

**Methodische Kritik an der „Verkehrsuntersuchung A1 Neue Rheinbrücke Leverkusen – Planfall Tunnel A1 mit Verzicht auf die Hochstraße B und Anbindung der AS Niehl“ von Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH**

Anlage 2

Die oben benannte Verkehrsuntersuchung wurde durchgeführt, um die verkehrlichen Auswirkungen der vom Netzwerk gegen Lärm und andere schädliche Immissionen e.V. (NGL), der Fraktion Bürgerliste und der Interessengemeinschaft Leverkusen-Köln (IFLK) entwickelten Kombinationslösung auf das städtische Netz und auf die Autobahnen zu untersuchen. Die Kombinationslösung sieht einen langen Rheintunnel von der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl bis zum Autobahnkreuz Leverkusen für den Fernverkehr und eine kleinen Rheinbrücke für den Regional- und Fahrradverkehr sowie für Fußgänger vor. Die Hochstraße B, auch Stelzenautobahn genannt, wird abgebrochen.

Die oben benannte Verkehrsuntersuchung geht davon aus, dass bei dieser Kombinationslösung „auf eine Anbindung der A 59 bzw. des westlichen Teils Leverkusens an die BAB A3 über die BAB A1 verzichtet“ wird. Deshalb liegt der Fokus der Verkehrsuntersuchung auf die Verbindung Achse Autobahnkreuz Leverkusen-West und Autobahnkreuz Leverkusen. Und so kommt die Verkehrsuntersuchung zum Ergebnis, dass in der Prognose für das Jahr 2013 „von den 66.400 Kfz, die das Kreuz pro Tag befahren, 28.800 Kfz (40 %) von oder zum AK Leverkusen fahren. Das bedeutet, dass bei einem Verzicht auf die Hochstraße B (HSB) dieser Verkehr andere Routen wählen müsste.“

Die Autoren der Verkehrsuntersuchung haben außer Acht gelassen, dass die Kombinationslösung für Verkehre, die von der A3 auf die A59 wechseln wollen, die Nutzung der A542 vorsieht. Diese Querverbindung besteht zwischen dem Autobahnkreuz Langenfeld und dem Autobahnkreuz Monheim-Süd und kann für die allermeisten Wechselfahrten zwischen A3 und A59 ohne Umweg oder Zeitverzögerung genutzt werden. Die Zahl von 28.800 Kfz pro Tag, die über die Hochstraße B fahren, ist daher deutlich zu hoch.

**Eine kurze Skizze der Verkehrsbeziehungen im Fernverkehr:**

Autofahrer aus Richtung Aachen/Koblenz auf der A1 haben keinerlei Einschränkungen der heutigen Verkehrsbeziehungen. Der Anschluss an die A59 ist über das Autobahnkreuz Leverkusen-West gegeben. Der Anschluss an die A3 geschieht über den Rheintunnel.

Autofahrer aus Richtung Dortmund auf der A1 haben keinerlei Einschränkungen der heutigen Verkehrsbeziehungen. Der Anschluss an die A59 ist über den Wechsel am Autobahnkreuz Leverkusen auf die A3 in Richtung Oberhausen und dann am Autobahnkreuz Langenfeld gegeben.

Autofahrer aus Richtung Frankfurt auf der A3 haben keinerlei Einschränkungen der heutigen Verkehrsbeziehungen. Der Anschluss an die A59 geschieht am Autobahnkreuz Langenfeld und nicht am Autobahnkreuz Leverkusen.

Autofahrer aus Richtung Oberhausen auf der A3 haben keinerlei Einschränkungen der heutigen Verkehrsbeziehungen. Der Anschluss an die A59 geschieht vor dem Autobahnkreuz Leverkusen am Autobahnkreuz Langenfeld.

**Fazit:**

Die Verkehrsuntersuchung blendet diese Verbindung zwischen A3 und A59 vollkommen aus. Sie bedient daher nur den heutigen Status Quo, bei dem der Großteil dieser Autobahnwechsel am Autobahnkreuz Leverkusen geschieht. Wenn die Hochstraße B aber wegfällt, dann bekommt die Verbindung über die A542 eine völlig neue Bedeutung und wird dann auch genutzt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind daher völlig verzerrt. Insbesondere ist die Aussage nicht haltbar, „dass es bei einem Verzicht auf die Hochstraße B (HSB) auch bei einer zusätzlichen Anbindung der AS Niehl an den Tunnel zu erheblichen Mehrbelastungen im innerstädtischen Straßennetz von Leverkusen kommt.“

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH zeigt mit dieser tendenziösen Verkehrsuntersuchung einmal mehr, dass das Interesse überwiegt, die eigens entwickelte „Vorzugsvariante“ durchzusetzen.

