

für, dass wir unsere Straßen ertüchtigen. Wir erwarten im Jahr 2024 eine Steigerung des Transportaufkommens auf der Straße von 50 Millionen Tonnen“, so Wissing.

Die langfristige Verkehrsprognose seines Ministeriums aus dem März sagt bis zum Jahr 2051 eine Steigerung der Güterverkehrsleistung von 46 Prozent voraus. Am stärksten werde der Güterverkehr auf der Straße wachsen – um 54 Prozent. „Es geht um die Frage: Wie schnell soll Deutschland sein? Ich bin der Meinung: Es kann gar nicht schnell genug sein.“



„Wir erwarten im Jahr 2024 eine Steigerung des Transportaufkommens auf der Straße von 50 Millionen Tonnen“

Volker Wissing (FDP), Bundesverkehrsminister

Kollaps verhindern

Ein kurzer Blick ins Rheinland genügt, um zu erkennen, dass alles auf einmal gar nicht angepackt werden kann, wenn man den Kollaps des Fernstraßennetzes verhindern will.

„Durch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ist im Westen bis 2005 einiges liegengeblieben“, warnte unlängst Reinhard Maurer, Experte für Betonbau und Statik, bei einer Anhörung im Untersuchungsausschuss des Landtags, der sich mit der Sperrung der Rahmede-Talbrücke befasst. „Dadurch ist ein Riesen-Rückstau entstanden. Das sind die Probleme, die wir heute haben. Man kann nicht alles auf einmal machen. Dazu haben wir weder die Ressourcen noch die Kapazitäten.“

Sein Kollege, Brückenexperte Gero Marzahn und Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium, hat dieser Auffassung nicht widersprochen. Es müsse in den nächsten zehn Jahren wenigstens gelingen, „die wichtigsten Strecken abzarbeiten“ und dabei die Ausweichrouten „möglichst nicht anzupacken“.

Sollte die neue Leverkusener Rheinbrücke mit ihren baugleichen Zwillingen tatsächlich Ende 2027 oder 2028 fertig werden, stehen der Neubau der Fleher Brücke in Düsseldorf, der Rodenkirchener Brücke in Köln und die Sanierung des Bonner Tausendfüßlers an. Und wie lange die A1-Stelzen in Leverkusen noch mitspielen, wenn ab Anfang 2024 wieder schwere Lastwagen über sie fahren können, ist völlig offen.

Oberirdischen Ausbau stoppen

In Leverkusen gibt man den Widerstand gegen den geplanten Ausbau der Megastelze an der A1 nicht auf. Mehr als 11 000 Unterschriften hat die Initiative „Keinen Meter mehr“ gesammelt. Ihr Ziel ist klar formuliert: Die Planungen für den oberirdischen Ausbau der Autobahnen A 1 und A 3, beides Projekte, die ganz oben auf der Liste der beschleunigten Bauvorhaben von Wissing stehen, müssen sofort gestoppt werden.

„Wir wollten die Unterschriften eigentlich am Fronleichnamstag in Berlin übergeben, weil dort ja kein Feiertag ist“, sagt Gisela Kronenberg, die als Einzelabgeordnete im Leverkusener Stadtrat sitzt. „Wir haben aber keinen Termin bekommen. Weder bei Herrn Wissing noch bei seinem Staatssekretär. Wir haben den Eindruck, dass man uns derzeit einfach ignoriert.“

Jetzt will das Bündnis, dem die Ratsfraktionen von CDU, SPD, Grünen, FDP und Opladen Plus angehören, nach den Sommerferien einen neuen Anlauf nehmen und hofft auf einen Gesprächstermin im Oktober.

Die Wissing-Liste der beschleunigten Ausbauprojekte müsse mit ganz heißer Nadel gestrickt worden sein, glaubt Kronenberg. Beim geplanten be-

überhaupt noch erforderlich ist, sei eine politische Entscheidung. „Solange das Projekt im Bundesverkehrswegeplan steht, werden wir es weiterverfolgen.“

Das klang vor zwei Jahren noch anders. Damals ging die Autobahn GmbH in einer ersten Studie davon aus, dass sich durch den Vollausbau Staus und Behinderungen, die mit rund 89 000 Stunden pro Jahr berechnet wurden, um knapp 85 Prozent verringern ließen, bei der temporären Freigabe der ausgebauten Seitenstreifen jedoch nur um 15 Prozent. Der Ausbau der Standstreifen sei nur eine zeitlich begrenzte Lösung. Heute glaubt Sebastian Bauer, dass der Weg, den die Bürgerinitiative „3 reicht“ verfolgt, durchaus zum Erfolg führen könnte.

Kampf gegen die Großen

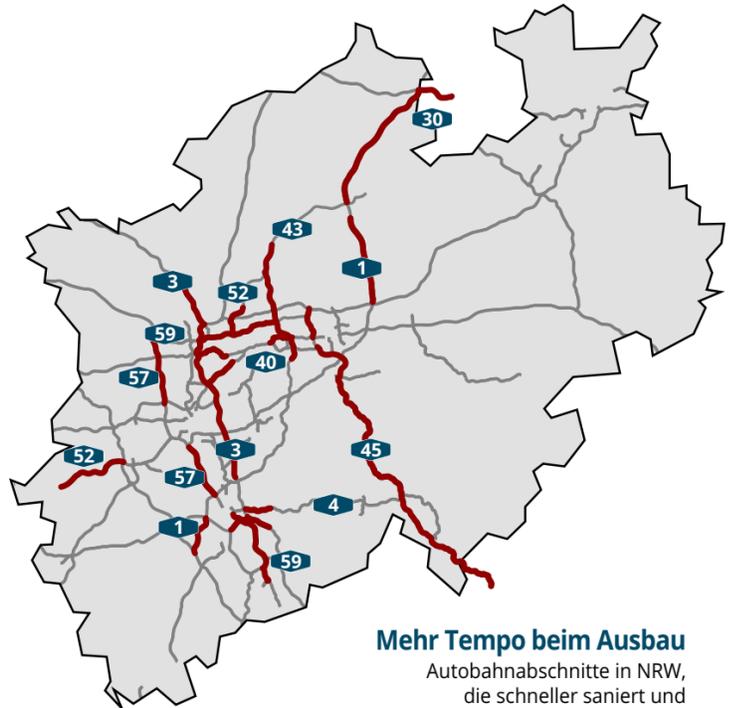
Für Karl-Wilhelm Bergfeld von der Bürgerinitiative „3 reicht“ ist das schon ein Erfolg. „Alle wollen die kleine Lösung, weil sie deutlich schneller kommt und zu einer großen Entlastung führen wird.“ Seit mittlerweile vier Jahren kämpft die kleine Initiative gegen die Großen und weiß mehrere Kommunen entlang der A 3, darunter Hilden, Langenfeld, Leichlingen, Solingen und den Kreis Mettmann an ihrer Seite. Auch die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf und die Bergische IHK haben den Bundesverkehrsminister schon im Januar aufgefordert, die Freigabe der Seitenstreifen als schnelle Lösung endlich in Angriff zu nehmen. Was zwischen Hilden und Ratingen Ost erfolgreich funktioniert, müsse doch auch zwischen Opladen und dem Hildener Kreuz machbar sein.

Es sei „ein erstaunlicher Vorgang“, dass nicht einmal mehr die Industrie-

„Wir haben den Eindruck, dass man uns derzeit einfach ignoriert“

Gisela Kronenberg, Leverkusener Stadträtin

und Handelskammern der Region in Sachen A3-Vollausbau mit einer einheitlichen Stimme spreche. „Die Wirtschaft hat offenbar verstanden, dass die große Variante über viele Jahre ein noch größeres Verkehrschaos nach sich ziehen wird. Das kann nicht in ihrem Interesse liegen. Nur die Kölner IHK fährt noch auf dem alten Kurs“, sagt Bergfeld. Und das Bundesverkehrsministerium.



Mehr Tempo beim Ausbau  
Autobahnabschnitte in NRW, die schneller saniert und ausgebaut werden sollen

Grafik: Hahn; Quelle: BMDV

Status weiterer NRW-Autobahnprojekte

Autobahn	Abschnitt	Kosten in Mio. Euro	Status
A 1	Köln-Niehl bis Leverkusen-West einschließlich Rheinbrücke	962,6	in Bau
A 1	Autobahnkreuz Köln-Nord	69,9	in Bau
A 1	Münster-Nord bis Kreuz Lotte/Osnabrück mit A 30 Rheine bis Lotte/Osnabrück	1300,0	planfestgestellt
A 1	Neubau Lommersdorf bis Blankenheim	69,7	planfestgestellt
A 1	Neubau Adenau bis Lommersdorf	163,7	Planfeststellung in Vorbereitung
A 1	Kreuz Dortmund/Unna bis Unna-Zentrum	168,1	in Planfeststellung
A 40	Duisburg-Homberg bis Duisburg-Häfen mit Rheinbrücke Neuenkamp	596,1	in Bau
A 40	Dortmund-Ost bis Kreuz Dortmund/Unna	105,1	in Bau
A 43	Kreuz Herne bis Recklinghausen/Herten	201	in Bau
A 43	Bochum-Gerthe bis Bochum-Riemke	166,7	in Planfeststellung
A 43	Bochum-Riemke bis Kreuz Herne	269,2	in Bau
A 43	Bochum-Querenburg bis Kreuz Bochum	174,4	Vorentwurf genehmigt
A 44	Düsseldorf/Ratingen bis Velbert	222,5	in Bau
A 44	Kreuz Dortmund/Unna bis Unna-Ost	100,5	in Planfeststellung
A 45	Talbrücke Rahmede	80	in Vorbereitung
A 45	Talbrücke Eisern	44,5	in Bau
A 45	Talbrücke Landskroner Weiher	47,1	in Vorbereitung
A 46	Wuppertal (Westring) bis Sonnborner Kreuz	30,6	in Bau
A 57	Kreuz Meerbusch bis Krefeld-Oppum	61,2	in Bau
A 57	Dormagen bis Dreieck Neuss-Süd	82,1	in Planfeststellung
A 59	Dreieck Köln-Porz bis Flughafen Köln/Bonn	60,2	planfestgestellt
A 59	Kreuz Bonn-Ost bis Bonn-Villich	34,6	in Planfeststellung
A 59	Dreieck Bonn-Nordost bis Augustin-West	59,3	in Planfeststellung
A 445	Werl-Nord bis Hamm-Rhynern	99	in Planfeststellung
A 524	Duisburg/Serm bis Duisburg-Rahm	74,9	in Bau
A 565	Bonn/Endenich bis Kreuz Bonn-Nord	421,3	in Planfeststellung

Grafik: Hahn; Quelle: BMDV



Der Ausbau der A1-Stelze auf acht Fahrstreifen zählt zu den 66 Projekten in NRW, die das Bundesverkehrsministerium beschleunigt angehen will. Foto: Ralf Krieger