

UMWELTVERTRÄGLICHER AUSBAU NICHT MÖGLICH

Wenig überraschende Erkenntnisse bei Planungen für acht Spuren an der A3



Autobahn A3 mit Blickrichtung vom Hildener Süden nach Erkrath: Scheinbar mitten im Grünen und doch im dichtest besiedelten Kreis Nordrhein-Westfalens
Foto: Claudia Roth

Einen umweltverträglichen Ausbau der A 3 auf acht Spuren zwischen Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden wird es nicht geben. Auf weiten Strecken sind die Konflikte auf beiden Seiten der Autobahn gleich groß. Sollten die Planer also jemals die Hoffnung gehabt haben, Menschen oder Natur so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wird dieser Wunsch nicht in Erfüllung gehen.

Um den gesetzlichen Auftrag umzusetzen und die Autobahn zu verbreitern müssen entweder Naturschutzgebiete oder Wohnhäuser zerstört werden - so das Ergebnis eines zweiten Behördentermins im Dezember 2020. Verfahrensrechtlich bedenklich sind die Schlussfolgerungen, die die planende Stelle daraus zieht. Denn nun soll nicht mehr die Umweltverträglichkeit, sondern die Verkehrstechnik entscheiden, auf welcher Seite der A 3 die zusätzlichen Fahrbahnen angebaut werden. Denn der Termin zeigte auch, dass es nicht nur um die Ausweitung der Verkehrskapazität geht. Vielmehr ist beabsichtigt, die Autobahn nach heutigen Straßenbaunormen „regelkonform auszuführen“.

So sollen Kurvenradien oder Steigungen nach heutigem Stand der Technik ausgeführt werden. Im Ergebnis würde das faktisch zu einem Neubau der A 3 führen: breite Spuren, keine Tempolimits: eine moderne Fernstraße auf neuestem Stand der Technik mitten durch den dichtest besiedelten Kreis Nordrhein-Westfalens.

Klar wurde auch: selbst wenn beide Spuren auf einer Seite der Autobahn angebaut werden, kann es baulichen Maßnahmen auf der anderen Seite der Autobahn nach sich ziehen. Denn wenn Regenrückhaltebecken verlegt oder Böschungsneigungen angepasst werden, drohen massive Eingriffe sowohl östlich wie westlich der heutigen Trasse.

Inzwischen hat ein zweiter Behördentermin für den nördlich anschließenden Abschnitt zwischen Kreuz Hilden und Kreuz Ratingen-Breitscheid stattgefunden. Auch hier sind die planenden Stellen scheinbar nicht aufzuhalten. Sie verfolgen ungebremst den gesetzlichen Auftrag, die A3 im gesamten Verlauf zwischen Köln und Oberhausen auf acht Spuren auszubauen.

Am anderen Ende der Ausbaustrecke in Oberhausen regt sich ebenfalls starker Widerstand. Zum Ausbau des Autobahnkreuzes müssten große Teile des Sterkrader Waldes gefällt werden - ebenfalls ein Naturschutzgebiet, ebenfalls in einer dicht besiedelten Gegend.

Es zeigt sich: Die neu gegründete Autobahn GmbH plant, was ihr aufgetragen wird. Fragen zum Sinn sind nicht Bestandteil des Auftrags. Dialogforen und Bürgerbeteiligungen beschäftigen sich mit der Frage, wie man eine größtmögliche Akzeptanz für das Projekt vor Ort erzielen kann; aber nicht mit der Frage nach dem Sinn. Diese Frage muss dem Gesetzgeber gestellt werden, und das ist in dem Fall der Bundestag.

Will man an einer Verkehrspolitik von gestern festhalten oder will man die klimagerechte und ressourcenschonende Wende voranbringen? Soll die A3 eine der letzten Autobahnen sein, die noch gebaut wird, oder die erste, die nicht mehr gebaut wird und stattdessen den Wandel zu einer intelligenten Verkehrspolitik einleitet?

Entschieden wird dies auch bei der Bundestagswahl im Herbst 2021.

Claudia Roth