

beklagt. Nach mündlicher Verhandlung Ende September fällt das Bundesverwaltungsgericht am 11.10.2017 hierzu eine Entscheidung.

Im Zusammenhang mit diesem Abschnitt haben die Kläger eine sogenannte „Kombilösung“ ins Spiel gebracht: Diese sieht vor, einen Tunnel unter dem Rhein zu bauen, der zwischen der Anschlussstelle Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen verläuft. Parallel dazu soll eine neue sechsspurige Rheinbrücke mit Standstreifen unter Nutzung der vorhandenen Gründungen (Pfeiler und Widerlager) mittels Querverschub errichtet werden. Diese Rheinquerung würde nur noch die A 59 an die A 1 Richtung Westen anbinden. Die Verbindung zwischen der A 59 in Richtung Osten zum AK Leverkusen würde entfallen.

Diese Lösung ist von der Straßenbauverwaltung aus mehreren Gründen verworfen worden:

- Sie hätte die Verlagerung von täglich ca. 12.000 zusätzlichen Fahrzeugen in das Stadtgebiet von Leverkusen zur Folge.
- Sie würde zu einer mehrmonatigen Vollsperrung der heutigen Rheinquerung für den Zeitraum zwischen Abriss der bestehenden und Querverschub der neuen Brücke führen. Die alte Brücke kann wegen ihrer Statik- und Materialprobleme nicht verschoben werden.
- Auch bei der Kombilösung wären u. a. für Verkehrsführungen und Gründungsarbeiten Eingriffe in die Altablagerung Dhünnaue erforderlich.
- Die planerischen Vorarbeiten hätten ebenso wie die tatsächlichen Bauarbeiten einen deutlich größeren zeitlichen Umfang eingenommen als die gewählte Rheinquerung ausschließlich über eine Brücke. Da sich nicht voraussagen lässt, wie lange die gegenwärtige Rheinbrücke noch zur Verfügung steht (LKW über 3,5 t dürfen sie schon seit 2014 nicht mehr nutzen), war eine Lösung für einen baldmöglichen Ersatz der heutigen Brücke gefordert (bei Baubeginn noch in diesem Jahr wird von einer Außerbetriebsetzung im Jahr 2020 ausgegangen).
- Die Gesamtkosten der Kombilösung sind mit über 2,2 Mrd. Euro anzusetzen. Für die planfestgestellte Variante, ergänzt um den Ausbau der A1 bis zum AK Leverkusen inklusive des Ersatzes der Stelze, belaufen sich die Gesamtkosten auf ca. 1,05 Mrd. Euro. Wird statt der „Stelze“ ein Tunnel realisiert, betragen die Gesamtkosten ca. 1,3 Mrd. Euro. Die Kombilösung ist somit rd. 1 Mrd. Euro teurer.

Ausbau der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen (Abschnitt 2)

Dieser Abschnitt verläuft vom Autobahnkreuz Leverkusen-West bis kurz vor das Autobahnkreuz Leverkusen. Kernstück des 1,3 Kilometer langen Streckenabschnitts ist die rund 900 Meter lange Stelzenautobahn im Stadtteil Küppersteg. Die sogenannte "Stelze" weist erhebliche Schäden auf und muss ersetzt werden. Wie ein Ersatz des Stelzenbauwerks aussehen kann, wurde in einer Machbarkeitsstudie untersucht, die die jeweiligen Vor- und Nachteile der Varianten gegenüberstellt, Erste Ergebnisse liegen seit Herbst 2015 vor und sind der Öffentlichkeit zugänglich. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden 14 mögliche Varianten untersucht – darunter verschiedene Hoch- und Tieflagen. Einige der untersuchten Varianten hatten erhebliche Nachteile, sodass sie in der Machbarkeitsstudie nicht vertiefend betrachtet wurden. Ein Ausschlusskriterium war zum Beispiel der Eingriff in die Wohnbebauung oder die Unterbrechung des Verkehrs auf der A 1. Weitere wichtige Kriterien für eine Variante sind darüber hinaus die Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe, die Kosten und die Bauzeit.

Drei der 14 Varianten, wurden vertieft untersucht: die „Hochlage Südversatz mit Querverschub“, der „Tunnel Südversatz“ und der „Tunnel Südversatz mit Teilabbruch“. Bei der Hochlage beträgt die Bauzeit vier bis fünf Jahre, beim „Tunnel Südversatz“ ist mit rund acht Jahren zu rechnen. Ein „Tunnel Südversatz mit Teilabbruch“ ist im Vergleich dazu bautechnisch als ungünstig einzustufen, erfordert eine längere Bauzeit und ist mit höheren

Kosten verbunden. Für diese Varianten ist kein Eingriff in die vorhandene Wohnbebauung erforderlich.

Bei den vertieft untersuchten Tunnelvarianten werden laut einem Gutachten aus Sicherheitsgründen Mengen- und Stoffbeschränkungen für Gefahrgut erforderlich. In puncto Lärm sorgen beide Varianten für eine deutliche Verbesserung im Vergleich zur Ist-Situation. Aus den erarbeiteten Kriterien wird im Zuge der „Variantenauswahl“ die Vorzugsvariante für den Ausbau festgelegt.

Weitere Informationen zu diesem Abschnitt:

<https://www.strassen.nrw.de/projekte/autobahnausbau-bei-leverkusen/abschnitt-2.html>

Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum und dem Autobahnkreuz Leverkusen (Abschnitt 3)

Dieser Abschnitt betrifft den Ausbau der A3 von sechs auf acht Fahrstreifen zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und dem Autobahnkreuz Leverkusen. Zentraler Bestandteil ist der Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen. Straßen.NRW hat auch hier in einer Machbarkeitsstudie untersuchen lassen, wie eine Verbreiterung der A3 möglich ist und in welcher Höhenlage sie künftig verlaufen kann. Ebenfalls geprüft wurde die mögliche Form des Autobahnkreuzes mit ihren Vor- und Nachteilen. Dabei ging es unter anderem darum, ob und welche Eingriffe bei den einzelnen Varianten in das Umfeld erforderlich und welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Zudem waren die entstehenden Kosten und die Dauer des Ausbaus Gegenstand der Studie. Eine Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante für diesen Abschnitt steht noch aus. Nach dieser Entscheidung wird der Vorentwurf erstellt bevor dann auf dieser Basis das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden kann.

Weitere Informationen zu diesem Abschnitt:

<https://www.strassen.nrw.de/projekte/autobahnausbau-bei-leverkusen/abschnitt-3.html>

Pressekontakt: Bernhard.Meier@vm.nrw.de, Tel. 0211-3843-1013