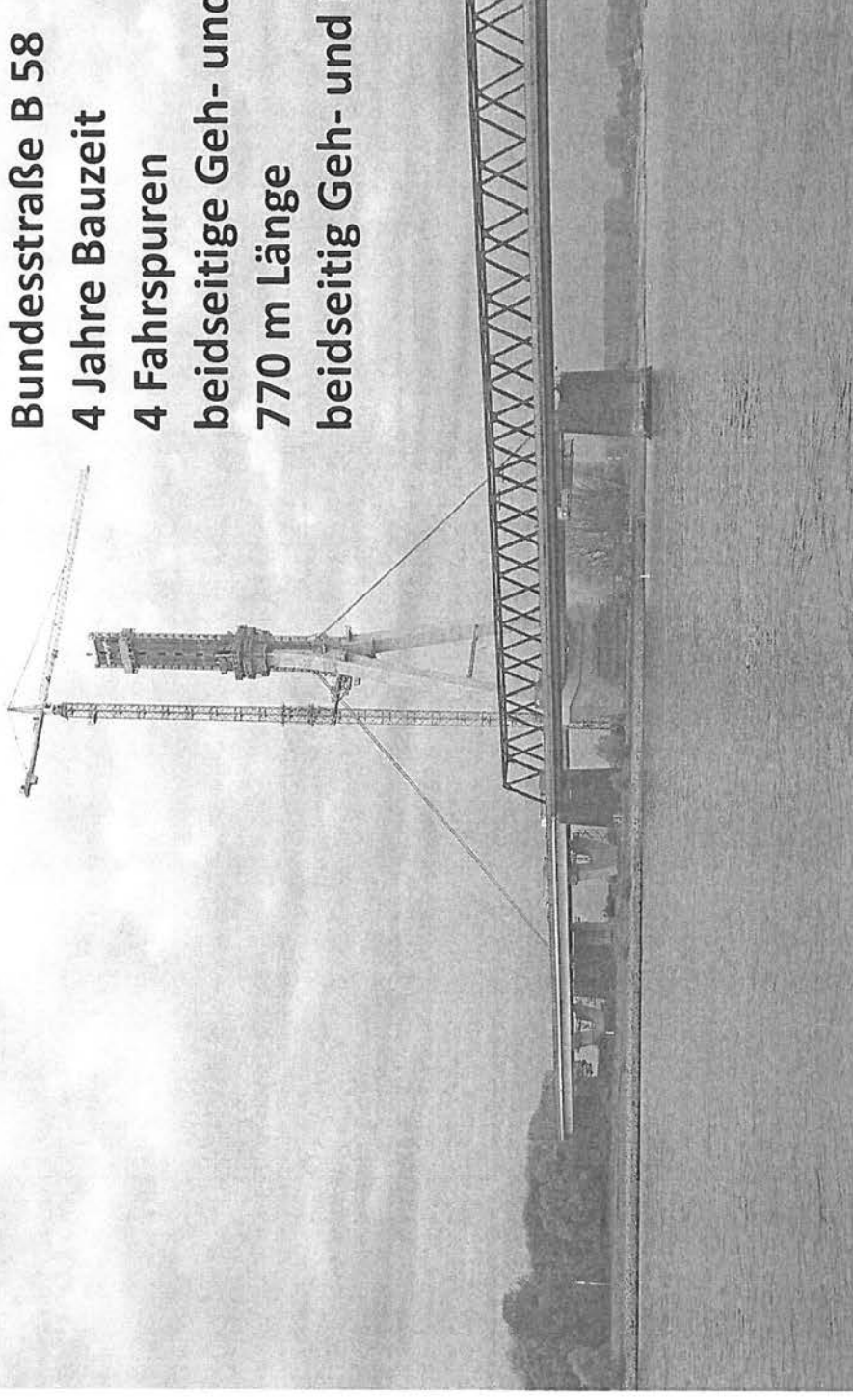
4 Jahre Bauzeit

4 Fahrspuren

beidseitige Geh- und Radwege

770 m Länge

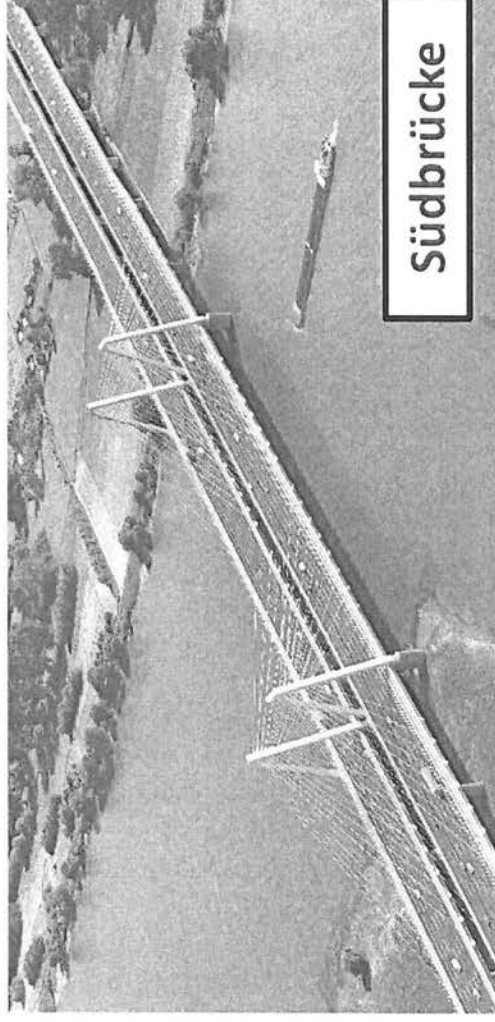
beidseitig Geh- und Radwege



Bauzeit 4 Jahre

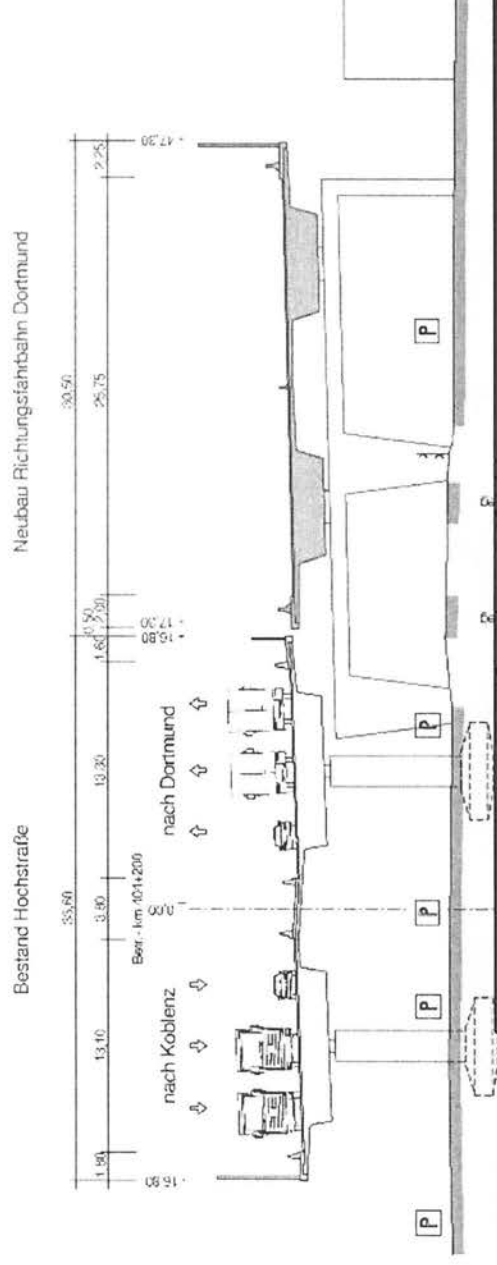
Baukosten 44 Mio €

Eventuell entfallende Bauwerke



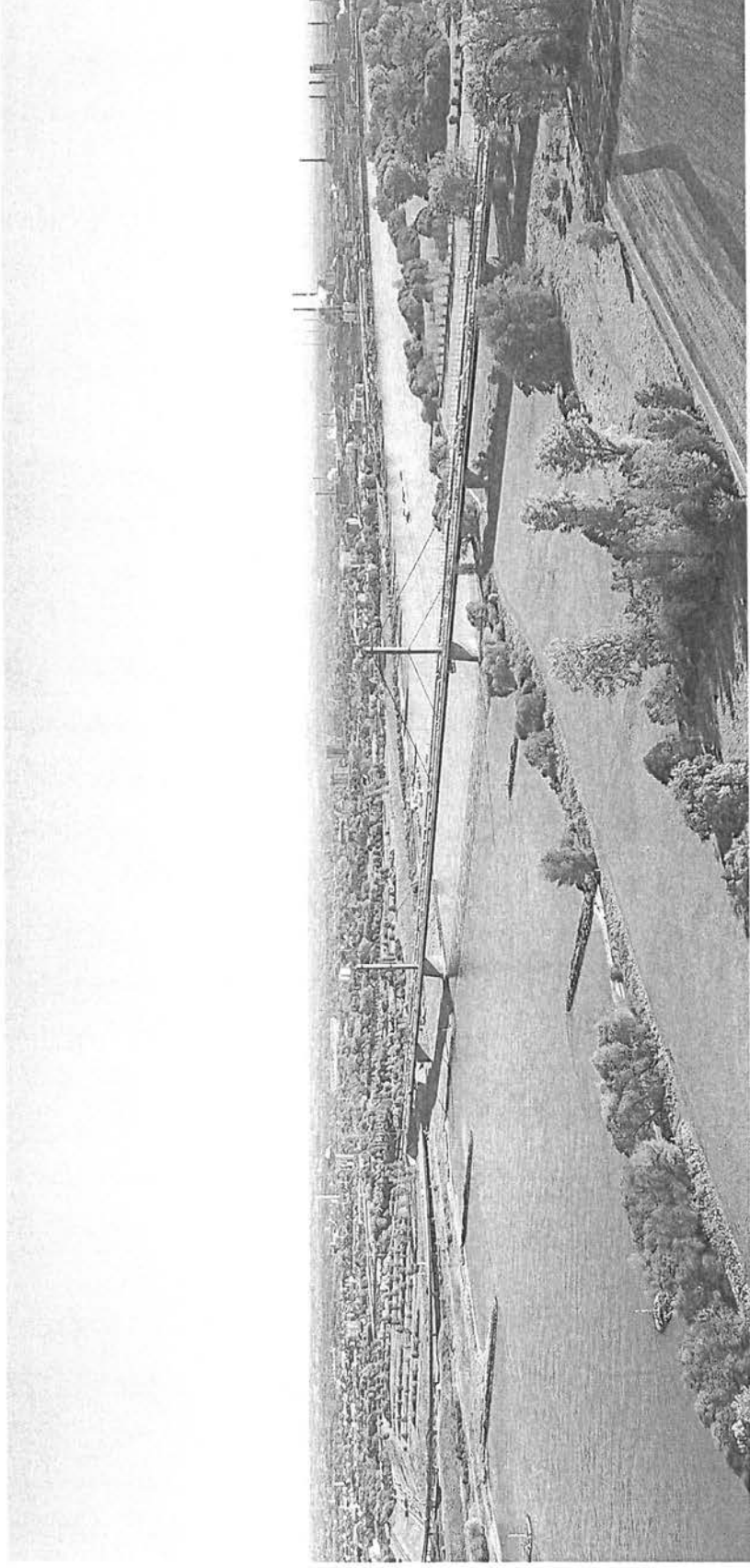
geplante südliche Rheinbrücke
geplante Verbreiterung der
Hochstraße im Stadtgebiet

Südbrücke



Ausbau der Hochstraße von 6 auf 8 Spuren

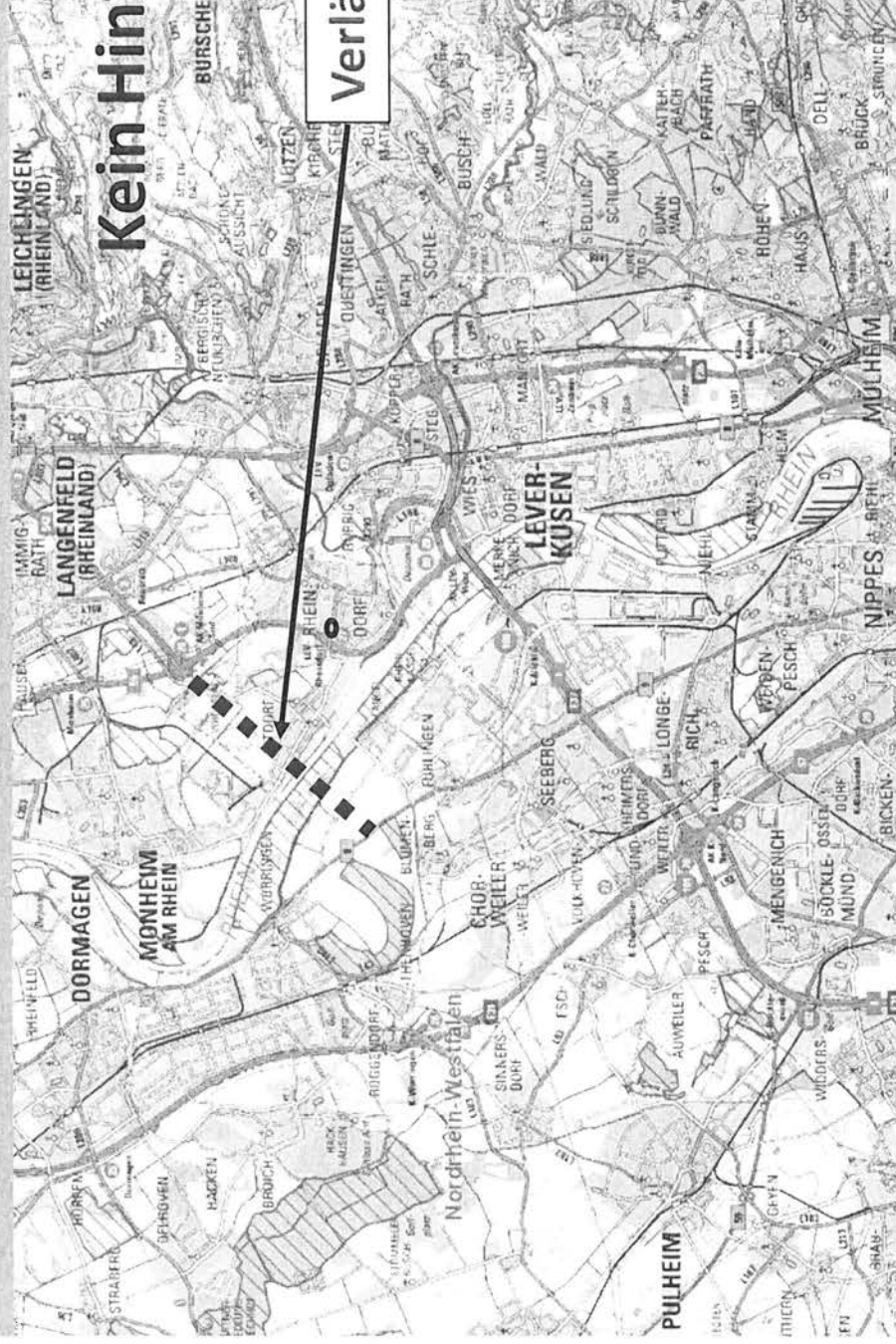
Eventuell weiter zu nutzendes Bauwerk



vorhandene Rheinbrücke Leverkusen
Alter ca. 60 Jahre
Pfeiler und Widerlager verwendungsfähig

Situation

Naturschutzgebiete

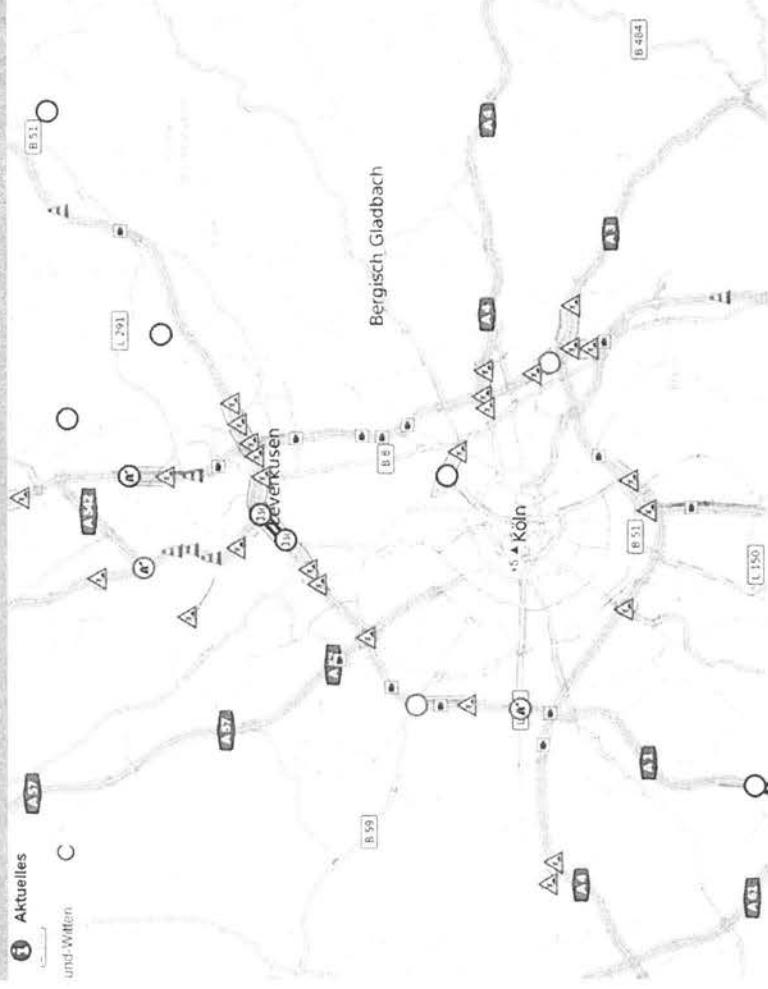


Kein Hinderungsgrund

Verlängerung der A 452

Naturschutzgebiete können umgangen
oder überbrückt werden

Aufgaben weitere Klärung A 542



Verkehrsprognose aktualisieren
Fertigstellungstermin 2035
Liegt hinter Prognosehorizont

Verlagerung der Verkehrsströme
am Modell untersuchen

Baurecht klären

Bundesverkehrswegeplan
ergänzen

**Auftrag durch Bundesverkehrsministerium erforderlich
Erledigung durch Autobahn GmbH
Unterstützung durch Öffentlichkeit und Politik nützlich**

eventuell ein Ausweg aus der Konfrontation

