

„Keinen Meter mehr!“ Leverkusen kämpft gegen die Stelzenautobahn

Verkehrspolitik und Lebensqualität

Edmund Budrich

Der Rahmen

Durch die Stadt Leverkusen führt eine der wichtigsten Autobahnen Deutschlands. Seit Jahren ist das Verkehrsaufkommen höher als die Kapazität der Straße, so dass immer wieder Staus den Verkehr beeinträchtigen und hohe Kosten verursachen.

Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Neubau der maroden Leverkusener Rheinbrücke plant nun die *Autobahn GmbH* des Bundes den Ausbau auch der durch Leverkusen führenden Autoroute, und zwar durch ihre Verbreiterung von drei auf vier, gar fünf Fahrspuren je Richtung, was insgesamt fast zu einer Verdoppelung führt.

Die Fahrbahn durch Leverkusen hat aber eine Besonderheit. Sie ist nicht nur eine plan auf dem Boden verlaufende Trasse, sondern sie wurde auf einer „Hochbahn“ verlegt, die wegen ihrer Bauweise „Stelze“ genannt wird.

Die geplante Verbreiterung würde bedeuten, dass diese gigantische Stelze mehr als einen Kilometer durch die Stadt liefe, dass Gebäude abgerissen und Straßen aufgehoben werden müssten. Es wären noch mehr Lärmbelastigungen als bisher und Gesundheitsgefährdungen durch Feinstaub und Stickoxyde zu befürchten.

Die Stadt Leverkusen und Bürger/innen wehren sich gegen diesen Plan und plädieren dafür, die Autobahn statt über die verbreiterte Stelze durch einen Tunnel zu führen. Dieser wäre allerdings teurer und benötigte eine längere Bauzeit.

Wir dokumentieren eine Reihe von Äußerungen der Beteiligten im Zeitablauf. Es ist eigentlich nur ein Dialog zwischen den Ebenen Bund (*Autobahn GmbH*) auf der einen und Kommune, nämlich der Stadt Leverkusen, auf der anderen (mit geringer Beteili-



Edmund Budrich
GWP-Herausgeber

gung der Ebene Land NRW). Oder deutlicher formuliert: Es ist nicht einmal ein Dialog sondern das Reden der Stadt gegen eine Mauer.

Für die Stadt sprechen Politikerinnen und Politiker, Bürgerinnen und Bürger. Für den Bund spricht zunächst *Straßen.NRW*, die Landesbehörde, deren Arbeit aber auf dem Bundesverkehrswegeplan aufbaut, und ab 2021 die *Autobahn GmbH*, die vom Bund (Verkehrsministerium, Minister ab 2013 nacheinander Dobrindt und Scheuer, CSU, und seit 2021 Wissing, FDP) eigens für die Betreuung der Autobahnen gegründete Gesellschaft. Diese setzt die Vorarbeiten und Planungen von *Straßen.NRW* direkt fort. Und es sprechen Politiker.

Gegliedert ist der Bericht nach Jahren und den Akteuren (Bund bzw. Leverkusen).

2013

Bund

Problemlage: Die Leverkusener Rheinbrücke

Straßen.NRW berichtet über notwendige Erneuerung der Leverkusener Brücke

Seit 2012 attestieren Fachleute der Brücke einen „kritischen Bauwerkzustand“: Mit Rissen in der Tragwerkskonstruktion waren erstmalig Schäden festgestellt worden, die kurzfristig dazu führen können, dass Stand- und Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind. Polizei und Straßenbauverwaltung reagierten sofort mit verschiedenen Maßnahmen wie Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Das allein reicht aber nicht: Gutachter empfahlen bereits vor vier Jahren den Neubau des Bauwerks - und zwar so schnell wie möglich. Auch die 2013 entdeckten Schäden in den Seilkammern, die von einer Spezialfirma überwacht werden, sind ein Anzeichen dafür, dass das Brückenbauwerk nicht mehr zu erhalten und der Neubau unabwendbar ist.

<https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/a-bei-lev-rheinbruecke-leverkusen>

Leverkusen

Beteiligung: Die Stadt erwartet Probleme und will an den Planungen beteiligt werden

Änderungsantrag der Fraktionen von CDU, Die Grünen, FDP und Die Unabhängigen an den Oberbürgermeister Buchhorn (CDU) der Stadt Leverkusen zur Tagesordnung des Rates am 18.2.2013:

Die Verwaltung stellt sicher, dass die Leverkusener Bürgerschaft bei Planungen – die die Großprojekte Verkehr (Umbau Leverkusener Kreuz, Erneuerung der Rheinbrücke, Sanierung/ggf. Neubau oder Untertunnelung der Stelzenautobahn) [...] – betreffen, in angemessener Form beteiligt und einbezogen wird. Hierzu prüft die Verwaltung geeignete Teilnahmeverfahren, insbesondere um eine größtmögliche Transparenz bei den Planungsschritten zu gewährleisten.

Begründung: Die Auswirkungen der Großprojekte in den Bereichen Verkehr und Schiene werden die gesamte Stadt vor große Herausforderungen stellen und während der Bauphasen über Jahre erhebliche Auswirkungen auf unsere Infrastruktur haben. Jede Leverkusenerin, jeder Leverkusener wird direkt oder indirekt betroffen sein. Es muss sichergestellt werden, dass alle gemeinsam an der bestmöglichen Lösung für unsere Stadt arbeiten. Dies kann nur durch den organisierten und kontinuierlichen Dialog mit allen Beteiligten erfolgen. Politik, Verwaltung und die Bevölkerung müssen bei diesen Großprojekten in Leverkusen geschlossen auftreten und gemeinsam handeln, um den zuständigen Institutionen auf Landes- und Bundesebene glaubhaft zu vermitteln, dass es bei der Bewältigung der Infrastrukturprobleme nicht ausschließlich um die Optimierung von Transitwegen geht, sondern auch um den Erhalt einer lebenswerten Stadt Leverkusen (...)

<https://www.leverkusen.com/newsbild/130215/Sondersitzung.pdf>

2015

Leverkusen

... um den Erhalt einer lebenswerten Stadt: Tunnel gegen Stelze

Straßen.NRW bevorzugt den Ausbau der Autobahn in der Form einer Verbreiterung der Stelze, die schon jetzt die Stadt zerschneidet. Leverkusen kämpft für eine Tunnellösung. Aus dem Bericht von Ludmilla Hauser in der Rheinischen Post, Dezember 2015

Wenn es nach den Wünschen der Leverkusener geht, hätte Straßen.NRW die Stelzen-Varianten nicht untersuchen müssen. Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Bürger wollen den Tunnel. Im Mai hatten 2000 Leverkusener auf einer von der *Bürgerinitiative Liv* organisierten Demo gegen eine "Monster-Stelze" protestiert. Liv will für 2016 eine Demo – auf der Autobahn – initiieren. In Berlin setzen sich die Leverkusener Bundestagsabgeordneten Helmut Nowak (CDU) und Karl Lauterbach (SPD) nach eigenem Bekunden für den Tunnel ein. Lauterbach hatte vergangenen Freitag gesagt, er habe sich einen Einzelgesprächstermin bei Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) geben lassen, um in Sachen Tunnellösung mehr Druck machen zu können.

https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/behoerde-tunnel-ist-260-mio-teurer-als-stelze_aid-17922275

Bund

Die Machbarkeitsstudie von Straßen.NRW: Tunnel kostet mehr, dauert länger und taugt nicht für Gefahrgüter. Ludmilla Hauser berichtet in der Rheinischen Post, Dezember 2015:

Tunnel statt Stelze – grundsätzlich ist das bei der A1 in Höhe Küppersteg möglich. Das zeige die Machbarkeitsstudie, sagt die Autobahnbehörde Straßen.NRW, die ersten Eck- – oder aus Leverkusener Sicht – Knackpunkte aus der von ihr beauftragten Studie veröffentlichte. Das Aber zur Tunnellösung fügt die Behörde an: "Allerdings kostet ein Tunnel mindestens 560 Millionen Euro im Vergleich zu einer neuen Hochstraße, die mit 300 Millionen Euro veranschlagt wurde. Die Bauzeit beträgt bei einem Tunnel mindestens acht Jahre (im Vergleich die Hochstraße 4,5 Jahre)."

Und der nächste Satz dürfte gerade Chemparkleiter Ernst Grigat nicht freuen: „Gefahrguttransporte durch den Tunnel wären aus Sicherheitsgründen nur eingeschränkt mit Mengen- und Stoffbeschränkungen möglich.“ Grigat hatte erst kürzlich bei der Tunnellösung eine uneingeschränkte Nutzung für Gefahrguttransporte gefordert. ((...))

Fakt ist: Die Hochstraße, über die die A1 zwischen dem Leverkusener Kreuz und dem Kreuz Leverkusen-West läuft, muss – weil marode und dem Verkehr nicht mehr gewachsen – ersetzt werden. "Welche Variante auch gebaut wird: Eine neue A1 wird mindestens fünf Spuren in jeder Fahrtrichtung haben, um das stark gestiegene Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Prognosen für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahrzehnte sind berücksichtigt", sagt die Behörde weiter.

Ein Ingenieurbüro hat 14 Varianten für einen Stelzen-Ersatz geprüft – sechs davon führen die A1 als Hochstraße, acht als Tunnel. Zudem gebe es noch eine kombinierte Variante. Ziel der Studie: Daten erhalten zu Emissionen, Eingriffen ins Umfeld, Kosten und Baubarkeit unter laufendem Verkehr (ca. 100.000 Fahrzeuge fahren pro Tag über die A1).

2017

Leverkusen

Thema Gefahrgut: Gegengutachten der Stadt: Gefahrgut durch den Tunnel geht doch!
(Pressebericht von März 2017)

((...)) auch in Leverkusen kann durch einen Tunnel Gefahrgut transportiert werden. Dies zeigt nun eine Machbarkeitsstudie, die im Rat der Stadt vorgestellt wurde. In Auftrag gegeben vom Stadtrat und durchgeführt vom Ingenieurbüro Vössing, steht jetzt ein Gutachten zur Verfügung, welches beweist, dass mit einer angepassten Bauweise und verschärften Sicherheitsmaßnahmen der Weg durch einen Tunnel für explosives, giftiges und leicht entzündliches Transportgut frei gemacht werden kann. Es ist alles eine Frage des Geldes. Doch Geld dürfe in Punkto „kleiner Tunnel“ keine Rolle spielen, so Oberbürgermeister Uwe Richrath kurz vor Karneval bei der Präsentation der Installation einer möglichen Megastelze. Es gehe schließlich hier um die Lebensqualität der Menschen der Stadt und um zukünftige Generationen. Ein zwölfspuriger Ausbau der A3 mitten durch die Stadt sei absolut inakzeptabel. Als einzige Variante soll ein rund ein Kilometer langer Tunnel anstatt der Stelze vom Wasserturm bis zum Autobahnkreuz für Land und Bund die einzig richtige Lösung sein, so Richraths Vorschlag. ((...)) Was aber unterscheidet das von der Stadt in Auftrag gegebene Gutachten von dem, das Straßen NRW erstellen ließ und das die Gefahrguttransporte nur eingeschränkt nutzbar machte? Auf den kleinsten gemeinsamen Nenner gebracht, ist es die Dichte an Notausgängen mit Fluchttreppenhäusern. ((...)) Und was kostet das Ganze nun? Es ist ein Mehr an etwa einem Prozent der Baukosten in diesem Abschnitt, sprich rund 4,6 Millionen Euro kämen hinzu.

https://www.rheinische-anzeigenblaetter.de/leverkusen/c-nachrichten/tunnel-stadt-stelze-auch-fuer-gefahrentransporte-moeglich_a37142

Eine Chance auf einen neuen Mitstreiter (der Chemie-Konzern) durch das Gegengutachten?

Der Tunnel statt einer Megastelze auf der A1 in Küppersteg ist machbar, „dass das Ergebnis jetzt vorliegt, ist erstmal toll“, sagt Peter Westmeier, Sprecher der Leverkusener Initiativen für Verkehrsplanung (LIV). Hochinteressant findet er, „dass mit einfachen Mitteln wie den Abständen der Notausgänge und Trennwänden zwischen den Geradeaus- und den Abfahrts Spuren ein Tunnel, in dem Gefahrgut transportiert werden kann, möglich ist“. Nachsatz: „Da kann Straßen.NRW mir nicht erzählen, dass sie das nicht wussten“, ergänzt Westmeier, „das erweckt etwas den Eindruck, das man bewusst etwas hinter dem Berg halten wollte.“

Westmeier sieht nun die Chancen für einen Tunnel gestiegen, zweitens aber auch ein Chance, noch einen Verbündeten ins Boot holen zu können: „Currenta hat gesagt, es sei nicht wesentlich, ob es eine Stelze oder einen Tunnel gebe, wichtig sei, dass Gefahrgut transportiert werden könne. Wenn das so ist, dann könnte sich Currenta für das Interesse der Stadt einsetzen.“ Der Chemparkbetreiber hält sich mit derlei Bekenntnissen zurück: „Unabhängig von einer konkreten Lösung: Für uns ist wichtig, dass der Gefahrgutverkehr über eine Autobahntrasse möglich ist“, sagt Currenta-Sprecher Timo Krupp.

https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/tunnel-stadt-stelze-currenta-koennte-sich-fuer-stadt-einsetzen_aid-19593239

Bund

„So what!“ Straßen.NRW vom Gegengutachten nicht beeindruckt.

Zum Gegengutachten der Stadt (Ludmilla Hauser in der Rheinischen Post, März 2017)

Straßen.NRW hat die Machbarkeitsstudie am Donnerstag von der Stadt zur Kenntnis bekommen und will sie mit den eigenen Fachleuten prüfen. "Nach einer ersten Sichtung ist es verständlich und enthält auch keine Überraschungen", sagt Timo Stoppacher. Das am Donnerstag vorgestellte Gutachten werde bei der Machbarkeitsstudie von Straßen.NRW einfließen. Sie werde dann mit allen untersuchten Varianten den Ministerien zur Entscheidung vorgelegt.

https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/tunnel-stadt-stelze-currenta-koennte-sich-fuer-stadt-einsetzen_aid-19593239

2018

Leverkusen

Politische Unterstützung vom Land

Das Land NRW (Regierung CDU/FDP) unterstützt die Stadt (Pressemitteilung des NRW-Verkehrsministeriums, Minister Wüst):

Aufgrund der für die regulären Fahrstreifen und die Verflechtungen im Autobahnkreuz Leverkusen notwendigen zusätzlichen Fahrspuren würde sich bei einer Variante in Hochlage die Breite der Hochstraße im Vergleich zu heute annähernd verdoppeln. In Leverkusen möchte man diese „Mega-Stelze“ auf jeden Fall vermeiden. Das Verkehrsministerium unterstützt die Stadt Leverkusen in ihren Bemühungen für eine Tunnellösung.

Teil der Machbarkeitsstudie war zudem eine Untersuchung, ob ein Tunnel für Gefahrguttransporte genutzt werden kann. Ein von *Straßen.NRW* beauftragter Gutachter kommt zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Tunnelvariante mit Einschränkungen für Gefahrguttransporte zu rechnen ist. Die Stadt Leverkusen hat ein ergänzendes Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem Ergebnis, dass ein Tunnel für Gefahrguttransporte uneingeschränkt freigegeben werden kann, wenn nur die Abstände der Notausgänge verändert und eine Tunneltrennwand verlängert wird. ((...)).

https://www.vw.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2018/2018_11_05_Ausbau-A1_A3-Leverkusen/Hintergrund-Ausbau-der-A1-und-der-A3-in-Leverkusen.pdf

2020

Bund

„Nur Vorteile!“ Die Rhetorik des Ministeriums.

Staatssekretär Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium begründet das Festhalten an der Stelze mit nur Vorteilen für Leverkusen:

„((...)) Die Festlegung auf die Vorzugsvariante in der bestehenden Höhenlage ist ein wichtiger Schritt für Leverkusen: Sie ermöglicht einen schnellen Ausbau und minimiert die Belastung für Pendler und Wirtschaftsverkehr. Das Planfeststellungsverfahren rückt mit dem heutigen Tag ein großes Stück näher.“

Die A 1 und A 3 sollen im Raum Leverkusen in drei Bauabschnitten über insgesamt 11,4 Kilometer Länge auf acht Spuren erweitert werden. Seit 2017 ist bereits der 1. Bauabschnitt im Zuge der A 1 zwischen der Anschlussstelle Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen-West in Bau.

Aufgrund der komplexen baulichen und städtebaulichen Situation in Leverkusen war es nötig, die möglichen Varianten für den 2. und 3. Bauabschnitt (A 1, AK Leverkusen-West – AK Leverkusen und A 3, AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen) intensiv abzuwägen. Bei der Entscheidung standen nicht nur die Aspekte Umweltverträglichkeit, Trassierung, Verkehrssicherheit, Bauablauf und Baukosten im Fokus. Auch die angestrebte Minderung der Belastung durch Feinstaub und Stickstoffoxide ist in die vertiefte Betrachtung einbezogen worden.

<https://www.leverkusen.com/presse/db/presse.php?view=00045769>

Leverkusen

Es geht ums Geld. Ein neuer Versuch, politisch das Land einzubeziehen

Oberbürgermeister Uwe Richrath (SPD) nimmt nach den Fraktionen per Pressemitteilung Stellung (dokumentiert von Leverkusen.com, eine Seite der Internet Initiative Leverkusen e.V.):

Soeben veröffentlicht das Bundesverkehrsministerium, dass der Ausbau der A 1 und der A 3 im Raum Leverkusen auf acht Fahrstreifen in der vorhandenen Höhenlage erfolgen wird. Sprich: Es werden wieder einmal kommunikative Fakten geschaffen, ohne dass auch nur mit der Stadt Leverkusen bzw. mit mir als ihrem Oberbürgermeister gesprochen worden wäre.

Es wurde offensichtlich nicht einmal für nötig erachtet, mich vorher über diese Entscheidung zu informieren.

Das ist natürlich Kalkül: Das BMVI stellt damit klar, dass es in dieser Frage keinen Dialog zwischen uns gibt - mehr noch, dass alle guten Argumente der Stadt für einen Ausbau in einer „gedeckelten Troglage“ nicht gehört wurden oder schlicht nicht interessierten.

Ganz eindeutig hat das Bundesverkehrsministerium der kostengünstigsten Variante den Vorzug gegeben – und ignoriert die Tatsache, dass Leverkusen mit drei Bundesautobahnen, die sich im Stadtgebiet kreuzen, ohnehin sehr stark vom überregionalen Verkehr dominiert wird.

Das auch noch als „wichtiger Schritt für Leverkusen“ zu verkaufen, erscheint mir in diesem Zusammenhang fast schon als Hohn.

Diese Entscheidung ist nicht nur ein Schlag gegen uns, sondern auch ein Schlag gegen die Landesregierung. Denn das Verkehrsministerium NRW hat sich ganz klar für unsere Interessen in dieser Frage eingesetzt. Als vor zwei Jahren die Machbarkeitsstudien an den Bund weitergeleitet wurden, hieß es vom Land: „Das Land unterstützt die Stadt Leverkusen in ihren Bemühungen um eine Tunnellösung statt des Ausbaus der Stelze.“

<https://www.leverkusen.com/presse/db/presse.php?vien=00045769>

Presse

Zum Thema Geld ein Zwischenruf aus der Presse: Die „Wirtschaftswoche“ wirft einen „geopolitisch“ orientierten Blick auf den Bundesverkehrswegeplan:

In dem gleichen Bundesverkehrswegeplan, in dem Verkehrsminister Dobrindt für eine Brücke und gegen einen Tunnel in Leverkusen entschieden hat, finden sich auch Projekte aus seinem Wahlkreis: die Ortsumfahrungen von Garmisch und Oberau zum Beispiel. Allein die fast ausschließlich durch Tunnel mögliche Entlastung der 3000-Seelen-Gemeinde Oberau vom Lärm der Bundesstraße lässt sich der Bund mindestens 200 Millionen Euro kosten, die 150 000 Leverkusener dagegen sollen eine der meistbefahrenen Autobahnen des Landes auch weiterhin, auf Stelzen thronend, mitten in der Stadt bewundern dürfen.

<https://www.wiwo.de/politik/deutschland/das-deutsche-strassendilemma-ungerechter-bundesverkehrswegeplan/19245766-5.html>

Leverkusen

Freundlicher Trost vom Land

Bürgermeister Richrath übermittelt dem Rat der Stadt das Schreiben des Staatssekretärs Ferlemann (BMV) und das des NRW-Verkehrsministers Wüst (CDU), worin dieser schreibt: „Die Entscheidung des Bundes gegen eine Tunnellösung zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen und Leverkusen-West bedauere ich für die Bürgerinnen und Bürger in Leverkusen sehr.“

Wir haben den Wunsch der Stadt Leverkusen nach einem Tunnel immer unterstützt. Ich hätte mir gewünscht, dass unsere Argumente vom Bund stärker gewichtet worden wären. Das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium hatte mehrfach darum gebeten, eine Tunnellösung wohlwollend zu prüfen.“

<https://www.leverkusen.com/newsbild/201130/Stadt01.pdf>

2021

Bund

Mit Beginn des Jahres ist die Zuständigkeit für alle Autobahnen in Deutschland auf die neu gegründete *Autobahn GmbH* übergegangen, die in der Regie des Bundesverkehrsministeriums (Minister Wissing, FDP) arbeitet. Die Institution übernimmt alle Vorarbeiten von *Straßen.NRW*.

2022

Leverkusen

Politik. Die Stadt gibt nicht auf. Ein grüner Landesminister könnte helfen.

Das politische Ringen um eine Tunnellösung beim Ausbau von A 1 und A 3 geht weiter. Der CDU-Landtagsabgeordnete Rüdiger Scholz sucht Verbündete. Er hat den neuen NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) nach Leverkusen eingeladen, damit dieser sich vor Ort einen Überblick über die Planungen verschaffen kann. Bis Mitte der vierziger Jahre würde der Autobahnbau „mit sechs großen Baumaßnahmen im Zusammenhang mit den Autobahnen rund um Leverkusen dauerhaft unsere Stadt belasten“, sagt Scholz.

„Zwar ist seit vergangenem Jahr das Land Nordrhein-Westfalen im Zusammenhang mit Autobahnbaumaßnahmen nicht mehr in der direkten Verantwortung“, sagt Scholz. „Trotzdem ist es meines Erachtens wichtig, dass der zuständige Landesminister genaue Kenntnis von der Situation vor Ort hat, damit er beim zuständigen Bundesverkehrsministerium und der Autobahn GmbH im Sinne der Leverkusener Bürgerinnen und Bürger Einfluss nehmen kann.“

https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/scholz-laedt-minister-zum-gespraech-unter-der-leverkusener-stelze_aid-73270147

Ein neues Gutachten:

Nicht nur Baukosten rechnen, sagt Gutachter Immo Filzek

Die tatsächlichen Kosten des Ausbaus der Autobahnen 1 und 3 hat Immo Filzek durchkalkuliert. Der diplomierte Volkswirt aus Bürrig blendet die Kosten für fortwährende Umleitungen im Gegensatz zur Autobahn GmbH nicht aus. Und kommt zu dem Ergebnis, dass am Ende der lange Rheintunnel die beste Lösung für Leverkusen und den Transitverkehr ist. Das gelte auch, wenn man die neuen Kostenermittlungen der Autobahn-Planer berücksichtigt, so Filzek.

Erneut wendet der Bürriger sich daher an Landesverkehrsminister Oliver Krischer (Grüne). Unter Hinweis auf seine Ausarbeitung erklärt er: „Es ist ersichtlich, dass die von uns vorgeschlagene alternative Kombilösung als einzige alle Forderungen, die seit langem von den Grünen erhoben werden, erfüllt.“ Die Kombination aus einer Rheinbrücke für den Regionalverkehr und einem langen Tunnel unter dem Rhein sei die „bei weitem am schnellsten zu realisierende Variante“. ((...))

<https://www.ksta.de/region/leverkusen/stadt-leverkusen/a-1-in-leverkusen-warum-der-lange-tunnel-unterm-strich-billiger-ist-371107>

Eine neue Initiative auf breiterer Basis

Am Freitag (21.10.2022) hat sich der „Arbeitskreis Politik und Stadtgesellschaft (Initiativen) für den Autobahnausbau in Leverkusen einschließlich PWC-Anlage“ zu seiner ersten konstituierenden Sitzung getroffen. Ziel des Kreises ist laut Stadtverwaltung, gemeinsame Strategien zu entwickeln, um getreu des Slogans „Keinen Meter mehr!“ (<https://keinenmetermehr.de>) gegen den geplanten Autobahnausbau vorzugehen. (...)

Der Arbeitskreis beschloss, das Gremium um Vertreter folgender Initiativen und Institutionen zu erweitern: Integrationsrat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Fridays for Future, Adults/Parents for Future, Lev muss leben, 3 reicht!, Initiative Eisholz, Lev-kontra-Raststätte, IG Schleswig-Holstein-Siedlung e.V., ver.di, DGB, Currenta, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Nabu sowie BUND. Die Vertreter begleiten den Kreis beratend, sind also nicht stimmberechtigt.

https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/leverkusen-arbeitskreis-zum-autobahnausbau-gegruendet_aid-78647809

Bund

Widerstand nicht mal ignoriert. Die kalte Schulter des Berliner Ministeriums

Bernd Bussang berichtet in der Rheinischen Post:

Bei der Übergabe von Unterschriften der Leverkusener Initiative zum Autobahnausbau „Keinen Meter mehr“ vor dem Berliner Verkehrsministerium ist es am Freitag zu einem politischen Eklat gekommen.

Weder Verkehrsminister Volker Wissing (FDP), noch einer seiner Staatssekretäre oder sonstige Mitarbeiter waren bereit, die Unterschriften persönlich entgegenzunehmen. Den Leverkusenern wurde bedeutet, die Unterschriften doch in eine blaue Plastikkiste im Foyer zu legen, was dann auch geschah. ((...))

https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/eklat-bei-leverkusener-protest-in-berlin_aid-70977073

2023

Bund

Geld! Merkwürdige Zahlen und zynisches Gegenangebot

Bundesminister Wissing: Leverkusener Tunnel denkbar – wenn Land NRW und Stadt Milliarden zahlen.

(Bericht und Kommentar von Hendrik Geisler, Kölner Stadtanzeiger)

Das Bundesverkehrsministerium lässt Leverkusen ein kleines Türchen offen für eine Tunnel-Lösung beim Ausbau von A1 und A3: Für beide Autobahnen sei ein oberirdischer Ausbau die geeignetste Variante, jedoch sei ein Tunnel unter einer Bedingung möglich. Der Bund sei „zu Gesprächen mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Leverkusen bereit, wenn diese die Mehrkosten übernehmen.“

Im Fall der A1 würde die befürchtete Mega-Stelze laut Autobahn-GmbH-Gutachten 473 Millionen Euro kosten, der Tunnel hingegen 841 Millionen Euro. Die in Leverkusen nicht gewollte Verbreiterung der A3 in Bestandslage wird mit mindestens 448 Millionen Euro beziffert, während ein Tunnel gut vier Milliarden Euro kosten würde, schreibt die Autobahn GmbH.

Leverkusens Oberbürgermeister Uwe Richrath (SPD) nannte diesen Vorschlag im Januar 2023 ein Alibi: „Das ist nicht Sache des Landes und der Kommunen.“ Bewusst habe der Bund die Planung und den Betrieb der Autobahnen aus den Ländern abgezogen und im Bundesverkehrsministerium gebündelt. „Jetzt zu sagen, wenn ihr mehr wollt, müsst ihr selber bezahlen, geht nicht.“ Verkehrsminister Wissing wisse genau, was die Kommunen nach Corona, mit dem Ukraine-Krieg und in der Energiekrise zu tragen haben. Jetzt noch Hunderte Millionen oder mehrere Milliarden für die Autobahn: „Das können wir doch finanziell niemals leisten.“

<https://www.ksta.de/region/leverkusen/stadt-leverkusen/autobahn-leverkusener-tunnel-denkbar-wenn-land-und-stadt-zahlen-423833>

Politischer Streit: Geld (Februar 2023)

Nun auch Streit zwischen Bund und Land: Verkehrsminister NRW Krischer (Grüne) lehnt Kostenübernahme Land ab. (Bericht im Kölner Stadtanzeiger)

Der politische Streit um den Ausbau der A1 und der A3 in Leverkusen zwischen der Landesregierung und Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) verschärft sich.

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) hält Wissing's Vorschlag, man könne bei der A1 über die von der Stadt Leverkusen geforderte Tunnelvariante statt der geplanten Megastelze unter der Voraussetzung diskutieren, dass das Land und die Stadt die Mehrkosten übernehmen, für vollkommen inakzeptabel. Die Finanzierung von Autobahnen sei keine Aufgabe des Landes.

Die Mehrkosten für die Tunnellösung könnten laut Autobahn GmbH je nach Variante zwischen knapp 500 Millionen und zwei Milliarden Euro betragen. ((...))

„Dass Bundesverkehrsminister Wissing jetzt die Länder und die Kommunen wieder in Spiel bringt, ist nichts anderes als ein durchschaubares Ablenkungsmanöver und stellt die Autobahnreform auf den Kopf. Es zeigt, Wissing ist nicht in der Lage, Akzeptanz für seine Autobahnprojekte zu schaffen“, sagte Krischer. ((...))

<https://www.ksta.de/region/leverkusen/a1-ausbau-in-leverkusen-nrw-verkehrsminister-attackiert-den-bund-442050>

Bund

Abschließend das politische Ultimatum: „Soll zügig im Kabinett behandelt werden. (April)

((...)) der Brief, der den Grünen-Politiker und alle anderen Verkehrsminister und Ministerinnen am Dienstag aus Berlin erreicht hat, birgt politischen Sprengstoff. Der Absender, Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP), verlangt von den Ländern, ihm bis Freitag kommender Woche einen Freifahrtschein zum beschleunigten Ausbau von 145 Autobahnprojekten in Deutschland auszustellen, die sich als Stauschwerpunkte und Engpässe erwiesen haben.

((...)) Darunter auch die höchst umstrittene Verbreiterung der sogenannten Megastelze auf der A1 in Leverkusen auf acht Spuren, der Ausbau des Leverkusener Kreuzes in der großen Variante und der achtstreifige Ausbau der A3 zwischen Köln-Mülheim und dem Kreuz Oberhausen in allen Abschnitten, in denen das noch nicht geschehen ist.

Noch in dieser Woche, kündigt Wissing in dem Brief, der dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt, dem „sehr geehrten Kollegen“ Krischer an, solle in Bonn ein „begleitendes Fachgespräch“ stattfinden, „um Ihnen die Hintergründe zu erläutern und etwaige Fragen zu klären“.

Nach dem Gespräch, das für Donnerstag terminiert ist, haben nach Vorstellung des Bundes die Länder noch eine Woche Zeit, ihr Einverständnis zu geben, ob die Projekte in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz aufgenommen werden. Der Gesetzentwurf werde dann in die Länderanhörung gehen und „soll zügig im Kabinett behandelt werden“, schreibt der Bundesverkehrsminister. ((...))

<https://www.ksta.de/region/leverkusen/nrw-autobahn-ausbau-wissing-a1-leverkusen-koeln-verkehr-strasse-553251>

Land

Das Ultimatum hat gewirkt. (Mai 2023)

„offensichtlich primär politisch ausverhandelt“! Aber trotzdem Zustimmung zum Brief aus Berlin (Bericht des Bocholter Volksblatts)

Nordrhein-Westfalen stimmt trotz anhaltender Kritik dem von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) vorgeschlagenen schnelleren Ausbau bestimmter Autobahnprojekte im bevölkerungsreichsten Bundesland zu. NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) erklärte am Dienstag in einem Brief an Wissing sein Einvernehmen. Schon am Mittwoch soll das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom Bundeskabinett beschlossen werden. Zugleich kritisierte Krischer erneut die knappe Fristsetzung des Bundes. ((...))

NRW nahm sich dafür nun bis Dienstag Zeit. In dem der dpa vorliegenden Brief stimmt der Grünen-Politiker Wissings Plänen zwar zu. Das „Prinzip der Zusammensetzung der Beschleunigungsliste“ sei aber nicht nachvollziehbar, kritisiert Krischer. Die Liste sei „offensichtlich primär politisch ausverhandelt“ worden. ((...))

<https://www.bbv-net.de/Welt/NRW/NRW-gibt-Wissing-gruenes-Licht-fuer-schnelleren-Autobahnbau-400666.html>

Leverkusen

Informeller Widerstand (Mai)

Die Initiative „Keinen Meter mehr!“ eröffnet eine Petition

10.000 Unterschriften waren das Ziel – am letzten Tag der Stimmensammlung zu der Petition „Keinen Meter mehr“ steht der Zähler bei knapp über 11.000 Unterschriften. Dazu wurden auch analog Unterschriften gesammelt. Ziel der Initiative ist es, die laufenden Planungen zum oberirdischen Autobahnausbau der A1 und A3 inklusive einer „Mega-Stelze“ mitten durch Leverkusen „sofort zu stoppen“.

Das Anliegen ist wichtiger denn je: Gerade am Dienstag erst hat NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne), der sich noch vor kurzem dafür ausgesprochen hatte, die Planungen zu überdenken, seinem Kollegen, Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP), grünes Licht für das vom Bund geplante, beschleunigte Verfahren gegeben. ((...))

<https://www.ksta.de/region/leverkusen/stadt-leverkusen/leverkusen-protestiert-gegen-autobahnausbau-onlinepetition-gestartet-373805>

Wie geht es weiter?

Wird nun ohne weitere Diskussion zuende geplant und gebaut? Das nicht. Noch steht das Planfeststellungsverfahren aus. Das bedeutet eine kleine Chance für Leverkusen, die Stelze abzuwählen.

Ein kleines Zeichen für ein mögliches Umdenken in Berlin ist der Vorschlag der *Autobahn.GmbH* von Juli 2023, vor der Ausfahrt Opladen (kurz vor der „Stelze“) den Seitenstreifen als Fahrspur freizugeben. Eine Machbarkeitsstudie liege dem Bundesverkehrsminister bereits vor. Darüber berichtete u.a. die Bürgerinitiative „3 reicht“.

<https://www.ksta.de/Politik/nrw-politik/autobahn-ausbau-in-nrw-tobt-ein-dauerstreit-599254>

Notiz zum Thema der Dokumentation

Die chronologische Dokumentation gibt einige Ereignisse aus dem Kampf der Stadt Leverkusen (mit geringer Hilfe von seiten des Bundeslandes) gegen das Handeln der Regierung wieder. Sie zeigt die Argumentation der Kontrahenten, sie zeigt, wie gut oder weniger gut die Stadt ihre Verteidigung organisiert, sie gibt auch ein Beispiel für politischen Stil, wie nämlich *Autobahn GmbH*, also das Bundesverkehrsministerium, mit den Einwendungen der Stadt umgeht, und schließlich deutet sie auch auf parteipolitische Motive von Entscheidungen, wenn der Landesverkehrsminister (Grüne) sich zähneknirschend dem Ultimatum des Bundesverkehrsministers (FDP) fügt, der in der Ampel-Regierung fungiert.

Aber der Vorgang ist zugleich ein Beispiel für die Problematik von *Infrastrukturpolitik* (siehe Hinweise). Diese wird zentral konzipiert (im Fall Leverkusen mit dem Bundesverkehrswegeplan) und lokal realisiert, ob es sich um Straßen oder um Windräder oder um Flüssigerdgas-Terminals auf Rügen handelt. Die Interessen der Betroffenen müssen ebenso bedacht sein wie die Vor- und Nachteile der Planungen für das ganze Land.

Hier liegen die politischen Hintergründe der Kontroverse. Hat die Ebene Bund (der Gesetzgeber Bundestag) den Mitsprachebedarf der kommunalen Ebene ausreichend berücksichtigt, hat sie die Bedürfnisse der Menschen in vor Ort mit der notwendigen Sorgfalt gegen die Argumente der Planer abgewogen? Die Dokumentation kann kein endgültiges Urteil darüber begründen. Antworten wird – vielleicht – das Planfeststellungsverfahren geben.

Hinweise

Planfeststellungsverfahren:

<https://www.juraforum.de/lexikon/planfeststellungsverfahren>

Öffentliche Infrastrukturen:

Die politische Gestaltung der vernetzten Gesellschaft, herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Ausgabe 1-2 2022, als pdf herunterladbar unter www.buergerrundstaat.de.

Verkehrspolitik:

Sendung Kontraste (ARD) Juni 2023.

<https://www.hapelratb.de/3reicht/Allgemein/2023-06-15-Kontraste-Volker%20Wissing%20und%20die%20Autobahnen.mp4>