

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



Leverkusen, den 29.12.2018

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Herrn Uwe Richrath
Büro des Rates

Bitte setzen Sie nachfolgenden Antrag auf die Tagesordnung der zuständigen
Gremien sowie die des Rates:

Die Fachverwaltung erläutert, wie die Beschlüsse der Ratsgremien zum Um- und
Ausbau der A1, A3, A59 und A542 umgesetzt werden können, für die A1 -
Bauabschnitt 2 - eine Trog-Tunnel-Lösung, auch Tunnel statt Stelze genannt,
sowie für die A3 - Bauabschnitt 3 - ein langer Bohr-Tunnel, technisch realisiert
werden können.

Hierzu sollte die Fachverwaltung die Expertise von Straßen NRW als Unter-
stützung nutzen.

Begründung:

Beide Forderungen der Ratsgremien sind nach den Darlegungen von Straßen
NRW in der Bürgerzeitung DIALOG Nr. 11 - Anlage -, in denen die - nach
Meinung von Straßen NRW! - allein möglichen Varianten für die Bauabschnitte 2
und 3 vergleichend in Skizze dargelegt sind, technisch nur recht schwer mitein-
ander zu vereinbaren.

Ganz zu schweigen davon, dass auch der finanzielle - extreme Höhe der Kosten -
sowie der bauzeitliche Aspekt - bis zu 10 Jahre Großbaustelle in der Stadtmitte
- beachtet werden sollte, wenn man den Darlegungen von Straßen NRW in
DIALOG Nr. 11 Glauben schenken möchte.

Karl Schweiger

Barbara Trampenau

Peter Viertel

i.A.


(Erhard T. Schoofs)

DIALOG



Die Bürgerzeitung zum Autobahnausbau

Das sind die möglichen Ausbauvarianten für die „Stelze“ und die A3

Während der Neubau der Rheinbrücke Leverkusen voranschreitet, werden auch die Planungen für die anderen Autobahnabschnitte in Leverkusen konkreter. Straßen.NRW hat für die A3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen sowie für die A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen zahlreiche Ausbauvarianten untersucht.

Für beide Abschnitte hat der Landesbetrieb je drei Varianten identifiziert, die die Kriterien für einen optimalen Ausbau am besten erfüllen. Von Süden kommend ist die A3 bis zur Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum bereits auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Jetzt muss der letzte Abschnitt zwischen der Anschlussstelle und dem Autobahnkreuz nachziehen, damit der Verkehr durchgängig besser fließen kann. Die Entlastung wird dringend benötigt: Jeden Tag rollen hier ca. 160.000 Fahrzeuge über den Asphalt.

Tunnel oder Hochlage: die Varianten für die „Stelze“

Auch für den Abschnitt zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen – die heutige „Stelze“ – stehen die möglichen Ausbauvarianten fest. Die Voruntersuchung war hier mit 17 Varianten sehr umfangreich. Der Ausbau auf acht Spuren, der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen ist, soll hier ebenfalls Staus weitestgehend beseitigen. Eine weitere Herausforderung: Der Ausbau der A1 muss mit dem Ausbau der A3 und dem des Kreuzes Leverkusen kompatibel sein. Von den

ursprünglich 17 untersuchten Varianten bleiben daher nur noch drei übrig, die den Anforderungen entsprechen.

Bei der ersten Lösung bliebe die A1 in Hochlage. Sie würde dabei zunächst teilweise südlich versetzt zur heutigen Strecke entstehen und im weiteren Verlauf durch einen Querverschub in die endgültige Position gebracht werden. Die anderen beiden Varianten sehen einen ca. 1 km langen Tunnel vor, der die beiden Autobahnkreuze miteinander verbindet (die Option, den Tunnel östlich bis hinter Kreuz Leverkusen zu führen, bleibt bestehen). Sie unterscheiden sich nur bezüglich des Bauablaufs (mit oder ohne Teilabbruch des bestehenden Streckenabschnitts) und der genauen Lage, da beide Varianten leicht südlich von der heutigen Strecke verlaufen. Der Bau in Hochlage benötigt am wenigsten Zeit und ist am günstigsten. Die Varianten mit Tunnel sind mit Blick auf die Lärmreduzierung geeigneter.

→ Fortsetzung auf Seite 2

Info-Nachmittage zum Ausbau
der A1 und der A3:
29.1. & 31.1.19, 16-19 Uhr, im Info-Büro
in den Leverkusener Luminaden

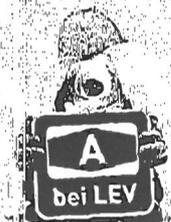
Liebe Leserinnen und Leser,

der Baufortschritt auf beiden Seiten des Rheins ist nicht zu übersehen – doch auch für die anderen Abschnitte gibt es Neuigkeiten: Für den Abschnitt der A3 zwischen Leverkusen-Zentrum und -Opladen sowie für den der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen haben wir die drei jeweils geeignetsten Ausbauvarianten ermittelt. Details zum Variantenentscheid und zu den ausschlaggebenden Kriterien sowie Informationen zu den aktuellen Arbeiten an der Rheinbrücke erfahren Sie hier.

Ihnen und Ihren Familien wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr!

Haben Sie Fragen oder Anmerkungen? Wir freuen uns über Ihr Feedback an a-bei-lev@strassen.nrw.de.

Ihr Team von
Straßen.NRW



Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Die Varianten unter der Lupe

→ Fortsetzung von Seite 1

So kann die A3 ausgebaut werden

In der Voruntersuchung hat Straßen.NRW für den A3-Ausbau sieben Varianten geprüft. Nur drei davon können das Planungsziel erreichen, sodass sie nun in der engeren Wahl stehen. Die erste Variante sieht den Ausbau in oberirdischer Bestandslage vor, die zweite einen Tunnel für den kompletten Verkehr.

Die dritte Variante kombiniert diese Ansätze: Hier würde ein Tunnel für den Durchgangsverkehr der A3 gebaut, während der Verkehr zur A1 und zu den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und -Opladen weiter oberirdisch verlaufen würde (vgl. hierzu die Tabelle und die Grafik auf Seite 3).

Wichtige Kriterien für die Beurteilung der Varianten sind Immissionschutz, Wirtschaftlichkeit und Flächeninanspruchnahme. Keine der drei Varianten erfüllt gleichzeitig alle Aspekte am besten. Der Ausbau in der Bestandslage ist dabei die Variante, die am schnellsten und günstigsten gebaut werden kann. Die Tunnelvarianten reduzieren zwar den Lärm besser, bedeuten aber Eingriffe in den Grundwasserstrom zum Rhein und in den Verlauf der Dhünn.

Die Verbindungsstelle: Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen
 Am Kreuz Leverkusen treffen beide Ausbauabschnitte aufeinander. Der Knotenpunkt ist schon heute an seiner Belastungsgrenze und wird ebenfalls umgebaut. Hier wurde von Straßen.NRW nach Abwägung aller Untersuchungsergebnisse der Umbau des Autobahnkreuzes in der Form einer „abgewandelten Windmühle“ empfohlen.

Wie geht es weiter?

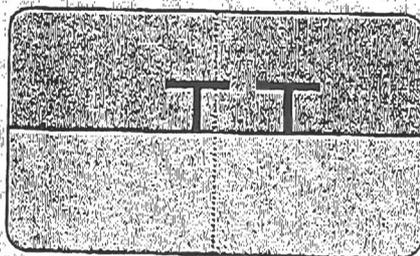
Straßen.NRW hat zu allen Varianten umfangreiche Dossiers erstellt und diese mit Votum an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur abschließenden Entscheidung weitergeleitet.

Die Varianten für die A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen

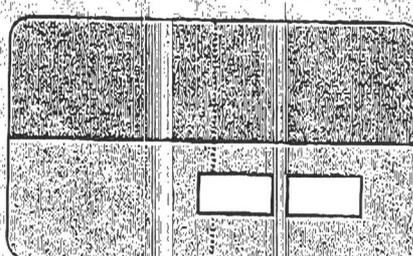


	Variante H02 Hochlage Südversatz Querverschub	Variante T01 Tunnel mit Südversatz	Variante T04 Tunnel mit Südversatz (Teillabbruch)
Ausbaulänge (ca.)	2 km	2 km	2 km
Tunnellänge (ca.)	-	1 km	1 km
Bauzeit (ca.)	4,5 Jahre	8 Jahre	10 Jahre
Baukosten (ca.)	300 Mio. Euro	564 Mio. Euro	568 Mio. Euro
Reduzierung Lärm*	81 %	96 %	96 %
Passiver Lärmschutz nötig	Ja	Ja	Ja
Flächeninanspruchnahme	Gering	Während der Bauzeit hoch	Während der Bauzeit hoch
Grundwasserprobleme	Nein	Gering	Gering
Verbindungssperrungen im AK Leverkusen	Nein	Zum Teil mehrere Jahre	Zum Teil mehrere Jahre

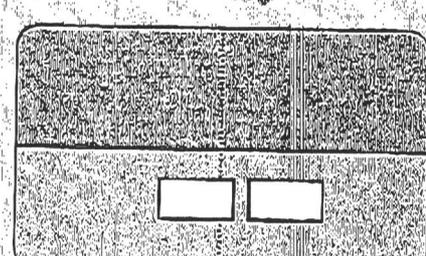
*Prozentuale Reduzierung im Vergleich zur heutigen Situation mit dem Verkehrsaufkommen 2030.



Variante H02 Hochlage Südversatz mit Querverschub

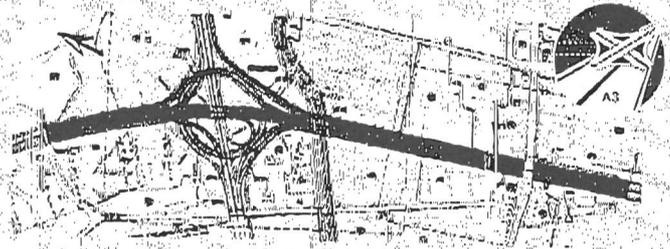


Variante T01 Tunnel mit Südversatz



Variante T04 Tunnel mit Südversatz (Teillabbruch)

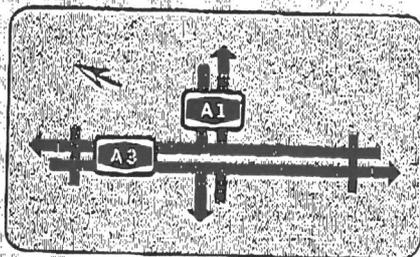
Die Varianten für die A3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen



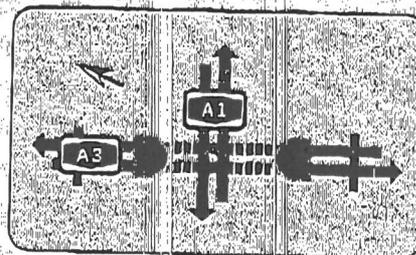
Die Variante 2 sieht einen langen Tunnel zwischen Leverkusen-Zentrum und -Opladen für den A3-Ausbau vor. Im Autobahnkreuz Leverkusen entsteht eine „abgewandelte Windmühle“.

	Variante 1 Ausbau in Bestandslage	Variante 2 Ausbau in Tunnellage	Variante 6 Tunnel für den Durchgangsverkehr
Ausbaulänge (ca.)	4,8 km	4,8 km	8 km
Tunnellänge (ca.)	-	2 km	5 km
Bauzeit (ca.)	4,5 Jahre	9,5 Jahre	9,5 Jahre
Baukosten (ca.)	233 Mio. Euro	969 Mio. Euro	2.613 Mio. Euro
Reduzierung Lärm*	65 %	92 %	79 %
Passiver Lärmschutz nötig	Ja	Ja	Ja
Flächeninanspruchnahme	Ja	Während der Bauzeit hoch	Ja
Grundwasserprobleme	Nein	Ja	Ja

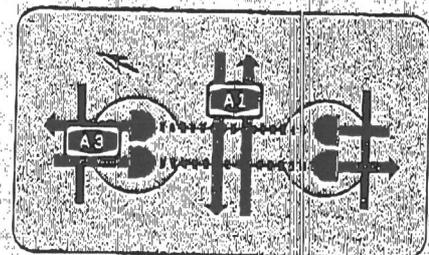
*Prozentuale Reduzierung im Vergleich zur heutigen Situation mit dem Verkehrsaufkommen 2030.



Variante 1
A3 in Bestandslage



Variante 2
A3-Tunnel



Variante 6
A3-Tunnel für den Durchgangsverkehr



Kommentar von Michael Heinze,
Verkehrsministerium NRW

„Brückenneubau statt Kombilösung“

„Der immer wieder ins Spiel gebrachte ‚lange A1-Tunnel‘ ist für uns längst kein Thema mehr.“

Diese Variante wurde ganz zu Beginn der Planung untersucht und ausgeschlossen, da sie in beinahe allen Aspekten schlechter als die neue Brücke abgeschnitten hatte. Das haben wir auch im Planfeststellungsverfahren nachgewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht hat uns das bestätigt. Jetzt kümmern wir uns um die zügige Umsetzung der Brückenlösung, um schnellstmöglich wieder

eine leistungsfähige A1 zu haben. Ein plötzlicher Rückwärtschwenk hin zu einer kombinierten Lösung mit langem Rheintunnel und Rheinbrücke wäre auch aus vertraglichen Gründen nicht mehr denkbar, da in den bereits erteilten, hunderte Millionen Euro schweren Großaufträgen nicht nur die Komplettstellung der achtspurigen A1 beiderseits des Rheins, sondern auch der Bau beider Rheinbrücken enthalten ist.

Mit dem Abschluss der Variantenuntersuchungen für den Ausbau der A1 im Bereich der ‚Stelze‘ und der A3 mit dem Kreuz Leverkusen sind wir ein großes Stück weitergekommen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien liegen dem Bund nun vor. Wir hoffen, dass wir die Entscheidung, welche Varianten weiterverfolgt und im Detail ausgearbeitet werden sollen, kurzfristig bekommen.“