

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	26.01.2017
Verkehrsausschuss	31.01.2017
Stadtentwicklungsausschuss	09.02.2017

Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der BAB 1 zwischen der Anschlussstelle Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen-West einschließlich Neubau der Rheinbrücke Leverkusen

Die städtische Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 1 einschließlich des Neubaus der Rheinbrücke Leverkusen war Gegenstand der DE/Beschlussvorlage 4092/2015 für den Stadtentwicklungsausschuss (4090/2015 als DE für die BV Chorweiler).

Mit Beschluss vom 10.11.2016 hat die Bezirksregierung Köln den Plan festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss hat in der Zeit vom 24.11. bis 08.12.2016 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegen.

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet diverse Abstimmungs- und Informationsverpflichtungen des Vorhabenträgers. Dies betrifft Belange des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik (u. a. hinsichtlich Verkehrsplanung, Baustelleneinrichtung, Gestaltung der Merkenicher Hauptstraße, Beweissicherungsverfahren bei Eingriffen ins öffentliche Straßenland), des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau (Vereinbarung zur neuen Stadtbahnquerung), des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz (u. a. hinsichtlich Auffälligkeiten beim Bodenaushub, der Ausführungs- und Pflegepläne zum Landschaftspflegerischen Begleitplan) sowie des Amtes für Landschaftspflege und Grünflächen (hinsichtlich der Eingriffe in bestehende Ausgleichsflächen).

Verschiedene Detailfragen wurden bereits im Vorfeld durch Zusagen der Vorhabenträgerin ausgeräumt.

Die in der städtischen Stellungnahme geforderte Verbreiterung der geplanten Geh- und Radwege auf der Rheinbrücke hat der Vorhabenträger abgelehnt. Lediglich auf der Südseite ergab eine Planänderung eine Verbreiterung um 0,50 m, so dass nun auf beiden Seiten ein Geh- und Radweg von 3,25 m vorgesehen ist.

Der Planfeststellungsbeschluss lehnt eine darüber hinaus gehende Verbreiterung der Geh- und Radwege ab. Die Gründe hierfür werden im Einzelnen im Zusammenhang mit der Bescheidung privater Einwendungen, die teilweise auch die Verbreiterung der Geh- und Radwege zum Gegenstand hatten, dargelegt:

„Die Bundesautobahn A 1 ist Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes. Dieses wird unterteilt in Bundesstraßen und Bundesautobahnen und dient gemäß § 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr. Im Gegensatz zu den Bundesautobahnen werden Bundesstraßen nicht ausschließlich auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt. Daher werden zur Trennung der Rad-/Fußgängerverkehre vom motorisierten Verkehr außerorts separate Rad-/Gehwege angelegt. Im Gegensatz hierzu dienen Bundesautobah-

nen ausschließlich dem Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen. Eine Verpflichtung des Bundes zur Anlage von Rad- /Gehwegen an Bundesautobahnen besteht nicht. Sollte im Einzelfall - wie zum Beispiel auf einer Rheinbrücke - eine Parallelführung einer BAB mit einem Rad-/Gehweg zweckmäßig sein, besteht seitens des Baulastträgers für den Rad-/Gehweg die Verpflichtung, die hieraus entstehenden Kosten (Bau-, Unterhaltung- und Ablösekosten) zu tragen.

Beim erstmaligen Bau der Rheinbrücke Leverkusen im Jahre 1965 wurden auf der Nordseite ein 3,25m breiter Rad-/Moped-Weg und auf der Südseite ein 2,75 m breiter Gehweg errichtet. Die Nutzung der Rad-/Gehwege auch von Mofas ist nach StVO möglich, dagegen ist eine Nutzung durch Kleinkrafträder (Moped, Mokick, Roller) nicht zugelassen.

Beim Ausbau der A 1 werden die Rad-/Gehwege mit den ursprünglich vorhandenen Breiten als Ersatzverpflichtung des Bundes wieder hergestellt. Zwischenzeitlich hat der Bund aus Gründen der Bauwerksunterhaltung einer Verbreiterung des südlichen Rad-/Gehweges von 2,75 m auf 3,25 m zugestimmt.

In Anlehnung an die für Bundesstraßen seitens des BMVI eingeführte „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012“ sind Breiten für Rad-/Gehwege außerorts von 2,50 m angegeben. Dieses Maß wird mit den geplanten Breiten von 3,25 m auf der Rheinbrücke überschritten. Mehrbreiten auf dem Bauwerk und der anschließenden Strecken würden zu Lasten der Baulastträger der Rad-/Gehwege gehen. Die zusätzlichen Kosten für den Neubau und die Ablösung wären von Dritten (z. B. den örtlich zuständigen Kommunen) zu übernehmen.“

Zudem hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass eine weitergehende Verbreiterung Umplanungen und Zeitverzögerungen mit sich bringen würde.

Da der Planfeststellungsbeschluss insoweit keine Verletzung eigener Rechte der Stadt bedeutet, wäre eine Klage ohne Erfolgsaussichten.

Soweit die Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zur Minderung der Lärmemissionen gefordert wurde, hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planung ohne besondere Beschränkungen operiert wurde, weil dadurch der – hieraus abgeleitete – höchstmögliche Lärmschutz resultiere. Würde mit einer Geschwindigkeitsreduzierung geplant, seien die Anforderungen an den Lärmschutz entsprechend geringer.

In Vertretung
gez. Dr. Klein