

Abs.: BUND-Langenfeld c/o. K.W.Bergfeld  
Hapelrath 5 · 40764 Langenfeld

BUND-Ortsgruppe  
Langenfeld

An die Landtagsabgeordnete

Karl Wilhelm Bergfeld  
Vorstand  
BUND-Langenfeld  
Tel. 02175-890497

Frau Claudia Schlottmann

bergfeld@hapelrath.de

Langenfeld, den  
13.09.2019

### **Betr.: Geplanter Ausbau der A3 zwischen Hilden und Leverkusen**

Sehr geehrte Frau Schlottmann,

herzlichen Dank für Ihr umfangreiches Antwortschreiben auf meine Kommentare zu Ihren Stellungnahmen zum Ausbau der Autobahn A3 in der Rheinischen Post. Vor allem bin ich angenehm überrascht, dass Straßen.NRW Ihnen gegenüber die ergebnisoffene Prüfung der temporären Standstreifennutzung zugesagt hat. Bisher hieß es von dieser Seite immer, dass nur ein Ausbau auf acht Fahrspuren plus Standstreifen infrage komme, da das der Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan sei. Im übrigen seien die Standstreifen für Notfälle vorbehalten, von daher verbiete sich die Nutzung als Fahrspur. Dies wurde auch in der Infoveranstaltung in der Langenfelder Stadthalle am 29.5.2019 von Herrn Kolks (Straßen.NRW) betont. Wenn dort ein Umdenken auch im Hinblick auf einen Beitrag des Straßenverkehrs zum Klimaschutz stattgefunden hat, so ist das zu begrüßen.

Sie schneiden auch das Thema „Wirtschaftlichkeit und Finanzierung an. Hierzu der folgende überschlägliche Kosten-Nutzen-Vergleich, der auf Angaben zu Kapazitätszuwachs und Kosten aus der [RP Langenfeld vom 11.12.18](#) und aktuellen Veröffentlichungen zu Projekten des Bundesverkehrswegeplans (BVWP), hier: [A3-G20-NW-T1/T2](#) (8-spüriger Ausbau Hilden-Opladen) beruht: Die temporäre Nutzung der Standspuren auf der A3 zwischen Hilden-Opladen würde danach einen Kapazitätszuwachs von 25% ergeben. Die Kosten können aus der Realisierung der Standspuren-Nutzung der A3 zwischen Hilden-Mettmann abgeleitet werden:  $15\text{km} \times 1\text{Mio.€}/\text{km} = 15\text{ Mio. €} + 100\% \text{ Aufschlag}$  ( Verbreiterung im Kreuz Langenfeld und in der Anschlussstelle Solingen, Unvorhergesehenes, .... ) = 30 Mio.€. Das ist eine grobe Schätzung, aber mit 100% Aufschlag großzügig gehalten. Die Differenz zum 8-spürigen Ausbau für 223 Mio.€ (Stand 2014 !) ist mit 193 Mio.€ ( + 650% ) beträchtlich. Der Kapazitätszuwachs bei der Erweiterung von 6 auf 8 Fahrspuren beträgt rechnerisch 33%. Der Leistungszuwachs gegenüber der Standspurnutzung von 8% ( 33% - 25% ) ist dagegen gering. Noch nicht eingerechnet sind Kosten für den Umbau des Hildener Kreuzes von 63 Mio.€. Würde man die Nutzung der Standspuren auf der A3 zwischen Hilden-Opladen mit elektronischen Steuerungseinrichtungen realisieren, würde als Differenz ein hinreichendes Budget für eine großräumige telematische Steuerung und einen optimalen

Lärmschutz zur Verfügung stehen. Das wäre der richtige Schritt in eine moderne digitale Verkehrssteuerung bei Schonung von Ressourcen.

Leider wiederholen Sie auch die irreführende Behauptung von Straßen.NRW, dass ein verbesserter Lärmschutz nur beim geplanten großen Ausbau möglich sei. Richtig ist, dass im Zuge der Lärmvorsorge dann ein den Vorschriften entsprechender Lärmschutz ausgeführt werden muss. Selbstverständlich kann jedoch auch bei bestehenden Straßen im Zuge der Lärmsanierung ein verbesserter Lärmschutz errichtet werden und das nicht auf Kosten der Kommunen. Siehe: <https://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/laermschutz.html>

Sie verweisen auch wiederum auf „Experten“, mit denen über die Art der Kapazitätserweiterung sachlich diskutiert werden soll. Welche „Experten“ haben Sie im Auge? Die Straßenbaubehörden oder unabhängige Institute, die sicherlich zu sehr konträren Ergebnissen kommen würden?

Entscheiden müssen letztendlich die Politiker, ob sie es mit der Verkehrswende und dem Klimaschutz ernst meinen.

Sie, Frau Schlottmann, sind von den Bürgern Ihres Wahlkreises gewählt worden, damit Sie sich für seine Bewohner einsetzen. Daher schließen Sie sich bitte der Forderung der Bürgermeister der Anrainerstädte an und plädieren für eine landschaftsschonende Kapazitätserweiterung der A3 durch temporäre Nutzung der Standspuren.

Bezüglich einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung sind Sie leider auf einer Linie mit dem Bundesverkehrsminister, der allen den „gesunden Menschenverstand“ aberkennt, der eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit einführen will. Außer Deutschland haben laut Wikipedia nur Afghanistan, Bhutan, Burundi, Haiti, Mauretanien, Myanmar, Nepal, Nordkorea, Somalia, Vanuatu und der indische Bundesstaat Uttar Pradesh keine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Alles Länder, in denen wenig Straßenverkehr herrscht bzw. der Zustand der Straßen ohnehin keine hohen Geschwindigkeiten zulässt. Dabei liegt auf der Hand, dass geringere Geschwindigkeiten zu geringerem Kraftstoffverbrauch und damit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoß führen, außerdem die Gefahr von schweren (tödlichen) Unfällen reduziert und der Lärmpegel verringert wird. Wenn die von Ihnen zitierte StVO und die Lärmschutz-Richtlinien eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung verhindern, so ist es an der Zeit diese Vorschriften den vorgenannten Erkenntnissen anzupassen. Die zu begrüßende geplante Streckenbeeinflussungsanlage, die ggf. vor Unfällen und Staus warnt und auf Umleitungsmöglichkeiten hinweist, kann auch die Freigabe der Standspuren steuern. Wenn die Standspur freigegeben ist, wird die zulässige Geschwindigkeit ohnehin in der Regel auf 100 km/h reduziert.

Vielleicht können wir ja die Diskussion am Info-Bus von Straßen.NRW fortsetzen.

Mit freundlichen Grüßen  
gez. Karl Wilhelm Bergfeld