

DIALOG

Die Bürgerzeitung zum Autobahnausbau



Grünes Licht nach Urteilsverkündung

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 11. Oktober 2017 bestätigt, dass die Planungen zur neuen Rheinbrücke rechtens sind. Die Haupt-Baumaßnahmen können nun also zügig begonnen werden.

„Das Urteil aus Leipzig ist in Düsseldorf als Startschuss angekommen. Jetzt läuft der Countdown für den ambitionierten Fahrplan, die erste Hälfte der Brücke bis 2020 für den Verkehr fertigzustellen. Dann soll auch der LKW-Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen auf der A1 wieder über den Rhein fahren können. Wenn wir das schaffen, wird es eine erhebliche Entlastung für die ganze Region geben“, so Verkehrsminister Hendrik Wüst.

Die einzelnen Baulose wurden bereits im Sommer ausgeschrieben und sind mittlerweile beauftragt. Schon im Frühjahr hat Straßen.NRW mit ersten Vorarbeiten begonnen. So wurden z. B. im Raum Leverkusen und Köln-Merkenich diverse Leitungen verlegt. Diese Arbeiten wurden im Oktober zum Teil schon abgeschlossen (s. hierzu auch den Artikel „Leitungsverlegung erfolgreich“ auf S. 7 dieser Ausgabe der DIALOG).

Wie geht es jetzt weiter?

Bis zum Frühjahr 2018 wird Straßen.NRW in erster Linie Erdarbeiten durchführen. Der Verkehr wird dadurch kaum beeinträchtigt, da die Arbeiten überwiegend abseits der Autobahn stattfinden.

Lediglich ein Projekt wird sich auf den Verkehrsfluss auswirken: ein Regenklärbecken, das im Autobahnkreuz Leverkusen-West unterhalb der Fahrbahn der A59 angelegt wird. Die Erdarbeiten dazu beginnen im Januar und enden im Frühjahr 2018. Bereits seit November wird die Verkehrsführung dafür vorbereitet.

Mit dem Bau des Regenklärbeckens muss auch zum ersten Mal umfangreicher in die Altablagerung Dhünnaue eingegriffen werden. Die Arbeiten hierzu finden daher stets unter strengen Sicherungsmaßnahmen statt.

Weitere Informationen zum Bau des Regenklärbeckens → Seite 4 + 5

Möchten Sie regelmäßig über Verkehrseinschränkungen informiert werden?

Dann senden Sie eine E-Mail mit dem Stichwort „Verteiler“ an info-leverkusen@strassen.nrw.de.



Verkehrsbehinderungen zum Baustart der Rheinbrücke



Im Frühjahr 2018 beginnen der Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen-West und der Bau der ersten neuen Rheinbrücke.

Dabei ist ab Sommer 2018 besonders im Autobahnkreuz Leverkusen-West durch den Neubau mehrerer Verbindungsrampen zwischen A1 und A59 mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen, da einige Brücken der Verbindungsfahrbahnen zunächst entfernt werden müssen, bevor sie an derselben Stelle neu gebaut werden können. In dieser Zeit wird der Verkehr für mehrere Monate zum Teil über provisorische Fahrbahnen innerhalb des Autobahnkreuzes und über die Anschlussstelle Rheindorf umgeleitet. Sämtliche Verkehrseinschränkungen werden rechtzeitig angekündigt.

Der Bau der ersten neuen Rheinbrücke sowie der Umbau der Anschlussstelle Köln-Niehl sollen bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Der Verkehr wird dann komplett über die neue Rheinbrücke geführt. Auch alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen können sie wieder benutzen. Die LKW-Sperranlagen können entfallen. Anschließend wird die bestehende marode Brücke abgerissen und an derselben Stelle eine weitere Brücke über den Rhein errichtet. Ende 2024 stehen dann dem Verkehr alle Fahrstreifen im fertiggestellten Ausbauabschnitt zur Verfügung.

Einen ausführlichen Zeitplan zum Start des Baus der Rheinbrücke finden Sie auf → Seite 4

Liebe Leserinnen und Leser,

das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden: Die neue Rheinbrücke kann wie geplant gebaut werden, der im November 2016 von der Bezirksregierung Köln erlassene Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Wie geplant können wir umgehend mit dem Bau beginnen. Wie genau es jetzt weitergeht, was zuerst gemacht wird und mit welchen Einschränkungen die Autofahrer rechnen müssen, erfahren Sie in der neuen Ausgabe der DIALOG. In unserem Spezial „Beginn erster Bauabschnitt“ auf S. 4 und 5 finden Sie u. a. einen Zeitstrahl, der die nächsten Schritte bis zur Fertigstellung der Leverkusener Rheinbrücke und des Gesamtprojektes veranschaulicht.

Im Serviceteil erfahren Sie, was professionelle Muschelsucher im Spätsommer auf dem Rhein unternommen haben, und in der Rubrik „Im Gespräch“ erklärt uns Nordrhein-Westfalens neuer Verkehrsminister Hendrik Wüst, was er sich für die neue Legislaturperiode alles vorgenommen hat, um die Situation auf NRWs Straßen zu verbessern.

Haben Sie Fragen oder möchten Sie ein Feedback geben? Dann nutzen Sie unsere E-Mail-Adresse a-bei-lev@strassen.nrw.de.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen Ihr

Thomas Raitel
Projektgruppenleiter Kölner Ring

DAS AUTOBAHNKREUZ LEVERKUSEN-WEST IN ZAHLEN

- + Am Kreuz Leverkusen-West treffen die A59 und die A1 aufeinander. Es befindet sich **10 Kilometer** nördlich von Köln und rund **30 Kilometer** südlich von Düsseldorf.
- + Die A1 (von Südwest nach Nordost) hat **6**, die nach Norden abgehende A59 **4 Spuren**.
- + Das Verkehrsaufkommen im Kölner Raum ist gewaltig: Allein auf der A1 zwischen dem Kreuz Leverkusen-West und der Anschlussstelle Köln-Niehl sind täglich **120.000 Fahrzeuge** unterwegs.

Gefahrgut: zwei Gutachten – zwei Meinungen

Tunnel zu planen ist nicht ganz einfach. Denn bereits während der Planungsphase muss bei den Ingenieuren stets die Sicherheit an erster Stelle stehen – sie müssen also einplanen, dass sich im Tunnel Unfälle ereignen können.

Damit sich im Falle eines Unfalls alle Verkehrsteilnehmer möglichst schnell in Sicherheit bringen können, sind entsprechende Sicherheitseinrichtungen unerlässlich. Die Anforderungen an diese Einrichtungen sind sehr hoch, da es im Tunnel nur wenig Platz gibt.

Vor allem LKW, die Gefahrgüter transportieren, stellen ein hohes Risiko dar. Jeder Tunnel wird daher auf seine Eignung für Gefahrguttransporte hin untersucht. Diese Risikoanalyse erfolgt nach strengen ADR-Richtlinien (ein europäisches Übereinkommen zum Gefahrgut). Sie sind also auch europaweit gültig.

Straßen.NRW hatte für den Ausbau des heutigen „Stelzen“-Abschnitts u. a. eine Tunnelvariante entworfen, die anschließend von externen Gutachtern auf ihre Gefahrguteignung hin bewertet wurde. Das Ergebnis lautet: Sowohl im Tag- als auch im Nachtbetrieb kommt es zu Einschränkungen bei Gefahrguttransporten. Dies betrifft sowohl die Menge der transportierten Stoffe als auch die Stoffe selbst.

Zweites Gutachten mit anderen Voraussetzungen

Ein weiteres, von der Stadt Leverkusen im Nachgang beauftragtes Gutachten hatte hingegen einen anderen Fokus: Die vorher von Straßen.NRW erarbeitete Tunnelvariante wurde zunächst technisch überarbeitet, sodass bei einer anschließenden Prüfung Gefahrgüter problemlos durch den Tunnel transportiert werden konnten. Dabei wurden einzelne Annahmen von den Experten verändert: Man nahm z. B. an, dass im Durchschnitt weniger Transporte mit gefährlichen Gütern im Tunnel unterwegs sein würden als im Gutachten von Straßen.NRW. Da sich nicht nur der „Chemipark“ – ein



bedeutender Chemiestandort –, sondern noch weitere Betriebe der chemischen Industrie in der Region befinden, wurde dies im Gutachten von Straßen.NRW durch eine höhere Anzahl von Gefahrguttransporten berücksichtigt.

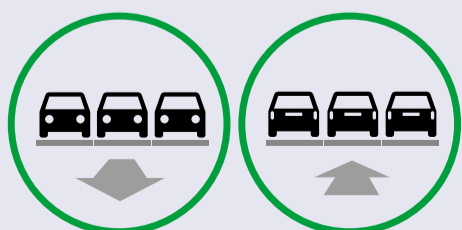
Auch wurde eine im Tunnel von Straßen.NRW eingeplante Trennwand, welche die Ein- bzw. Ausfahrtsbereiche im Autobahnkreuz Leverkusen von der A1 trennen soll, durch den gesamten Tunnel bis zu den westlichen Portalen verlängert. Nach diesen Veränderungen kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass sich die Tunnelanlage so doch für Gefahrgüter eigne.

Die vorgenommenen Änderungen haben jedoch auch eine Kehrseite: Die durch den ganzen Tunnel verlängerte, durchlaufende Trennwand führt zu einer Verkürzung der bis zum Autobahnkreuz Leverkusen-West zur Verfügung stehenden Fahrstrecke (der Verflechtungslänge). Zwischen den beiden Autobahnkreuzen besteht dann nur auf einem kürzeren Stück die Möglichkeit, die Spur zu wechseln. Damit ist die verkehrliche Leistungsfähigkeit dieser Variante gegenüber der von Straßen.NRW vorgeschlagenen Lösung geringer.

Um neben einem für alle Gefahrgüter freigegebenen Tunnel auch eine leistungsfähige Verkehrsanlage zu gestalten, müssen die Planer u. a. die Länge der Trennwand im weiteren Planungsprozess optimieren. Im Anschluss muss die neu geplante Anlage dann wieder einer ADR-Prüfung unterzogen werden. Erst danach kann abschließend festgestellt werden, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang ein Tunnel in diesem Abschnitt eine ausreichende Eignung für Gefahrgut hat.

Der Durchgangstunnel

Der Durchgangstunnel „Variante 6“ (vorher „Variante 4.3“) ist eine mögliche Variante für den Ausbau der A3 und des AK Leverkusen.



Bei dieser Variante würde der Durchgangsverkehr der A3 in zwei getrennten Tunnelröhren unter der A1 hindurchgeführt, während der sich verteilende Verkehr in bestehender Höhenlage die A3 verlässt. Ca. 45 Prozent des (Gesamt-)Verkehrs verbleiben somit oberirdisch.

Diese Tunnelvariante beginnt auf der A3 kurz vor der Ausfahrt Leverkusen-Zentrum. Von hier führt der Tunnel unter der jetzigen Fahrbahn der A3 in Richtung Norden und hat kurz vor dem AK Leverkusen seine tiefste Stelle (fast 37 Meter unter der Erde).

Er endet kurz nach der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen. Insgesamt hat der Tunnel der Variante 6 eine Länge von 5,15 Kilometern. Die Gesamtbau- und Gesamtlänge des Abschnitts in dieser Variante beträgt 8,3 Kilometer. Sie ist damit um 3,5 Kilometer länger als bei anderen Varianten für diesen Abschnitt (s. auch DIALOG-Ausgabe #5 oder unsere Website www.a-bei-lev.nrw.de).



Wie funktionieren öffentliche Ausschreibungen?

In der freien Wirtschaft können Unternehmen selbst entscheiden, ob sie bestimmte Sach- oder Dienstleistungen ausschreiben – also ob sie ein Vergabeverfahren durchführen, bei dem sich Unternehmen für einen Auftrag bewerben können – oder ob sie ihre Aufträge nach anderen Kriterien vergeben. Bei Behörden ist das anders:

Wann eine Behörde ein Vergabeverfahren vornehmen muss und wann nicht, richtet sich nach dem Auftragswert der Leistung sowie nach dem konkreten Auftragsinhalt. Überschreitet der Auftragswert z. B. eine bestimmte Schwelle, muss ein Vergabeverfahren durchgeführt werden. Dieses richtet sich nach strikten Regeln, zu denen z. B. der Wettbewerbsgrundsatz, das Geheimhaltungsgebot oder das Transparenzgebot zählen. Die wichtigsten Rechtsgrundlagen sind das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und die Vergabeverordnung (VgV). Beim Vergaberecht gibt es zudem europäische Richtlinien, die beachtet und eingehalten werden müssen.

Sinn und Zweck der öffentlichen Ausschreibungen ist es, aus einem breiten Bewerberfeld den bestmöglichen Leistungserbringer für einen bestimmten Auftrag zu ermitteln.

Aus Sicht der beauftragenden Behörde gibt es bei einer Ausschreibung zwei wichtige Schritte: Der erste Schritt umfasst die Kostenschätzung, die Erstellung der Vergabeunterlagen und die Bekanntmachung der Ausschreibung. Der zweite Schritt ist die eigentliche Angebotsphase: In dieser Phase werden die Angebotsunterlagen versendet und die Bewerbungsunterlagen geprüft. Transparenz steht dabei an erster Stelle – Fragen der Bieter werden innerhalb einer festgelegten Frist beantwortet und anschließend allen Teilnehmern der Ausschreibung zur Verfügung gestellt. In der anschließenden Bewertung entscheidet die beauftragende Behörde sich für den besten Anbieter, wobei es bei Aufträgen bestimmter Größenordnungen zu Bundesfernstraßen der Zustimmung des Bundes bedarf.



Straßenbahnschienen auf der neuen Rheinbrücke?

Die Frage nach Straßenbahnschienen auf der Rheinbrücke Leverkusen wurde bereits vor einigen Jahren diskutiert. In diesem Sommer erhielt die Thematik nun neuen Aufwind, als hierzu eine Petition im Internet gestartet wurde.

Ziel dieser Petition war es, Pendlern von Leverkusen nach Köln und umgekehrt den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern. Der Gründer der Initiative sieht in dem Neubau der Leverkusener Brücke eine gute Gelegenheit, die Errichtung einer Straßenbahnstrecke gleich mit umzusetzen.

Ganz so einfach ist es jedoch nicht:

Der Planfeststellungsbeschluss steht bereits – und in der vorhandenen Planung ist eine Straßenbahn nicht vorgesehen. Sollte die Brücke zusätzlich mit Straßenbahnschienen ausgestattet werden, müsste eine ergänzende Planung aufgestellt und ein neuer Planfeststellungsbeschluss erlassen werden, was sicherlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde. Bereits vor der Petition wurde eine Verlängerung der Straßenbahnlinie intensiv diskutiert, der Nutzen konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Weder die Stadt Köln noch die Stadt Leverkusen haben in der Vergangenheit eine solche Bahnlinie für notwendig gehalten.

Das Verkehrsministerium schließt sich dieser Auffassung an. Für die neue Straßenbahnstrecke müsste eine zusätzliche neue Brücke errichtet werden. „Dies würde die finanziellen Einsparungen, die die Grundidee der Petition darstellen, zunichtemachen“, so Ministeriumssprecher Maik Grimmeck gegenüber der Rheinischen Post. Auch die Kölner Verkehrsbetriebe erteilten der Idee eine Absage: Die Nachfrage sei zu gering, die Investition zu hoch.



Muschelsucher im Rhein

Was haben Muscheln mit dem Neubau der Rheinbrücke zu tun? Mehr als man denkt – denn im Planfeststellungsbeschluss gibt es eine Auflage zum Artenschutz, die die im Rhein lebenden geschützten Muschelarten betrifft.

„In Planungs- und Zulassungsverfahren ist es laut Bundesnaturschutzgesetz verboten, wildlebende Tiere zu fangen, zu verletzen oder zu töten“, so Marie-Luise Melz, Mitarbeiterin der Projektgruppe Kölner Ring. Da sich die Brückenpfeiler der neuen Brücke im Rhein und damit im Lebensraum von Muscheln befinden, müssen die Bereiche rund um die neu zu errichtenden Pfeiler nach Muscheln abgesucht werden. Die geschützten Muschelarten, die hier vorkommen könnten, sind z. B. die Gemeine Flussmuschel (*Unio crassus*) und die Malermuschel (*Unio pictorum*). Beide Muschelarten gehören zu den sogenannten Großmuscheln. Diese werden zwischen 72 und 110 Millimeter lang. „Ursprünglich war die Gemeine Flussmuschel die häufigste Großmuschelart“, erzählt Marie-Luise Melz. „Heute ist sie aber extrem selten und vom Aussterben bedroht.“ Auch die Malermuschel steht auf der sogenannten Roten Liste NRW und wird als gefährdet eingestuft. Diese Rote Liste ist ein wichtiges Instrument der Naturschutzarbeit: Sie stellt den Grad der Gefährdung von Tieren, Pflanzen und Pilzen im jeweiligen Bezugsraum dar.

Was wäre passiert, wenn tatsächlich Muscheln an dieser Stelle gefunden worden wären? „Dann wäre eine Muschelumsiedlung erforderlich gewesen“, erklärt die Expertin. Im Fall der Leverkusener Rheinbrücke sind allerdings keine lebenden Muscheln gefunden worden – lediglich eine leere Schale der Großen Flussmuschel (*Unio tumidus*, s. Foto).



Muscheln



Muscheln zählen, obwohl sie harte Schalen ausbilden, zu den Weichtieren. Sie können nur im Wasser überleben, wo sie an Steinen kleben oder sich in den Grund eingraben. Sie entziehen dem Wasser Sauerstoff und Nährstoffe, indem sie es durch ihren Körper saugen. Auf diese Weise filtern die Kiemenatmer auch andere Stoffe heraus und reinigen das Wasser. Die meisten Arten findet man im Meer, im Lauf der Zeit haben sich aber auch Süßwassermuscheln ausgebildet. In Deutschlands Flüssen und Seen leben sieben Arten von Großmuscheln.

Verkehrsministerium neu aufgestellt

Minister Wüst und Staatssekretär Schulte seit Juli im Amt.

Der neue Verkehrsminister Hendrik Wüst hat nach seiner Vereidigung Ende Juni 2017 sein Amt im Ministerium angetreten. Zugleich hat auch sein Staatssekretär Dr. Hendrik Schulte die Amtsgeschäfte aufgenommen. Anlässlich seiner ersten Arbeitswoche sagte Minister Wüst: „Ich freue mich, Teil des Neuaufbruchs zu sein und mich in den kommenden Jahren mit aller Kraft in den Dienst des Landes stellen zu können. Als neuer Verkehrsminister möchte ich vor allem für eine intelligente, vernetzte Mobilität stehen. Wir werden u. a. die Chancen der Digitalisierung nutzen, um für die Mobilität der Zukunft gerüstet zu sein.“

Staatssekretär Schulte ergänzte: „Den Verkehr im bevölkerungsreichsten Bundesland zu gestalten, ist eine große Herausforderung, der ich mich gerne stelle. In diesem Bereich die Weichen für die Zukunft zu stellen, wird eine spannende, aber lohnende Aufgabe.“

Der 42-jährige Wüst wurde in Rhede geboren und war zuletzt wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion in NRW. Zudem war er in den Jahren 2006 bis 2010 Generalsekretär der nordrhein-westfälischen Union und auch viele Jahre Mitglied des CDU-Bundesvorstands. Der Westfale hat seine Tätigkeit als Geschäftsführer des Zeitungsverlegerverbands NRW nach seiner Ernennung als Minister beendet. Schulte ist 58 Jahre alt und stammt aus Essen. Der Bauingenieur wechselt von der Privatwirtschaft ins Ministerium. Er war u. a. bei mehreren renommierten Bauunternehmen für große Infrastrukturprojekte verantwortlich.



Bilder rechts: Verkehrsminister Hendrik Wüst (oben), Staatssekretär Dr. Hendrik Schulte (unten)

Mit allen Wassern gewaschen: Neubau eines Regenklärbeckens

Durch den Neubau der Rheinbrücke und den achtstreifigen Ausbau der A1 wird eine Überarbeitung des Entwässerungskonzeptes für Oberflächenwasser auf der Fahrbahn notwendig. Unter der A59 gibt es zwar bereits ein Regenklärbecken, dieses bietet aber künftig nicht mehr genügend Kapazitäten.

Mit dem Bau eines neuen Beckens wird daher im Januar begonnen. Dieses wird nicht nur das Niederschlagswasser der Verbindungsfahrbahn zwischen A1 und A59 sowie der Fahrbahnen der A59 aufnehmen, sondern auch das der neuen Rheinbrücke vom Hochpunkt östlich des Fahrbahnübergangs. Während der Bauzeit bleibt die vorhandene Anlage zunächst noch in Betrieb.

Das neue Regenklärbecken ist ca. 25 Meter lang, sieben Meter breit und wird ein Stauvolumen von etwa 520 Kubikmetern besitzen. Es ist damit deutlich größer als das alte Becken. „Bei anhaltenden Regenfällen hält die Anlage die Wassermassen zurück und führt diese kontrolliert in das bestehende Entwässerungsnetz ab“, erklärt Marcel Kern, Projektleiter bei Straßen.NRW. „Darüber hinaus können – etwa bei Unfällen – wassergefährdende Stoffe und Leichtflüssigkeiten wie Benzin durch einen Notabsperrschieber zurückgehalten werden“, ergänzt er.

Die Oberkante des neuen Beckens wird ca. 1,30 Meter unterhalb der Fahrbahn der A59 beginnen. Das Bauwerk selbst wird eine maximale Tiefe von ca. sechs Metern erreichen. Da sich an dieser Stelle die Altablagung Dhünnaue befindet, in die beim Bau eingegriffen werden muss, finden die Arbeiten unter höchsten Sicherheitsvorkehrungen statt: Das neue Becken wird in einer verbauten Baugrube hergestellt, deren Seiten gegen das

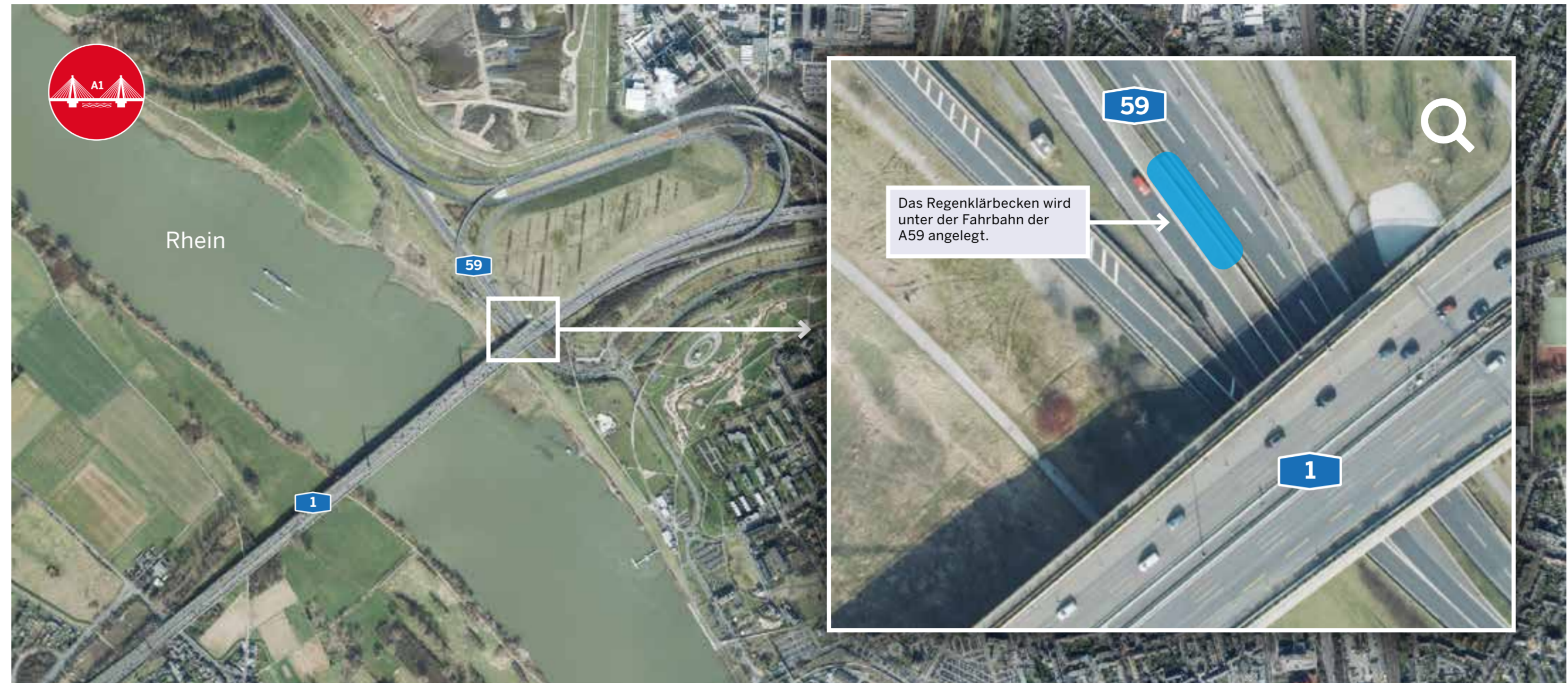
Deponat – also die schädlichen Abfälle aus der Dhünnaue – schützen. Das in unserer vorletzten Ausgabe der DIALOG vorgestellte Sicherungskonzept für großflächige Eingriffe in die Altablagung kommt hier zum Tragen: Mit Einhausungen werden die offengelegten Abschnitte von der Umwelt abgegrenzt. Durch gerichtete Luftströmungen wird verhindert, dass Schadstoffpartikel nach außen gelangen können, die Abluft wird zudem über Mehrfachfilter gereinigt, bevor sie wieder an die Umgebung abgegeben wird. Jeder, der innerhalb der Einhausung arbeitet, trägt Schutzkleidung. Zudem werden die Schadstoffwerte kontinuierlich überprüft und alle Fahrzeuge, die während des Baus zum Einsatz kommen, in speziellen Waschanlagen gereinigt. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Altablagung durch die wiederhergestellte Fahrbahn der A59 abgedichtet.

Weitere Informationen zum Sicherungskonzept und zum Eingriff in die Dhünnaue finden Sie auf unserer Website unter www.strassen.nrw.de/sicherungskonzept-dhuennaue.html.

Regenwasser auf Fahrbahnen

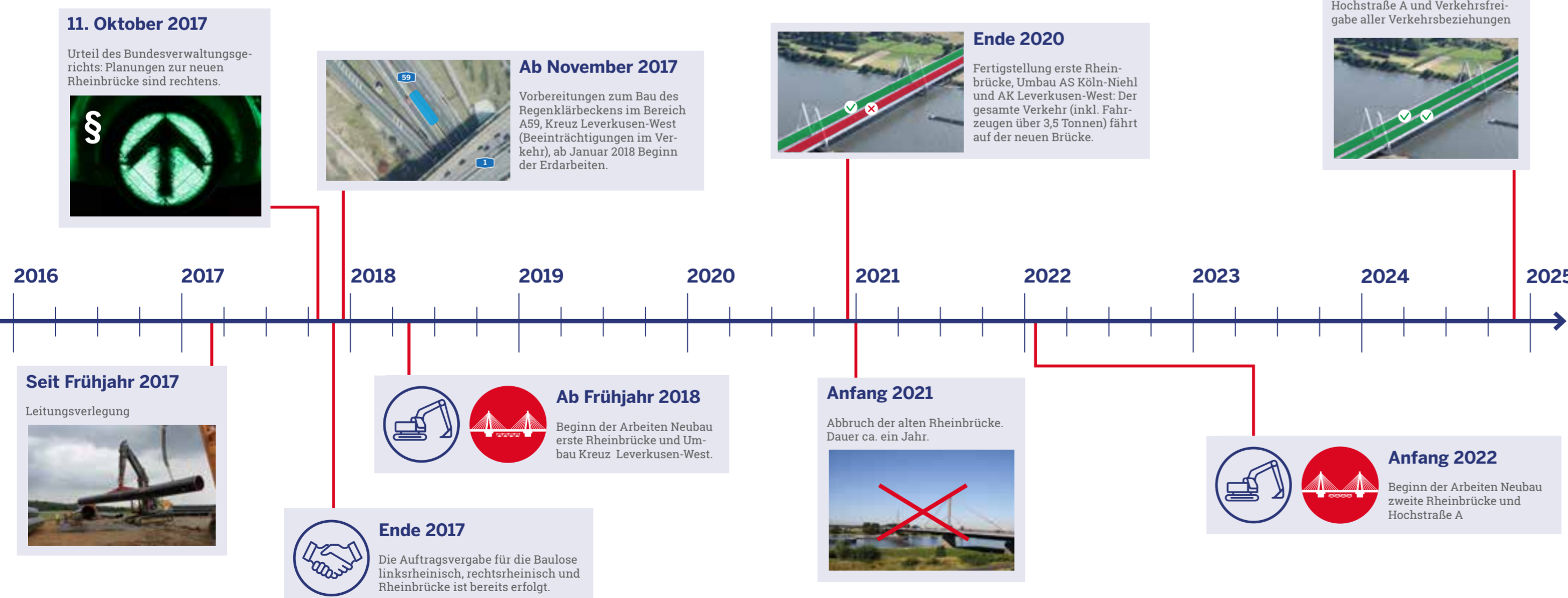
Auf Fahrbahnen – vor allem auf Autobahnen – löst und transportiert das anfallende Regenwasser beim Abfließen vorhandene Schmutz- und Schadstoffe (z. B. durch Reifenabrieb), die sich auf der Straße befinden. Nicht selten ist das Regenwasser daher verunreinigt und kann nicht direkt in das nachgeordnete Entwässerungsnetz – also in die Kanalisation – abfließen. Im Regenklärbecken wird das ankommende Oberflächenwasser zwischengespeichert.

Die Leichtflüssigkeiten wie z. B. Benzin oder Diesel werden in der Beckenanlage zurückgehalten. Schwebstoffe (das sind Stoffe, die sich nicht im Wasser lösen) und sonstige Schmutzstoffe setzen sich an der Beckensohle ab und werden separat entsorgt. Nach dieser Behandlung fließt das Wasser in das nachfolgende Entwässerungsnetz ab.



So geht es weiter

Das Urteil ist gefallen – nun startet der Bau der neuen Rheinbrücke. Unser Zeitstrahl gibt Ihnen einen Überblick über die Maßnahmen, die bis zur Fertigstellung der Brücke anstehen.



Tunnel oder Brücke? Pläne wurden öffentlich kommuniziert



Anfang Oktober wurde in der Öffentlichkeit hitzig diskutiert, inwieweit Vorfestlegungen bestanden haben, was den Verlauf der A1 bei Leverkusen in Hoch- oder Tieflage betrifft.

Dabei stand der Vorwurf im Raum, dass die Entscheidung für eine neue Brücke und gegen einen Tunnel nicht ergebnisoffen gewesen sei. In der Berichterstattung gab es in diesem Zusammenhang einige Ungenauigkeiten – nachfolgend ein paar Richtigstellungen:

Im Rahmen der Anhörung der Bürger im Planfeststellungsverfahren wurden diverse weitere Tunnelvarianten vorgeschlagen, so auch die sogenannte „Kombilösung“. Die Experten von Straßen.NRW, die beauftragten Gutachter sowie die Planfeststellungsbehörde kamen dabei zu dem Schluss, dass die „Kombilösung“ keine Alternative darstellt. Gründe hierfür sind u. a. der schlechte Zustand der vorhandenen Brücke, auch hierfür erforderliche massive Eingriffe in die Altablagung Dhünnaue und die von Gutachtern errechnete Verkehrsverlagerung in die Stadt Leverkusen. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig vom 11. Oktober 2017 hat dies nochmals bestätigt: Die Klagen gegen den Neubau der Rheinbrücke wurden abgewiesen.

Straßen.NRW hat bereits im Herbst 2014 eine neue Rheinbrücke als Vorzugsvariante vorgestellt. Dies geschah unter Berücksichtigung wichtiger Kriterien wie Bauzeit, Eingriffsminimierung, Kosten, Lärmschutz, Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen etc. In diesem Zusammenhang wurde auch der Ausbau mit einer langen Tunnelvariante (unter dem Rhein) geprüft.

Diese Tunnelvariante schied u. a. aufgrund der dafür notwendigen Eingriffe in die Wohnbebauung in Köln-Merkenich und der massiven Eingriffe in die Altablagung Dhünnaue für den Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen-West im Leverkusener Stadtbereich aus.

Auch für den anschließenden Planungsabschnitt, die heutige Strecke zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen, die heutige „Stelze“, wird vielfach ein Tunnel gefordert. Anders als bei der Rheinbrücke sind hier Tunnelvarianten als realisierbar festgestellt worden. In der Machbarkeitsstudie von Straßen.NRW aus dem Herbst 2015 wurden neun Tunnel- und fünf Hochlagenvarianten untersucht. Für diesen Abschnitt hat man sich noch nicht abschließend auf eine Hoch- oder Tunnellage festgelegt. Der Bau eines Tunnels in diesem Streckenabschnitt der A1 ist technisch möglich.

Die Variante „Rheinbrücke“ wurde gemeinsam von Bund und Land als Vorzugsvariante im Herbst 2014 festgelegt. Über diese Entscheidung hatten wir in der DIALOG-Ausgabe #1 im September 2014 ausführlich berichtet.

Effektive Baustellen und eine ausgeklügelte Baustellenkoordination

Nordrhein-Westfalens neuer Verkehrsminister Hendrik Wüst will in seiner Amtszeit die Situation auf den Straßen NRWs deutlich verbessern und die Infrastruktur konsequent weiter ausbauen. Was seine Strategie ist und welche Rolle der Neubau der Leverkusener Rheinbrücke in diesem Zusammenhang spielt, verrät er im Gespräch mit der DIALOG.

Herr Wüst, als neuer Verkehrsminister für Nordrhein-Westfalen haben Sie sich sicherlich eine Menge vorgenommen. Was sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten und dringendsten Projekte in NRW, die Sie in der nächsten Zeit voranbringen und umsetzen wollen?

Die Infrastruktur in unserem Land ist maßlos überlastet und an vielen Stellen nicht gut in Schuss. Darum haben wir den Erhalt, die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu einem Schwerpunkt der Landespolitik erklärt – in der jetzigen Regierung sind sich zum Glück alle darüber einig, es gibt keine ideologischen Blockaden mehr.

Das heißt zunächst einmal: bauen, bauen, bauen. Um dabei Staus und Behinderungen so gering wie möglich zu halten, müssen wir unser Baustellenmanagement noch weiter verbessern und bei Planung und Umsetzung klüger und schneller werden.

„Bauen, bauen, bauen“ – auf dem Programm des neuen Verkehrsministers stehen der Erhalt, die Modernisierung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Wir werden alle Chancen nutzen, die Baustellen effektiver zu machen. Das bedeutet, mehr Bonusregelungen in die Verträge mit den Bauunternehmen zu integrieren, die Sechs-Tage-Woche sowie Tageshelligkeit voll auszunutzen und auch – wo es geht – in der Nacht zu bauen.

Gleichzeitig müssen wir aber auch die Alternativen zum Straßenverkehr attraktiver machen, also den ÖPNV stärken und die Möglichkeiten der Digitalisierung für die Vernetzung ganz unterschiedlicher Verkehrsträger nutzen.

Welche Rolle spielen Ihrer Meinung nach in diesem Zusammenhang der Neubau der Leverkusener Rheinbrücke sowie der gesamte Autobahnausbau bei Leverkusen – also das Projekt A-bei-LEV?

Der Zustand der Leverkusener Brücke ist sinnbildlich für die Infrastruktur im Land. In den Boomzeiten der 1960er- und 1970er-Jahre wurde sehr viel neue Infrastruktur gebaut, die aber nicht für das heutige Verkehrsaufkommen und die aktuellen Belastungen ausgelegt war. Bei den Brücken führt das dazu, dass die Bauwerke viel früher das Ende ihrer Lebensdauer erreichen. Deshalb müssen wir viel früher als geplant neu bauen oder verstärken. Bei der Leverkusener Brücke sind wir bereits dran. Ende 2020 soll das erste neue Teilbauwerk fertig sein, über das dann fürs Erste auf verengten Fahrspuren der Gesamtverkehr einschließlich LKW geführt werden kann. Anschließend werden wir daneben eine zweite Brücke bauen. Damit stellen wir sicher, dass solche Engpässe im Autobahnnetz in Zukunft sicher vermieden werden.

www.a-bei-lev.nrw.de

Die zeitweise Sperrung der Rheinbrücke Neuenkamp der A40 bei Duisburg im August hat gezeigt, was passiert, wenn wichtige Verkehrsknotenpunkte unterbrochen werden: Staus und eine Überlastung des umliegenden Straßennetzes sowie Unmut bei den Auto- und LKW-Fahrern während der Reparaturarbeiten waren die Folge. Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht eine gute Baustellenkoordination?

Eine gut ausgeklügelte Baustellenkoordination ist Voraussetzung dafür, dass wir viele Bauprojekte möglichst zügig abschließen können, gleichzeitig aber die Beeinträchtigungen so gering wie möglich halten. Neben den zuvor genannten Maßnahmen heißt das zum einen, dass wir Baustellen frühzeitig und weiträumig, also auch über die sozialen Medien, kommunizieren, damit sich die Menschen bei ihren Fahrtenplanungen darauf einstellen können. Unser überarbeitetes Verkehrsportal www.verkehr.nrw mit genaueren Verkehrsinformationen hilft den Menschen dabei, den für sie optimalen Weg mit Auto, Fahrrad oder ÖPNV zu finden.

Auch die Beschilderung mit elektronischen Hinweistafeln an den Autobahnen werden wir weiter ausbauen und möglichst immer Alternativrouten bereithalten. Natürlich hilft es aber nichts, wenn wir Ausweichstrecken anbieten, die dann aber gerade seitens der Kommunen in Bau genommen werden – um die Baumaßnahmen auch verkehrsträgerübergreifend zwischen Bund, Land und Kommunen abzustimmen, richten wir in NRW deshalb eine Stabsstelle für die Verkehrs- und Baustellenkoordination ein.



Was bedeutet A-bei-LEV für ...

... Prof. Dr. Justin Geistefeldt, Ruhr-Universität Bochum



Justin Geistefeldt ist Professor für Verkehrswesen, -planung und -management an der Ruhr-Universität Bochum.

„Im Rahmen einer Studie haben wir vor sechs Jahren im Auftrag des damaligen Verkehrsministeriums die Stausituation in ganz Nordrhein-Westfalen untersucht. Der Kölner Ring führte schon damals die Liste der stauträchtigsten Strecken an. Seit der Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen auf der Leverkusener Rheinbrücke hat sich diese Problematik noch einmal verschärft. Die erheblichen klein- und großräumigen Verlagerungen des Schwerverkehrs führen dabei auch auf anderen Routen wie z. B. auf der A46 zu einer Zunahme des Stauaufkommens. Daher ist es sehr wichtig, dass die Brücke zeitnah ersetzt wird. Die an vielen Stellen marode Straßeninfrastruktur ist generell ein großes Thema in Deutschland – die Leverkusener Rheinbrücke ist aufgrund ihrer hohen Verkehrsbedeutung jedoch das mit Abstand prominenteste Beispiel für den Sanierungsstau.“

Ein Tunnel unter dem Rhein wäre meiner Meinung nach keine sinnvolle Alternative für den Neubau der Rheinbrücke gewesen – sowohl aus wirtschaftlicher Perspektive als auch im Hinblick auf die Dauer der Beeinträchtigung: Je länger der Bau der neuen Brücke dauert, desto länger müssen die Ausweichrouten das erhöhte Verkehrsaufkommen tragen – eine kaum zumutbare Belastung für die städtischen Straßennetze. Durch die hohen Lärmschutzanforderungen beim Ausbau von Autobahnen wird auch bei konventioneller Bauweise eine deutliche Verbesserung für die Anwohner eintreten.“

... Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC in NRW



Thomas Semmelmann ist u.a. zuständig für landes- und regionalverkehrspolitische Projekte sowie die politische Kommunikation innerhalb des Verbandes.

„Bei Brücken wie der Rheinbrücke in Leverkusen spielt für uns Radfahrer vor allem die Radwegbreite eine Rolle: Der ADFC NRW kritisiert den Beschluss hinsichtlich der Mindestbreite für den Fahrradweg. Anstatt der 3,25 Meter hätte sich der Verband 4,00 Meter pro Fahrbahnseite gewünscht, um ausreichend Platz für alle Fahrradfahrer mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen zu bieten.* Denn längst sind es nicht mehr nur die traditionellen Zweiräder, die auf den Fahrradwegen unterwegs sind: Dreiräder, Liegeräder oder breite Anhänger bestimmen das Bild auf den Straßen. Hinzu kommen Fußgänger, mit denen sich die Radfahrer den Rad- und Fußweg teilen müssen: Vor allem am Wochenende konkurrieren sie um den Platz auf der Straße.“

Beim Bau der Brücke ist es besonders wichtig, die Auf- und Abfahrten richtig zu planen und umzusetzen: Diese dürfen keinen zu steilen Anstieg haben, um einen problemlosen Zugang zu ermöglichen. Zudem ist die Anbindung der Brücke an die umliegende Fahrradinfrastruktur wichtig: Wenn gefördert werden soll, dass die Mitarbeiter großer Firmen in Brückennähe aufs Rad anstatt aufs Auto zurückgreifen, müssen die Wege attraktiv und gut angebunden sein. Das ist nicht nur umweltfreundlicher, sondern führt auch zur Entlastung dieses hochfrequentierten Verkehrsknotenpunktes.“

* Die in der Planung vorgesehenen Radwege auf der neuen Rheinbrücke haben eine Breite von 3,25 Metern – damit sind sie 1,25 Meter breiter als (außerorts) von der StVO vorgeschrieben (zwei Meter).



Weltkriegsbombe entpuppt sich als Eisenstange

Im Zuge der Arbeiten zu einem neuen Abwasserkanal der Stadtentwässerungsbetriebe Köln unter der A1 gab es in der Nähe der Anschlussstelle Köln-Niehl Anfang Oktober einen Kampfmittel-Verdachtsfall:

Etwa acht Meter unter der Fahrbahn wurde ein verdächtiges Element geortet und sorgte dafür, dass die Fahrbahn in Richtung Koblenz für mehrere Tage vollgesperrt werden musste. „Wie bei allen Arbeiten solcher Art wurde das Baufeld auf Kampfmittel untersucht – eigentlich ein Routinevorgang. Als die Messgeräte jedoch ausschlugen, musste der Bereich genauer untersucht werden“, so Andreas Zenz, Abteilungsleiter Bau von Straßen.NRW.

„Glücklicherweise hat sich der Verdachtsfall nicht bestätigt – die Messgeräte, die vor allem auf Metall reagieren, hatten keine Weltkriegsbombe, sondern eine alte Eisenstange geortet.“

Die Vollsperrung war notwendig, da die Sondierungsarbeiten nicht bei laufendem Verkehr durchgeführt werden konnten. Damit das geortete Objekt untersucht werden konnte, wurde ein 4,50 mal 4,50 Meter großes Loch bis in acht Meter Tiefe gegraben. Der ausgehobene Schacht konnte, nachdem sich der Anfangsverdacht nicht bestätigt hatte, schnell wieder verfüllt werden. Bereits wenige Tage später standen auf der A1 zwischen Leverkusen-West und Köln-Niehl wieder alle drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Koblenz zur Verfügung.

Fünfte Schrankenanlage in Betrieb – Anschlussstelle Köln-Niehl seit Ende Mai wieder offen



Um die (alte) Leverkusener Rheinbrücke zu schützen, hat Straßen.NRW Ende Mai dieses Jahres bereits die fünfte Schrankenanlage in Betrieb genommen – Standort der neuen Anlage ist die Anschlussstelle Köln-Niehl.

So wie die bereits installierten Schranken verhindert sie, dass LKW über 3,5 Tonnen auf die Brücke fahren können. Die Auffahrt der Anschlussstelle von der Industriestraße aus Chorweiler kommend auf die A1 in Fahrtrichtung Dortmund kann seitdem wieder genutzt werden.

Nach der Inbetriebnahme der ersten Schrankenanlagen im September 2016 musste die Auffahrt in Niehl gesperrt werden, da nur so eine sichere Ableitung zu schwerer Fahrzeuge von der A1 gewährleistet werden konnte. Insbesondere die Pendler der ansässigen Betriebe wünschten sich eine erneute Öffnung – da die Fahrbahn an der betroffenen Stelle jedoch zu kurz für eine weitere Schrankenanlage war, musste sie inkl. der Verbindungsfahrbahnen zunächst verlängert und vergrößert werden. Durch den Umbau hat Straßen.NRW die notwendigen baulichen Voraussetzungen für die fünfte Schrankenanlage geschaffen, sodass nun alle Verbindungen in der Anschlussstelle wieder zur Verfügung stehen.

Da insbesondere zahlreiche LKW mit ihrem Gewicht die Bausubstanz der Leverkusener Rheinbrücke in den letzten Jahren stark beschädigt haben, wurden seit September 2016 Schranken installiert, die die Nutzung der Brücke durch Fahrzeuge über 3,5 Tonnen verhindern. Diese Fahrzeuge werden seitdem auf alternative Strecken umgeleitet – die Sperrung wird durch entsprechende Signale weiträumig und frühzeitig angekündigt. Wer nicht auf die Umleitung ausweicht und trotz der Warnung die Brücke mit einem nicht zulässigen Fahrzeug befährt, muss mit einem Bußgeld von 500 Euro und einem Fahrverbot von zwei Monaten rechnen. Seit der Inbetriebnahme wurden mittlerweile mehr als 35.000 Fahrzeuge von den Schranken abgehalten, über die Brücke zu fahren.

Leitungsverlegung erfolgreich



In den vergangenen Monaten hat Straßen.NRW verschiedene Leitungen verlegen lassen, die sich an Stellen befinden, in die während der Bauarbeiten für die neue Rheinbrücke eingegriffen werden muss.

Obwohl die Arbeiten auf der linken Rheinseite anfänglich durch umfangreiche Kampfmittelerkundungen verzögert wurden, war der Bauablauf insgesamt erfolgreich und die verlorene Zeit konnte zu großen Teilen aufgeholt werden. Bis Ende des Jahres werden die verlegten Leitungen voraussichtlich in Betrieb gehen. Der Rückbau und die damit verbundene Renaturierung – also die Wiederbepflanzung der Bauflächen – werden voraussichtlich bis Anfang nächsten Jahres abgeschlossen sein. Die Verlegung des Stadtentwässerungskanal kann – nachdem die Experten der Kampfmittelerkundung den Bereich freigegeben haben – nun planmäßig weiterlaufen. Diese und weitere Maßnahmen wie z. B. die Verlegung eines Stromkabels sowie Umbauten am Bahnsteig der Haltestelle Köln-Merkenich sollen im ersten Quartal 2018 abgeschlossen sein.

Eine Gasleitungstrasse im Böschungsbereich des Neulandparkes (rechte Rheinseite) konnte erfolgreich verlegt werden, die Renaturierung des Parks läuft aktuell. Der Rückbau – also die Entfernung – der bestehenden und nun nicht mehr genutzten Leitung zwischen Westring und Lastenstraße wird direkt im Anschluss umgesetzt. Der Westring bleibt hierfür zwar noch gesperrt, durch die Umleitung über die Lastenstraße am Kreisverkehr Rheinallee kommt es hier allerdings zu keinen Einschränkungen. Auch die Verlegung einer neuen Gasleitungstrasse in der Nobelstraße konnte erfolgreich abgeschlossen werden – der Busverkehr (WUPSI) fährt hier bereits seit Anfang Oktober auf der gewohnten Strecke.



Kölner Ring im Zeitplan

Bis zum Baubeginn der neuen Rheinbrücke sollten die wichtigsten Baustellen auf dem Kölner Ring fertig sein.

Dazu gehören u. a. der Ausbau der A3 zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen, der Austausch der Fahrbahn der A3 im Bereich Leverkusen und Dellbrück, der Umbau des Autobahnkreuzes Köln-West (s. rechts) sowie Verbesserungen im Autobahnkreuz Köln-Süd. Wir haben uns an den Zeitplan gehalten und die wesentlichen Maßnahmen abgeschlossen.

Das Projekt „bonnbewegt.“ und die „RHEINSPANGE553“



In den nächsten Jahren wird viel gebaut auf den Autobahnen rund um Bonn. Die Autobahnen müssen saniert oder auch verbreitert werden, Brücken werden verstärkt und neu gebaut. Außerdem soll zwischen Köln und Bonn noch eine weitere Rheinbrücke entstehen.

Eine neue Verkehrsbeeinflussungsanlage soll für besseren Verkehrsfluss sorgen. Zusätzlich stehen weitere notwendige Baumaßnahmen im Stadtgebiet an. Ein anspruchsvolles Aufgabenpaket, bei dem Straßen.NRW eng mit der Stadt Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis, den Verkehrsverbänden und vielen weiteren Partnern zusammenarbeitet. Analog zu A-bei-LEV werden die Maßnahmen und die dazugehörige Kommunikation unter dem Namen „bonnbewegt.“ zusammengefasst. Weitere Informationen zu diesem Projekt sind unter www.bonnbewegt.nrw.de zu finden.

Hinter der „RHEINSPANGE553“ verbergen sich die Planungen für eine neue Rheinbrücke zwischen Köln und Bonn, die später eventuell bei Köln-Godorf über den Rhein führen und die A555 und die A59 verbinden wird. Hier sind die Planungen noch ganz am Anfang. Weitere Informationen sind unter www.rheinspange.nrw.de zu finden.

Sanierung in Richtung Norden



Im Frühjahr haben die Arbeiten für die grundlegende Sanierung der A3 zwischen Opladen und Langenfeld auf einer Länge von sieben Kilometern begonnen.

Zunächst wurde seit Anfang des Jahres die Fahrtrichtung Oberhausen saniert, mittlerweile finden die Arbeiten auf der Fahrbahn der Fahrtrichtung Frankfurt statt. Bei der grundhaften Sanierung werden neben der Fahrbahn auch die Entwässerung, die Beschilderung sowie Schutzplanken und Schutzsysteme erneuert. Sobald die Arbeiten hier abgeschlossen sind, geht es zwischen Langenfeld und Hilden weiter. Dort wird dann voraussichtlich bis Ende 2019 gebaut.

Endspurt im Kölner Westen

Seit einigen Jahren wird das Autobahnkreuz A1/A4 Köln-West abschnittsweise umgebaut, um seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Das letzte Teilstück wurde Ende Oktober vollendet: ein Überflieger-Bauwerk, auf dem der Verkehr, der von der A4 aus Richtung Rodenkirchener Brücke kommt auf die A1 in Richtung Koblenz oder nach Frechen will, verflechtungsfrei und in Kürze auch zweispurig durch das Kreuz geführt wird. Die Arbeiten für das Bauwerk haben im Frühjahr 2016 begonnen. In den kommenden Monaten finden dann noch weitere Arbeiten an der Beschilderung, den Sicherungseinrichtungen und den Bauwerken im Autobahnkreuz statt. Der Gesamtumbau kostet 25 Millionen Euro.



Arbeiten an der Wupperbrücke

Zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen-West und der Anschlussstelle Rheindorf verläuft die A59 über die Wupper. Die Brücke wird im Winter 2017/2018 verstärkt.

Denn wenn später der Neubau der Rheinbrücke und der Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen-West im vollen Gange sind, wird ein Teil des Verkehrs über die Anschlussstelle Rheindorf umgeleitet. Dafür wird die A59 auf diesem Stück dreistreifig in Fahrtrichtung Leverkusen bzw. Dortmund/Koblenz markiert. Um die andere Lastverteilung auszugleichen, werden in die Brücke externe Spannglieder und eine Schubverstärkung eingebaut. Dazu sind zwei Vollsperrungen der Brücke erforderlich, die jeweils ein Wochenende dauern werden. Die Termine hierfür werden rechtzeitig bekannt gegeben. Der Fußgänger- und Radweg unterhalb der Brücke wird von den Sperrungen nicht betroffen sein.



Freie Fahrt auf der A542

Die Brückenbauwerke auf der A542 haben für eine deutliche Verlängerung der geplanten Bauzeit gesorgt.

Statt wie geplant bis Sommer 2017 wird die A542 bis Jahresende eine Baustelle sein. An einzelnen Bauwerken muss sogar bis ins Frühjahr 2018 gearbeitet werden. Nichtsdestoweniger konnte Anfang September die Baustellenverkehrsführung in Richtung Monheim abgebaut werden und im Oktober wurde auch die Richtungssperrung in Fahrtrichtung Langenfeld/Solingen zumindest bis Immigrath wieder aufgehoben. Das letzte Stück soll bis Ende des Jahres folgen.

Impressum

HERAUSGEBER
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen
Telefon: +49 (0)209 3808-0
Fax: +49 (0)209 3808-380
E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

KONZEPT, REDAKTION UND GESTALTUNG
RAIKESCHWERTNER GmbH
Ludwig-Erhard-Str. 6
20459 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 348092-87
Fax: +49 (0)40 348092-11
abeilev@raikeschwertner.de

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT
Ingrid Scholtz
Leiterin der Zentralen Kommunikation
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen
Telefon: +49 (0)209 3808-333
Fax: +49 (0)209 3808-549
E-Mail: ingrid.scholtz@strassen.nrw.de

BILDNACHWEISE
S. 1 + 2: Shutterstock
S. 3 Mitte: Andreas Pilgram; unten: Ministerium für Verkehr NRW
S. 4/5: Shutterstock, Straßen.NRW, Open Grid Europe
S. 6: Ministerium für Verkehr NRW/Justin Geistefeldt/Thomas Semmelmann
S. 7: Straßen.NRW/Open Grid Europe
S. 8: Straßen.NRW