

Von Null auf Acht in einhundert Jahren

Antworten von gestern auf Verkehrsprobleme von heute



Anfang der 1930er Jahre begann der Bau der Bundesautobahn A 3. Der Abschnitt Oberhausen-Köln wurde 1936 fertig gestellt und gilt damit als die erste Autobahn in Nordrhein-Westfalen überhaupt. Nun soll die Autobahn bis zum Jahr 2030 zwischen Leverkusen und Oberhausen auf acht Spuren erweitert werden.

Es ist eines der teuersten Projekte des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 in NRW. Die Planer beziffern die Kosten für die 60 km lange Strecke auf knapp eine Milliarde Euro. Lösen wird auch das die Verkehrsprobleme nicht.

Es ist erst 30 Jahre her, dass die Autobahn von vier auf sechs Fahrstreifen verbreitert wurde. Umfangreiche Erd-, Abriss-, Rodungs- und Umbauarbeiten waren erforderlich. Zahlreiche Brücken mussten verbreitert, Gebäude abgerissen, Straßen, Plätze und Regenrückhaltebecken verlegt werden. Es kam jahrelang zu Dauerstaus, Lärmbelästigung und immer wieder schweren Unfällen im Baustellenbereich.

Ein immenser Aufwand wurde damals betrieben. Der steht nun auch demnächst wieder an, wenn die Pläne umgesetzt werden. Denn die Lage der A 3 ist kompliziert: in Hilden liegt sie auf einem Damm, in Erkrath und Ratingen führt sie durch hügeliges Gelände. Die Wohnbebauung reicht stellenweise bis unmittelbar an den Böschungsfuß. Laut Bundesverkehrsministerium laufen für den Abschnitt zwischen Leverkusen und Ratingen-Ost die Vorplanungen. Bislang sind sie noch nicht öffentlich geworden. Das Vorhaben nennt sich „Engpassbeseitigung“. Doch dass dieser angestrebte Nutzen erreicht wird, ist äußerst fragwürdig: Der Verkehr auf der A3 fließt

an normalen Tagen reibungslos. Auch erhöhtes Verkehrsaufkommen „schluckt“ sie schon heute ohne Probleme. Stau gibt es dann, wenn Baustellen, Unfälle oder Witterungseinflüsse den Verkehrsfluss stören. Diese Störungen können sich durchaus auf benachbarten Strecken abspielen. Durch den dichten Verkehr gibt es binnen kurzer Zeit einen Rückstau, der alle umliegenden Autobahnen betrifft. Dies wird sich aber auch so viel steht fest - bei vier Fahrbahnen je Richtung nicht ändern.

Bis heute sind keine Schritte unternommen werden, jenseits eines Ausbaus verkehrslenkende Maßnahmen zu veranlassen. Von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung ganz zu schweigen: so sind die Hauptbetroffenen von Dauerstaus heute wie früher Berufspendler, die - meist allein im Fahrzeug sitzend - zwei Mal am Tag die Autobahn mit einem für vier Personen ausgelegten Fahrzeug für sich beanspruchen, weil es trotz aller Unannehmlichkeiten aus ihrer Sicht keine vernünftige Alternative mit dem öffentlichen Personen-Nahverkehr gibt. Und weil der Individualverkehr immer noch als das Fortbewegungsmittel für unabhängige Menschen gilt.

Auch mit vergleichsweise „billigen“ Mitteln ließe sich einiges verbessern: ein durchgängiges Tempolimit gibt es bis heute nicht. Es könnte dafür sorgen, den Verkehrsfluss zu verstetigen: Weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgänge können zu einer gleichmäßigen Geschwindigkeit bei geringeren Abständen führen.

Denkbar ist auch ein dynamisches Leitsystem, das der Verkehrsauslastung angepasst wird, im Kreis Mettmann aber nicht auf der A3 zu finden ist.

Zwischen Köln und Düsseldorf steht mit

der A 59 eine funktionsbereite Alternativstrecke zur Verfügung. Sie gilt als unbeliebt und wird nur wenig genutzt.

Alle Konzepte zum Verkehrsmanagement versagen, wenn es zu einem Unfall kommt. Einsatzkräfte greifen schnell zur Sperrung von mehreren Fahrstreifen oder zur Vollsperrung, um den Rettungs- und Bergungseinsatz abzusichern. Unfallstellen sind häufig auch Tatorte. Versicherungen und Gerichte zeigen keine Nachsicht, wenn die Beweisaufnahme nicht gründlich erfolgt ist und die Schuldfrage nicht geklärt werden kann. Eine schnelle Räumung von Unfallstellen bleibt da ein oft formulierter, aber wohl kaum erfüllbarer Wunsch.

Für die Natur bringt das Projekt eine Reihe von Nachteilen mit sich: die A 3 läuft entlang der Bergischen Heideterrasse. Seit Jahrzehnten versuchen Naturschutzbehörden mit großem personellen und finanziellen Einsatz die Restflächen der europäisch bedeutsamen Schutzgebiete zu erhalten und zu vernetzen. Durch die Erweiterung der Autobahn würden Flächen in der Hildener Heide, der Ohligser Heide und im Further Moor verloren gehen.

Viele Gründe also, nach besseren Wegen zu suchen.

Claudia Roth