

# A3-AUSBAU TRIFFT AUF BREITEN WIDERSTAND

Bürgerinitiative, Bürgermeister\*innen und BUND ziehen an einem Strang



Großer Andrang beim Gründungstreffen der Bürgerinitiative „3reicht“ im Bürgerhaus Hilden Foto: V. Jung

Bis zum Jahr 2030 soll die Autobahn A 3 von Köln bis Dinslaken auf acht Spuren ausgebaut sein, meint die Politik, vertreten durch den Bundestag und das Bundesverkehrsministerium.

Bis 2030 soll der Verkehr so abgenommen haben, dass ein Ausbau der A 3 überflüssig ist, meinen betroffene Anwohner\*innen und die Umweltverbände entlang der Trasse.

Und sie finden mit ihrer Ansicht Unterstützung in den Stadträten und Rathäusern der betroffenen Gemeinden. Schon im Frühsommer 2019 trafen sich die Stadtspitzen von Solingen, Hilden, Langenfeld und Leichlingen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW (kurz: Straßen.NRW), um sich einen Einblick in die Planungen geben zu lassen. Straßen.NRW verwies auf seine ausführende Rolle: die Behörde habe den Auftrag, die Erweiterung der Autobahn auf acht Spuren zu planen und allein das mache sie. Also führte der nächste Weg in Richtung Politik, die den Auftrag zur Planung gegeben hat: Im Dezember 2019 trafen sich die Stadtoberhäupter von Solingen, Langenfeld und Hilden sowie der Landrat des Kreises Mettmann mit Landtags- und Bundestagsabgeordneten. Ergebnis dieser Runde: das Thema gehört zurück in den Bundestag. Der muss seine Festlegung im Bundesverkehrswehplan 2030 überdenken.

Die entscheidende Frage ist: Ist die A3 eine der letzten Autobahnen, die nach dem Muster einer längst überholten Verkehrspolitik erweitert wird?

Oder ist sie die erste Autobahn, die nicht mehr verbreitert wird, sondern als Modellprojekt für intelligente und zukunftsweisende Verkehrspolitik dient?

Die Rahmenbedingungen stimmen: Jede Erweiterung geht zu Lasten der Anwohner\*innen oder zu Lasten europäisch bedeutender Naturschutzgebiete. Anlass genug also, mal ein bisschen mehr Verstand in die Planung fließen zu lassen.

Zum Beispiel bei der Frage der Standstreifenfreigabe. Die Kölner Niederlassung von Straßen.NRW hält sie aufgrund des Regelwerks für Straßenbau nur „temporär“, also übergangsweise, für zulässig. Ist ein Standstreifen zur Benutzung freigegeben, steigt die Kapazität der Autobahn um rund 30 Prozent und das bei einem Bruchteil der Baukosten, die eine zusätzliche Fahrbahn verursacht. Das dies nicht „verboten“ ist, zeigen viele Beispiele aus Deutschland, eines sogar aus NRW: denn die direkt angrenzende Straßen.NRW-Niederlassung Krefeld hat für den A3-Abschnitt vom Kreuz Hilden bis Ratingen den Standstreifen freigegeben.

Die Kölner meinen aber, dies sei keine saubere Lösung und temporär heiße ohnehin nur bis zum „ordentlichen“ Ausbau. Temporär kann aber auch heißen: „für wenige Stunden am Tag“, also zeitweise. Dann wäre bei hohem Verkehrsaufkommen, wenn ohnehin keine großen Geschwindigkeiten gefahren werden, auf heute schon vier Spuren der Verkehrsfluss möglich.

In verkehrsschwächeren Zeiten kann der Standstreifen dann wieder seiner ursprünglichen Funktion dienen - sei es als Pannenstreifen, Mobilfunkzelle, LKW-Parkplatz oder auch Arbeitsstreifen für Straßen.NRW.

Diese Definition von „temporär“ schont die Anwohner\*innen und die Natur entlang der Autobahn. Und sie macht deutlich: mehr Verkehrsfläche gibt es nicht um jeden Preis. Die Zeiten des grenzenlosen Verkehrswachstums sind vorbei. Es sind Übergangslösungen gefragt, bis intelligente Systeme greifen. Und wenn die jetzige Generation von Planer\*innen sie nicht hinbekommen sollten, dann hoffen wir auf die junge und kreative Generation. Und bis die so weit ist, zerstören wir nicht noch mehr Landschaft und Wohnumfeld, sondern sorgen für einen gerechten Ausgleich der Interessen schon heute!

Neben den Umweltverbänden und den Städten steht die städteübergreifende, neu gegründete Bürgerinitiative „3reicht!“ parat, um diese Lösung einzufordern.

**Claudia Roth**



Logo der BI „3reicht“ G.König

**KONTAKT:**  
[www.3reicht.de](http://www.3reicht.de)