

Leverkusener Anzeiger



Die Autobahnanschlussstelle Leverkusen-Zentrum muss auch erneuert werden, wenn die A 3 breiter werden soll.

Foto:

Ralf Krieger

Bedenkliche A3-Pläne: Leverkusen fürchtet riesige Autobahnabfahrt

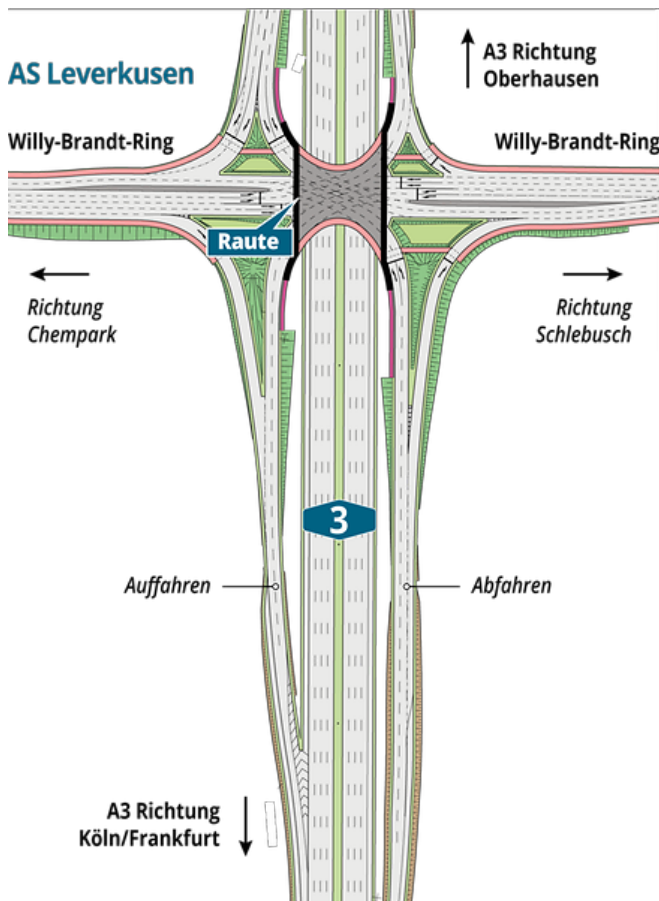
Von Thomas Käding | 22.10.21 05:57

Leverkusen - Es gibt eine Variante, die sieht aus wie ein halbes Autobahnkreuz. Eine mit zwei Brücken, die einen geteilten Willy-Brandt-Ring nach sich ziehen würde. Schließlich eine, die der heutigen Lage relativ ähnlich sieht. Die breite A 3 braucht eine neue Anschlussstelle Leverkusen. Die muss mehr leisten als die jetzige. Das hat die Ingenieure um Hans Schnitzler zu Überlegungen animiert, die alle Befürchtungen der Autobahn-Anrainer, dass der Ausbau maximal viel Fläche verbrauchen wird, bestätigt.

Doch scheint es, als hätten die Planer die flächenmäßig sparsamste Variante im Auge – allerdings ist die heutige Lösung mit ihren doppelten Spuren schon ziemlich groß. „Die Raute mit einem großen Knotenpunkt stellt die derzeit favorisierte Variante dar“, heißt es in einer Mitteilung der Stadtverwaltung an den Rat, die am Donnerstag gemeinsam mit der Beantwortung eines Autobahn-Fragenkatalogs der Bürgerliste die Runde machte.

Für eine Festlegung fehlen Daten der Stadt

Festlegen wollen sich die Spezialisten noch nicht, weiß man im Rathaus. Für die genaueren Berechnungen und Mikro-Simulationen fehlten die Daten und Zahlen. Die hat die Stadtverwaltung, rückt sie aber nicht heraus. Auf Beschluss des Stadtrates, der jede Zuarbeit im Rahmen der Ausbau-Planungen von A 1 und A 3 gestoppt hat, werden auch die Verkehrsdaten des A-3-Anschlusses Leverkusen nicht weitergegeben. Die Autobahn-GmbH hatte darum gebeten; die Stadtverwaltung hatte im Wissen um die Blockade-Taktik bei den Politikern nachgefragt – und die hatten Nein gesagt.



So sieht die A3-Anschluss-Variante „Raute mit einem großen Knotenpunkt“ aus

Foto:

Thomas Böhne

Bei der Autobahn-GmbH spricht man in diesem Zusammenhang von einer „seltsamen Rechtsauffassung der Stadt“. So formulierte es deren Sprecher Timo Stoppacher. Und die nunmehr ins Spiel gebrachten Varianten machen den Eindruck, dass die Stadt vielleicht doch gut daran täte, ihre Daten zu liefern. Denn der in Köln ausgearbeiteten Variante „Kleeblatt“ zum Beispiel würden große Teile des Krupp-Geländes im Nordwesten und der früheren Feuerwehr im Südosten des Anschlusses zum Opfer fallen. Das einzig Tröstliche: Beide Gelände werden im Moment nicht mehr bespielt. Glücklicherweise macht am Kleeblatt nur, dass die Verkehre entflochten würden und man auf der Autobahn wohl schneller voran käme.

Die „doppelt kreuzende und verflechtende Anschlussstelle“ bräuchte zwei Brücken über die Autobahn und würde die abfahrenden Autos teils kreuzungsfrei auf den Willy-Brandt-Ring führen. Aber auch dafür braucht man deutlich mehr Platz als für die heutige Lösung.

Wohin mit den Radlern?

In diesem Entwurf muss auch noch geklärt werden, wie der Radverkehr auf der immens wichtigen Verbindung von Schlebusch zum Chempark geführt werden kann. Dafür müsste es neben den Spuren für Autos eigene für die Radler geben. „Auch städtebaulich erscheint diese Variante für einen Innenstadtbereich eher nicht geeignet“, urteilt das Baudezernat der Stadt.

Freilich spielen Radfahrer an diesem Auto-Hotspot auch bei den anderen Planungen keine zentrale Rolle: Bei der „Raute“ müssten sie – genau wie jetzt – die Auf- und Abfahrten der A 3 kreuzen.

Was die Verwirklichung angeht, hätte die Raute noch einen Vorteil: Für ihren Bau müsste der Willy-Brandt-Ring nicht gesperrt werden. Die Entscheidung, wie der Anschluss Leverkusen aussehen dürfte, soll 2025 fallen. Wenn sich bis dahin nicht noch alles geändert hat.

Auswahl teilen

Tweet

Facebook