

Leverkusener Brücke

Nur eine Autobahnbrücke?

Was sollte aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs beim Neubau der Brücke beachtet werden und welche Probleme sollten schon vorher gelöst werden?

Die Brücke der A 1, die den Norden Kölns mit Leverkusen verbindet, ist seit einigen Monaten immer wieder in der Presse. Seit Mitte Juni ist sie erneut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt und schon länger auf 60 km/h begrenzt. Sie soll in den kommenden Jahren im Rahmen der Komplettsanierung neu gebaut und dabei von derzeit zwei auf fünf (!) Fahrspuren verbreitert werden. Der Neubau wird mit 500 Mio. Euro veranschlagt, der folgende Ausbau bis zum Kreuz Leverkusen mit weiteren 500 Mio. Euro.

Bei den Diskussionen wird häufig darauf hingewiesen, dass die Brücke zu den meistbefahrenen Fernstraßen Europas gehört. Dabei wird jedoch ihre Bedeutung für den Nah- und Pendelverkehr zwischen dem Kölner Norden mit den Fordwerken und Leverkusen mit dem Bayer-Werk (ChemPark) so gut wie nicht betrachtet. Es wird nicht diskutiert, ob zur Abwicklung dieses Pendelverkehrs Bussen, Bahnen, Zweirädern und anderen sinnvollen Alternativen zum Auto bessere Möglichkeiten zur Nutzung der Brücke geboten werden sollten.

Insbesondere sollte bei einem Neubau der Brücke auch das deutlich gestiegene und weiter zunehmende Zweiradaufkommen berücksichtigt werden. Auf beiden Seiten der Brücke befindet sich bislang – durch eine transparente Schallschutzwand von der Autobahn getrennt – ein Fuß- und Zweirichtungsradweg. Beide Wege werden auch häufig von Mofas, E-Bikes und anderen weder auf der Autobahn noch auf Fuß- und Radwegen zugelassenen motorisierten Zweirädern genutzt. Die nächsten festen Rheinquerungen sind nämlich weit entfernt: rund zehn Kilometer südlich und etwa doppelt so weit entfernt im Norden.

Kurzfristig zu behebende Mängel

Da es noch einige Jahre dauern dürfte, bis die neue Brücke in Betrieb genommen wird, müssen Probleme, die eine aktuelle Gefährdung darstellen, noch im Altbestand zügig beseitigt werden.

Auf der Brücke wellt sich beispielsweise der Bodenbelag und reißt großflächig ab. Es ist eine Fahrbahndecke entstanden, die einem zerschlissenen Teppich gleicht und sowohl Fußgänger als auch Radfahrer gefährdet. Darüber hinaus steht bei Regen das Wasser auf der Fahrbahn und läuft nicht ab.

Unter der Brücke läuft der Regen vom Brückenkopf in ganzer Breite ohne Ableitung über die Radweg und steht auf dem Weg. Bei Minustemperaturen entsteht hier eine Eisfläche.

Die meisten Zu- und Abfahrten auf die Brücke sind derart mit Büschen und Bäumen zugewachsen und verengt, dass sie nur sehr schlecht oder gar nicht einsehbar sind und entgegenkommender Verkehr nicht rechtzeitig erkennbar ist.



An der steilen Rampe auf die Kölner Südseite der Brücke kommt es immer wieder zu Konflikten.

Auf der Kölner Südseite wird die sehr steile Brückenrampe zudem noch im 90-Grad-Winkel erreicht. Dieses führt immer wieder zu Konflikten, da Gegenverkehr nicht gut aneinander vorbeikommt. Darüber hinaus ist aufgrund des Baumbestandes die Kurve nicht einsehbar.

Es sollte geprüft werden, ob die Grenzbeplantung aus Sicherheitsgründen im Kurvenbereich auf 1,5 Meter Höhe beschränkt werden kann. Darüber hinaus muss die Abfahrt in ihrer ganzen Breite instandgesetzt und freigehalten werden.



Umgebung der Leverkusener Brücke. Die folgenden im Text erwähnten Punkte sind markiert: 1: Trampelpfad an der Kölner Nordseite; 2: Fuß- und Radwege auf der Brücke; 3: südliche Kölner Zufahrt; 4: südliche Leverkusener Zufahrt; 5: nördliche Leverkusener Zufahrt.

An dieser Abfahrt auf der Kölner Südseite führt geradeaus ein Trampelpfad zu einem Parkplatz (Bellerkreuzweg/Jungbluthstraße) und ab da weiter befestigt zum Spoerkelhof und somit zur Endhaltestelle der Bahnlinie 12. Es sollte überlegt werden, ob der Trampelpfad zu einem befahrbaren Weg ausgebaut werden kann.

Während des Umbaus

Auch der Rad- und Fußverkehr muss während der Bauphase im Baustellenmanagement berücksichtigt werden, zumal während der Umbauphase mit einem erhöhtem Zweiradverkehr auf der Brücke zu rechnen ist. In den letzten Monaten stellen vermehrt Pendler ihr Auto vor der Brücke ab und überqueren den Rhein per Rad. Schon jetzt wird auf Leverkusener Seite wild geparkt, da die Kapazität des vorhandenen Parkplatz nicht ausreicht. Hier sollten zusätzliche Park- und auch Zweiradabstellmöglichkeiten im Baustellenmanagement vorgesehen werden. Auf der Kölner Seite bietet die Bahnlinie 12, auf der Leverkusener Seite der Bahnhof Leverkusen Mitte einen weiteren Umstiegspunkt auf das Fahrrad.

- Die Nordseite muss während der gesamten Bauphase befahrbar bleiben, die Südseite ist schon jetzt zu schmal.
- Schon heute wird ohne ersichtlichen Grund der Radfahrer zum Absteigen aufgefordert, solche „Notwendigkeiten“ sind sorgfältiger zu prüfen.
- Freie Sicht kann gewährleistet werden, indem das Aufstellen von WCs und Baufahrzeugen in der Sichtachse verhindert wird.

Zurzeit ist die Nordseite der Brücke gesperrt, ohne jeden Hinweis darauf, wie



Auf der Nordseite der Brücke am Übergang zur Rampe des Rad- und Fußwegs auf Leverkusener Seite sorgen die Kanten der Kanaldeckel vor allem bei Gegenverkehr und im Dunkeln immer wieder für brenzlige Situationen.

lange diese Sperrung dauern wird und ohne akzeptable Ausschilderung einer Umleitung. Von Köln kommend wird man zur Südrampe geleitet und findet sich dann auch auf der Leverkusener Seite zurecht. Wer allerdings von Leverkusen kommend in Merkenich im Wohngebiet landet, wird nicht darüber informiert, wie es von dort zur Linie 12, der Edsel-Ford-Strasse oder anderen Zielen im Norden geht.

Der Brücken-Neubau

Endlich gibt es die Chance, die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Seit vor einigen Jahren die Schallschutzwände gebaut wurden, sind Lärm und Gestank zwar weniger stark, dafür haben aber die Wege erheblich an Breite verloren, weil die Wände auf den ohnehin schon schmalen Nebenanlagen gebaut wurden. Da diese Wege zweifelsfrei von überregionaler Bedeutung sind, sollten als Planungsgrundlage die Kriterien für Radschnellwege im Zweirichtungsverkehr verwendet werden. Darüber hinaus müssen die Radwege für Mofas freigegeben werden, nicht zuletzt im Hinblick auf die Zunahme von Pedelecs und E-Bikes. Selbstverständlich soll auch im Neubau eine transparente Lärmschutzwand gebaut werden. Regen und Schmelzwasser müssen ablaufen können und dürfen nicht auf der Fahrbahn stehen. Weiterhin sind die Steigung der Rampen sowie ihre Einmündungen sinnvoll zu planen, um heutige Mängel nicht zu wiederholen.

Anschlüsse auf Kölner und Leverkusener Seite

Auf der Kölner Nordseite der Brücke sollten sowohl der Rheinradweg (Merkenicher Hauptstraße) als auch die Endstation der Linie 12 je eine Abfahrt erhalten. Darüber hinaus sollte eine Weiterleitung entlang der Industriestraße geprüft werden, da sich hier mit geringem Aufwand eine Schnellverbindung nach Chorweiler und Dormagen ermöglichen ließe.

Auf der Südseite sind auf Kölner Seite ebenfalls der Rheinradweg und die Linie 12 anzubinden. Auch hier würde eine Führung entlang der Industriestraße nach Süden eine Radschnellverbindung bis zum Niehler Ei ermöglichen.

Durch den Umbau vor gut zehn Jahren im Bereich der Deponie ist die Rampe



Vor allem der Weg auf der Südseite ist viel zu schmal. Der Neubau bietet die Chance für breite Zweirichtungsradwege auf beiden Seiten.

auf der Nordseite in Leverkusen ersatzlos entfallen. Seit Jahren existiert keine annähernd akzeptable legale Möglichkeit, von der Brücke aus den Rheinradweg nach Norden zu erreichen. Eine solche Rampe muss mit dem Neubau wieder errichtet werden.

Auf der südlichen Brückenseite besteht im Prinzip ein Anschluss an das Leverkusener Radwegenetz. Rheinradweg und Bayerwerk werden autofrei in Richtung Süden erreicht. Über den Neuland-Park können weitere Ziele wie die Leverkusener City, der Bahnhof oder die BayArena erreicht werden. Leider schließt der Park im Winter um 18 Uhr, so dass dann der Anschluss nur über eine enge, schlecht beleuchtete und nicht ausgeschilderte Umfahrung möglich ist. Hier muss eine Lösung für eine durchgängige Anbindung an das Radwegenetz gefunden werden.

Bei Investitionen von einer Milliarde Euro können die genannten Forderungen gewiss nicht am Preis scheitern. Und vielleicht stellen wir in 20 Jahren fest, dass die Schallschutzwände eine weitere Fahrspur für den Radverkehr abtrennen konnten, nachdem bereits eine Fahrspur in eine Busspur umgewandelt wurde. Das mag utopisch klingen. Aber ist es denn plausibel, dass wir weiterhin glauben, mehr Mobilität mit mehr Asphalt erreichen zu können und die Brücke in 40 Jahren von dann fünf auf zehn Fahrspuren verbreitern?

Melani Lauven



Leverkusener Autobahnbrücke

„Das Mahnmal von Leverkusen“

So hat der Kölner Stadt-Anzeiger am 26. September einen Kommentar zur Leverkusener Brücke überschrieben. In der Tat ist die bestehende Brücke ein Mahnmal für die Folgen einer jahrelangen Vernachlässigung von Infrastruktur, aber auch der Neubau droht zu einem Mahnmal zu werden, nämlich für den im Jahr 2014 immer noch bestehenden Autowahn in dieser Republik.

Die in drei Abschnitten geplante Gesamtmaßnahme für die Rheinüberquerung und der Verknüpfung der Autobahnen A 1, A 3 und A 542 wird gigantische Ausmaße annehmen:

- Die bisher sechsspurige Autobahnbrücke soll auf zehn Spuren erweitert werden.
- In Leverkusen-Küppersteg muss der aufgeständerte Teil der Autobahn in Küppersteg deutlich erweitert werden – wie dies städtebaulich verträglich gelöst werden kann, bleibt offen.
- Auf der Kölner Seite soll die Autobahn A 1 bis zur Anschlussstelle Köln-Niehl ausgebaut werden – die Lärm- und Abgasbelastung von Köln-Merkenich würde deutlich steigen.
- Das Leverkusener Kreuz wird erweitert, ebenso die A 3 zwischen Opladen und Leverkusen-Zentrum.

Was bislang verschwiegen wurde ...

... sind die Folgen, die dieser Ausbau für die angrenzenden Autobahnabschnitte haben wird. Damit beispielsweise am Autobahnkreuz Köln-Nord, dem Schnittpunkt von A 1 und A 59, kein neues Nadelöhr entsteht, muss auch dieses Kreuz für die zehn Spuren umgebaut werden, um zu verhindern, dass der Autoverkehr über die Industriestraße seinen Weg nach Niehl, Riehl und Nippes sucht.

Vollends absurd wird der zehnspurige Ausbau durch den gerade erst fertiggestellten Autobahntunnel in Köln-Lövenich, dessen sechs Fahrspuren beim besten Willen baulich nicht erweitert

werden können. Darüber, wohin sich der bei einem zehnspurigen Ausbau drohende Autoverkehr an solchen unvermeidlichen Engstellen ausbreiten soll, scheint niemand nachgedacht zu haben.

Klagerechte sollen eingeschränkt werden

Der Gefahr, dass sich das Vorhaben durch „lästige“ Bürger verzögert, begegnet die Politik auf einfache Weise: Der Bundesverkehrsminister plant mit ausdrücklicher Zustimmung der Landesregierung NRW und den beiden Oberbürgermeistern von Leverkusen und Köln, Reinhard Buchhorn und Jürgen Roters, ein Verfahrensbeschleunigungsgesetz („Lex Leverkusener Brücke“). Nach dem Planfeststellungsverfahren sollen Bürger und Bürgerinitiativen nur noch vor dem Bundesverwaltungsgericht Klage erheben können. Alle üblichen Rechtsinstanzen (Verwaltungsgericht, Oberverwaltungsgericht) werden ausgeschaltet – Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht sind, nebenbei gesagt, nicht gerade billig.

Diese Einschränkung bürgerlicher Rechte ist einmalig. Es droht, dass weitere Verkehrsprojekte ähnlich abgewickelt werden.

Bürgeraktivitäten schlagen eine Alternative vor

Inzwischen haben sich zwei Bürgerinitiativen in Leverkusen und Köln-Merkenich gebildet, die noch auf viele Mitstreiter warten. Sie wollen die drohende Mehrbelastung für die Bevölkerung in Leverkusen und im Kölner Norden durch Lärm und andere Immissionen verhindern.

Ihr wesentlicher Vorschlag ist, den Bau eines Tunnels unter dem Rhein ernsthaft zu prüfen. Eine große Tunnellösung könnte die gesamte Strecke zwischen dem Leverkusener Kreuz und Köln-Niehl umfassen. Damit würde die städtebaulich fragwürdige Autobahn auf Ständern in Leverkusen verhindert, ebenso würde die drohende erhebliche Belastung durch Lärm und Abgase in Leverkusen und in Köln-Merkenich vermieden.



Die Skizze [Quelle: Straßen.NRW] zeigt die geplanten drei Ausbauabschnitte: Abschnitt 1: Bau der Brücke und Ausbau der angrenzenden Autobahnabschnitte, Abschnitt 2: Ausbau der Verbindung zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen, Abschnitt 3: Ausbau der A 3 zwischen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen. Die gestrichelte Linie veranschaulicht den ungefähren Verlauf einer möglichen Tunnellösung.

Die angedachte Tunnelstrecke ist mit rund sechs Kilometern Länge wesentlich kürzer als die vorgeschlagene verbreiterte Autobahn. Zudem würde die Tunnelstrecke entfernt von der gefährlichen Bayer-Deponie geführt. Denn der Anschluss der A 59 an die ausgebaute Autobahn A 1 muss in direkter Nähe der Deponie stattfinden und erfordert einen Eingriff ins Deponiematerial mit derzeit unübersehbaren Kosten.

Die A 59 würde nur noch den Ortsverkehr nach Leverkusen aus Norden hereinführen. Der Durchgangsverkehr kann über die kaum befahrene A 542 zwischen Monheim und Langenfeld zur A 3 geführt werden. Dieses Teilstück ist in früheren Jahren als Vorgriff für eine weitere Autobahnbrücke bei Monheim schon gebaut worden.

Kürzere Wegstrecke, kein Eingriff in die Deponie, Wegfall der Kosten für

den aufwendigen Anschluss der A 59 lassen die Tunnellösung günstiger werden als die Doppelrheinautobahnbrücke, die aufgeweiteten Zufahrten links und rechts des Rheins, besonders die erweiterte Stelzenautobahn in Leverkusen Kuppersteg.

Und der Fuß- und Radverkehr?

Was dann aber trotzdem noch nötig wäre, ist eine Rad- und Fußbrücke über den Rhein. Ohne Autolärm und auf breiten Spuren den Rhein überqueren, dass hätte eine besondere Qualität und würde viel mehr Menschen ansprechen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

Wäre die alte Autobahnbrücke für diese Belastung nicht standfest genug?

Roland Schüler □

Kommentar zur Tunnellösung Historische Chance

In diesem Beitrag eines Befürworters der Tunnellösung werden die wesentlichen Vorteile dieser Idee genannt.

In der Regel sind Tunnelbauten wesentlich teurer als oberirdische Lösungen und die höchstrichterliche Rechtsprechung gewährt den Planungsbehörden einen weiten Ermessensspielraum bei der Auswahl der Planungsalternativen. Nur in Ausnahmefällen, wenn sich eine Variante quasi aufdrängt, weicht sie von diesem Grundsatz ab.

Eine solche Ausnahmesituation könnte hier aber gegeben sein. Namhafte Tunnelexperten haben den Bürgerinitiativen dargelegt, dass ein Tunnel hier nicht teurer ausfällt als die extrem kostspieligen bisher geplanten Brücken mit ihren aufwendigen Stelzenbauwerken.

Bewertet man weiterhin den enormen Gewinn einer autobahnfreien Landschaft über rund sechs Kilometer Länge, die Wertsteigerung der nun lärmfreien Immobilien (hierzu gibt es inzwischen mehrere anerkannte Studien unter anderem vom Umweltbundesamt), die erhebliche Verminderung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Autobahnanlieger (Abgase können mit Filteranlagen gereinigt werden, Lärm aus Straßenverkehr entfällt), neue Ge-

staltungsmöglichkeiten der entstehenden Freiflächen und viele weitere gute Gründe, dann könnten die Gerichte in dieser Sondersituation durchaus anders entscheiden.

Bisher scheint das aber nur einem sehr kleinen Kreis bekannt zu sein. Die Planungsbehörden verbreiten in ihren Papieren die Aussagen, eine Tunnellösung sei nicht möglich, da sie unter eine Bayerdeponie geführt werden müsse und dadurch erheblich teurer werde als eine oberirdische Führung. Verschwiegen wird jedoch, dass eine etwas südlichere Linie des Tunnels auch denkbar wäre, bei der die vorgenannte Problematik nicht mehr besteht und die sogar kürzer ausfällt. Es gäbe noch viele weitere Kritikpunkte, die jedoch den Rahmen dieses Beitrags sprengen würden.

Insgesamt besteht der Verdacht, dass die Planungsbehörden nicht ernsthaft genug die möglichen Tunnelvarianten prüfen.

Es bleibt daher aus meiner Sicht zu hoffen, dass auch auf politischer Ebene diese Prüfungen dringend eingefordert werden. Andernfalls werden die beteiligten Bürgerinitiativen den Klageweg beschreiten mit den oben beschrieben juristischen Möglichkeiten.

Wolfram Sedlak □

Exkurs:

Was kann gegen die LKW-Flut getan werden?

Für den Zeitraum, in dem die Leverkusener Brücke für LKW gesperrt ist, hat die örtliche IHK einen pragmatischen Vorschlag gemacht, um den Güterverkehr auf der Straße zu begrenzen: die Wiederinbetriebnahme des Terminals Bergisch Gladbach, so dass – wie noch vor zehn Jahren – die Güter vom Hafen Niehl auf Schienen nach Bergisch Gladbach und von dort aus weiter zum Kunden transportiert werden können. Auf diese Weise könnten 40.000 LKW-Fahrten jährlich entfallen. Warum die IHK diesen guten Vorschlag allerdings nur als Notbehelf für die Zeit der Brückensperrung sah, erschließt sich nicht.

Es gibt seit Jahren tragfähige Konzepte für einen Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße hin auf die Schiene. Doch hatte weder die Bundesbahn daran Interesse – sie baute lieber Schienenanschlüsse und Güterbahnhöfe ab – noch die nationale Politik, die es beispielsweise unterließ, wichtige Eisenbahnstrecken zur besseren Anbindung der belgischen und niederländischen Häfen zu fördern – Stichwörter: „Betuwe-Linie“, „Eisener Rhein“. Obwohl die Sanierungskosten für die marode Infrastruktur weiter steigen, wird zudem ab 2015 sogar noch die LKW-Maut gesenkt. Und auch die Europäische Kommission gewährt dem LKW weiter freie Fahrt, ohne ihn angemessen an den Kosten zu beteiligen, die er verursacht.

Roland Schüler □

Weitere Informationen zum Tunnelvorschlag als Alternative zu den Neu- und Ausbauplanungen ...

... bietet beispielsweise der Verein „Netzwerk gegen Lärm, Feinstaub und andere schädliche Immissionen e.V.“ auf seiner gleichnamigen Facebook-Seite.