

Bürgerinitiative setzt weiter auf Freigabe der Seitenstreifen

Vorwurf: A-3-Planer sind nicht auf dem neuesten Stand

VON THOMAS KÄDING

Die im Zusammenschluss „3reicht!“ engagierten Bürger können die Vorbehalte der Autobahnplaner nicht nachvollziehen. Wie berichtet, sehen die Ingenieure in der Umwandlung der Seitenstreifen der A 3 zwischen Opladen und Hilden allenfalls eine Zwischenlösung auf dem Weg zum vierspurigen Ausbau des rund 15 Kilometer langen

Die Freigabe der Seitenstreifen habe eine Menge Nachteile

Abschnitts. Die Freigabe der Seitenstreifen habe eine Menge Nachteile, hatte es im Gespräch mit den Anrainern geheißen: Man müsse diverse Nothaltebuchten und Notrufsäulen neben der heutigen Trasse bauen.

Außerdem kämen Schilderbrücken für eine dann unabdingbare Verkehrsbeeinflussungs-

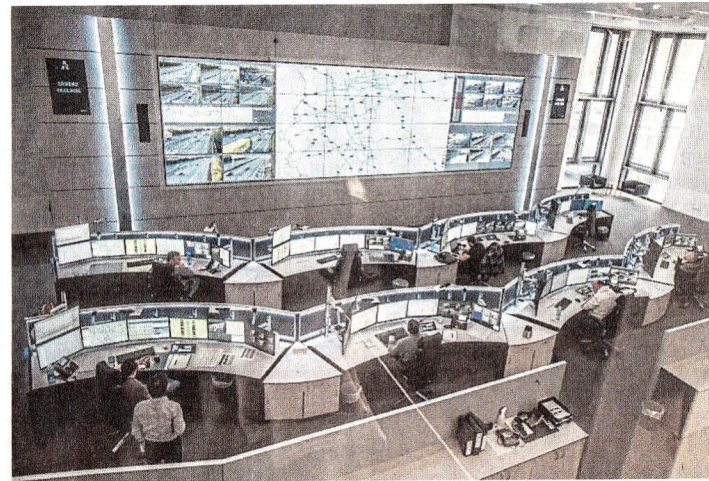
und Beobachtungsanlage dazu. Schließlich müsse ein Tempolimit auf 100 Stundenkilometer auf dem Abschnitt her.

Am Donnerstag reagierte die Bürgerinitiative mit Unverständnis. Denn die Grundlage der Einschätzung der Autobahn-GmbH, das „Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2002“, sei nach knapp zwei Jahrzehnten veraltet und müsse geändert werden: Inzwischen gebe es genügend Untersuchungen, die eine phasenweise Freigabe der Seitenstreifen bei viel Verkehr „auch als Dauerlösung positiv bewerten“, erklärte Karl Wilhelm Bergfeld von „3reicht!“.

Er hob zudem den Zeitfaktor hervor, der in der öffentlichen Äußerung der Autobahn-GmbH nach dem dritten Dialogforum nicht erwähnt wurde: Für den Umbau des Seitenstreifens in eine Bedarfsfahrspur brauche man bis 2027 – die von den Planern verfolgte komplette Verbreite-

rung der A 3 werde dagegen erst irgendwann zwischen 2030 und 2040 fertig sein. Bis dahin, so Bergfeld, sei „die Verkehrswende wahrscheinlich eingetreten und eine derart überdimensionierte Autobahn nicht mehr erforderlich“. Aus Sicht der Bürger muss die Studie der Autobahn-GmbH zur vierten Bedarfsfahrspur weiterverfolgt werden – vor allem, wenn man die Kosten dafür mit denen für einen achtstreifigen Ausbau nach dem bisher verfolgten konventionellen Modell vergleiche. Hoffnung ruht in dieser Hinsicht auf dem neuen Bundesverkehrsminister Volker Wissing. Seinem Haus soll die Studie zur Bedarfsfahrspur Ende Januar vorgestellt werden. Dort könnte man zu einer anderen Einschätzung gelangen als bisher in Köln-Deutz bei der Rheinland-Niederlassung der Autobahn-GmbH.

Ein weiteres Argument gegen den konventionellen Ausbau



Die Verkehrsleitzentrale hat die A 3 bis Hilden nicht auf dem Schirm. Ein Mangel, sagen Gegner des A-3-Ausbaus. Foto: Ralf Krieger

sieht die Bürgerinitiative darin, dass die Möglichkeiten der dynamischen Verkehrssteuerung auf der A 3 zwischen Opladen und Hilden gar nicht genutzt werden. Wegweiser mit integrierter Stau-Information, die für die gesamte Region aus der Leverkusener Verkehrsleitzentrale gesteuert werden, gibt es auf diesem Abschnitt nicht. Der Autobahn-GmbH seien auch keine Untersuchungen zum Entlastungspotenzial solcher Tafeln auf den Verkehr bekannt, hieß es am Donnerstag. Nach Meinung der Planer seien solche Studien auch

schwer machbar. Informationen gebe es vielleicht bei der Bundesanstalt für Straßenbau in Bergisch Gladbach. Danach hatte Birgit Radke gefragt. Die Vertreterin des BUND in Langenfeld schließt daraus, dass das Potenzial von dynamischen Wegweiser auf der A 3 zwischen Opladen und Hilden nicht bekannt ist und deshalb auch nicht ausgeschöpft werde.

Dazu müssten dringend Studien angefertigt werden. Wo möglich liefern sie weitere Argumente gegen die Verbreiterung der A 3.