

Autobahn GmbH sieht Land und Stadt in der Pflicht– Klage gegen Planung?

OB will nicht für Tunnel zahlen



Die Zukunft des Autobahnkreuzes Leverkusen mit A1 und A3 wird heiß verhandelt. (Ralf Krieger)

VON HENDRIK GEISLER UND THOMAS KÄDING

„Für die Bundesautobahnen ist der Bundesverkehrsminister verantwortlich“, sagt Uwe Richrath. „Wenn er – vielleicht gemeinsam mit dem Bauministerium – etwas präsentiert, bin ich zufrieden.“ Aber dass NRW und Leverkusen die Mehrkosten für einen Tunnel tragen? Nein, sagt der OB: „Das ist nicht Sache des Landes und der Kommunen.“

Das vermeintliche Entgegenkommen des Bundes bei der Finanzierung eines Tunnels sei keins, meint Richrath, bloß ein Alibi. Am frühen Freitagabend reagiert er damit auf die Ankündigung der Autobahn GmbH, ein Tunnel sei prinzipiell möglich, wenn eben das Land und die Kommune die Mehrkosten trügen. Es handelt sich um einen Betrag zwischen 368 Millionen und knapp vier Milliarden Euro.

„Das ist ein Totmachen“, sagt Richrath. Aus dem Ministerium ist so spät derweil keine Reaktion mehr einzuholen.

Darüber hinaus gibt es von der Autobahn GmbH am Freitag wenig Neues: Was durch eine Veröffentlichung der erzürnten Leverkusener Stadtspitze am Tag zuvor Wellen geschlagen hatte, bestätigt sie. Nach einer neuerlichen Prüfung von 17 verschiedenen A 1- und sieben A 3-Ausbauvarianten schreibt sie: „Im Ergebnis wurde der oberirdische Ausbau bestätigt.“

Weil der Ausbau von A 1 und A 3 im 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan enthalten sei, „besteht für die Autobahn GmbH des Bundes ein gesetzlicher Auftrag, die Planung durchzuführen“, teilt sie mit. Die Planungen sollen daher jetzt vertieft werden.

Stichwort Bundesverkehrswegeplan: Ist eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht der Hebel, mit dem das Autobahn-Desaster noch verhindert werden kann? Ja, ist zumindest die Antwort der Klimaliste. Denn seit längerem steht infrage, ob der Bundesverkehrswegeplan 2030, in dem auch die Verbreiterung von A 1 und A 3 verzeichnet ist, überhaupt dem Klimaschutzgesetz und dem neugefassten Artikel 20a des Grundgesetzes entspricht. Also überhaupt rechtlich haltbar ist.

Klima-Aktivisten um Frank Pathe wollen deshalb die Leverkusener Bundestagsabgeordneten Serap Güler (CDU), Karl Lauterbach (SPD) und Nyke Slawik (Grüne) auffordern, den Plan von den höchsten deutschen Gerichten prüfen zu lassen. „Das ist vielleicht der letzte Strohalm“, sagte Pathe jetzt dem „L Leverkusener Anzeiger“.

Dass der Plan und mit ihm das monströse Autobahn-Projekt kippt, legt ein Überblick der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestags zumindest nah. Die Einheit hat die Lage auf 20 Seiten beleuchtet. Mit Blick auf diverse Rechtsgutachten kommen die Experten zu dem Schluss: „Die Annahmen und Ziele, auf denen der Bundesverkehrswegeplan 2030 aufbaut, sind als veraltet anzusehen.“ Und, wichtiger: Der 2016 entwickelte Plan halte mit den im Klimaschutzgesetz formulierten Zielen nicht mit.

Immerhin steht der Straßenverkehr für mehr als 90 Prozent der Emissionen. 2030 sollen noch 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent ausgestoßen werden. Nach derzeitigen Berechnungen werden die Emissionen bei 126 Millionen Tonnen liegen.

Eigentlich müsste längst ein Sofortprogramm aufgelegt werden, um die Entwicklung in den Griff zu bekommen. Aber darüber gibt es Streit zwischen dem Bundesverkehrs- und dem Umweltministerium, mithin zwischen FDP und Grünen.

Uwe Richrath, SPD,

Leverkusener OB