

Demonstranten fordern Verkehrswende

Mit Transparenten, Trillerpfeifen und der roten Karte für Bundesverkehrsminister Volker Wissing demonstrierten am Dienstag rund 400 Menschen gegen den geplanten Ausbau der A1 und der A3. Der beginnt frühestens Ende dieses Jahrzehnts.



Mit dem Beginn der Um- und Ausbaurbeiten an den Autobahnen 1 und 3 sei frühestens Ende dieses Jahrzehnts zu rechnen, sagt die Autobahn GmbH. FOTO: RM

VON INA BODENRÖDER

WIESDORF | Zur Informationsmesse hatte die Autobahn GmbH am Dienstagnachmittag geladen, um in der Bürgerhalle Wiesdorf die Planungen für den Ausbau der Autobahnen 1 und 3 vorzustellen. „Uns ist das 1:1-Gespräch mit den Bürgern wichtig. Wir sind außerdem verpflichtet, Öffentlichkeitsanregungen zu prüfen“, betonte Friederike Schaffrath, bei der Autobahn-Gesellschaft Geschäftsbereichsleiterin Planung. Aber, so sagte sie im gleichen Atemzug: „Unsere Behörde hat einen Auftrag und muss ihn umsetzen. Alles andere sind politische Entscheidungen.“ Ob die Vorstellungen der rund 400 Demonstranten, die sich auch an dem Tag wieder entschieden gegen die beschlossenen Vorzugsvarianten stemmten, vor diesem Hintergrund überhaupt noch Einfluss haben?

Im Detail geht es um den Ausbau der Autobahn 3 zwischen dem Autobahnanschluss Leverkusen-Zentrum und -Opladen und der Autobahn-Stelze der A1 zwischen Kreuz Leverkusen-West und Leverkusener Kreuz. Die Autobahnplaner gehen davon aus, dass bis 2030 täglich rund 184.000 Autos über den A3-Abschnitt fahren, aktuell sind es 170.000. Über die A1 fahren in dem genannten Bereich in sieben Jahren prognostiziert 130.000 Fahrzeuge. Wie viele es jetzt sind, ist unklar, weil durch die für Lkw gesperrte Rheinbrücke aktuell keine Verkehrszählungen gemacht werden.

„Die Kapazitäten beider Autobahnen sind schon jetzt überschritten“, argumentierte Schaffrath für den Ausbau. Außerdem gebe es strengere Vorschriften für den Lärmschutz, die nur durch moderne Schutztechnik im Zuge des Umbaus eingehalten werden könnten.

Für den Ausbau der A 3 hat die Autobahn-Gesellschaft sieben Varianten geprüft, als Vorzugsvariante favorisiert sie den Ausbau im Bestand. Heißt konkret: Auf Höhe der Syltstraße beispielsweise wird die Autobahn zehn Meter breiter. Sechs Häuser, die in dem Bereich stehen, müsste die Gesellschaft dann gegebenenfalls erwerben. „Es gab schon Gespräche, einige Anwohner wollen verkaufen, andere bleiben“, berichtet die Planungschefin.

Beim Ausbau der A1 haben die Planer 17 Varianten unter die Lupe genommen. Ihr Favorit: Neubau und damit Verbreiterung der Stelze, an einigen Stellen bis zu doppelt so breit wie bisher. Auf Höhe der Kurt-Riess-Halle beispielsweise würde sie nicht mehr 35, sondern 58 Meter breit sein, auf Höhe des Fußballstadions mit Auf- und Abfahrten sogar 70 Meter. Das stark gewachsene Bauwerk würde dann auch angrenzende Wohnbereiche verschatten: Geplant ist eine höhere Lärmschutzwand mit statt 4,50 dann bis zu acht Metern Höhe.

Geplant wird der Ausbau beider Autobahnen gemeinsam. „Mit den Bauarbeiten fangen wir voraussichtlich nicht vor Ende dieses Jahrzehnts an. In zwei Jahren ist mit der Planfeststellung zu rechnen“, sagte Friederike Schaffrath.

Ob sich dieser Zeitplan einhalten lässt? „Wir werden gegen die Planfeststellung klagen“, kündigte der Leverkusener Landtagsabgeordnete Rüdiger Scholz (CDU) an. Er gehörte wie OB Uwe Richrath und Ratsfrau Gisela Kronenberg zu den rund 400 Demonstranten, die sich gegen den Autobahnausbau in dieser Form wehren. „Die Politiker sollten endlich zu der Einsicht gelangen, dass Staus nicht durch Ausbau verhindert werden“, sagte Kronenberg und forderte die Verkehrswende. Man wolle sich mit allen Mitteln gegen den sinnlosen, unmenschlichen Ausbau wehren, der die Zukunft Leverkusens zubetoniere. Die Demonstranten forderten einmal mehr, statt der verdoppelten Stelze einen Tunnel zu planen und keine Häuser für den A 3-Ausbau zu enteignen.

INFO

Argumente für die Vorzugsvarianten

Die Autobahn GmbH führt für die Stelze statt Tunnel die **kürzere Bauzeit** (4,5 statt 10 Jahre) und die niedrigeren Baukosten (473 statt 841 Mio. Euro) an. „Für den Tunnel sind wir gerne bereit, die längere Bauzeit in Kauf zu nehmen“, sagt Rüdiger Scholz und ergänzt: „Leverkusen ist für den deutschen und europäischen Verkehr systemrelevant. Dann soll der Bund auch zahlen.“



Friederike Schaffrath, Geschäftsbereichsleiterin Planung bei der Autobahn GmbH, erläuterte bei der Infomesse die aktuellen Ausbaupläne.

Foto: RM