

X öffentlich nicht öffentlich

Düsseldorf, 11.05.2026

Fraktion BÜ90/DIE GRÜNEN
CDU-Fraktion
SPD-Fraktion
Thomas Butzke (FDP)
in der Bezirksvertretung 10

An den
Bezirksbürgermeister
des Stadtbezirks 10

Antrag zur Sitzung der Bezirksvertretung 10 am 26.05.2026

Betrifft:

Vollsperrung der A 59 in der zweiten Bauphase - Antrag der Fraktion BÜ90/DIE GRÜNEN, der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion und Herrn Butzke (FDP) -

Antrag:

Die Bezirksvertretung 10 bittet die Verwaltung,

- A. sich mit der Autobahn GmbH ins Benehmen zu setzen und unter Berücksichtigung der unter A. angeführten Gründe zu klären, inwieweit eine Vollsperrung der A 59 zwischen den Dreiecken Monheim und Düsseldorf-Süd in Fahrtrichtung Norden im Zuge der Sanierungsarbeiten ab Herbst 2026 noch verhindert werden kann,
- B. hilfsweise, der Autobahn GmbH während der Sanierungsarbeiten in Fahrtrichtung Norden zweispurigen Verkehr in Fahrtrichtung Norden auf der dann sanierten Fahrbahn vorzuschlagen,
- C. äußerst hilfsweise, eine pragmatische Lösung zu finden, durch die eine zeitliche Überlagerung mit der gleichzeitigen Sperrung der Bahnstrecke Düsseldorf – Köln so weit wie möglich vermieden werden kann.
- D. in jedem Falle in der Sitzung der BV 10 am 23.06.2026 oder unter einer zu terminierenden Sondersitzung gemeinsam mit der Autobahn GmbH die finalen Überlegungen und die geplanten Entlastungsmaßnahmen öffentlich und nachvollziehbar zu erläutern.

Begründung:

Derzeit wird die A 59 im vorgenannten Streckenabschnitt saniert. Im Sommer soll die Fahrbahn Richtung Süden fertiggestellt sein, im Herbst mit den Arbeiten in der Fahrtrichtung Norden begonnen werden.

Seit Bekanntwerden der Sanierungspläne der Autobahn GmbH Ende 2024 bemühen sich zahlreiche Akteure – unter anderem die BV 10 – darum, dass während der Arbeiten eine Fahrspur in der Sanierungsrichtung freigehalten wird, um die Belastung des Düsseldorfer Südens durch Umgehungsverkehr so gering wie möglich zu halten.

Die Autobahn GmbH hatte dies für die erste Bauphase in Fahrtrichtung Süden im Wesentlichen mit dem Argument abgelehnt, wegen der durchgehenden Betonplatten bestehe aus bautechnischen Gründen keine Möglichkeit, eine solche Fahrspur auf der zu sanierenden Fahrbahn Richtung Süden einzurichten. Auch auf der alten Fahrbahn in nördlicher Fahrtrichtung sein das nicht möglich, weil diese wegen der maroden Betonplatten einen Verkehr in Gegenrichtung ausschließe.

Ob während der zweiten Bauphase Richtung Norden **eine Fahrspur in nördlicher Richtung auf der dann fertig sanierten Gegenfahrbahn eingerichtet** werden kann, sollte von der Autobahn AG **noch geprüft** werden. Dabei bestand Einigkeit, dass gerade der Verkehr in nördlicher Richtung stärker ist als in südlicher, zumal nach dem Pendleratlas (Stand 2024) täglich rund 340.000 Menschen zur Arbeit nach Düsseldorf einpendeln, viele von ihnen aus Richtung Köln. Auch ist der Autobahn GmbH bekannt, dass von Mitte August 2026 bis Mitte Dezember 2026 der parallel zur A 59 verlaufende S-Bahn-Verkehr (S 6) – z.T. auch der RE-Verkehr – ausfällt, der als Ausweich-Verkehrsmittel bei einer Autobahn-Vollsperrung erhebliche Bedeutung für den Düsseldorfer Süden hat.

A.

Nunmehr heißt es in einem Artikel der Rheinischen Post vom 17. April 2026, auch **während der zweiten Bauphase könne keine Fahrspur in Sanierungsrichtung freigehalten** werden. Die im Artikel wiedergegebenen Gründe lassen indes aus unserer Sicht Überzeugungskraft vermissen. Dort heißt es:

- 1. Einspurige Richtungsfahrbahnen erwiesen sich mit zunehmender Länge als besonders störanfällig, etwa durch liegengebliebene Fahrzeuge oder kleinere Unfälle. Dies könne zu erheblichen verkehrlichen Kollateralschäden mit deutlichen Rückstaus führen und etwa die A 46 und die A 542 betreffen.*

Hiergegen ließe sich anführen, dass es möglich erscheint, die Sanierung in nördlicher Fahrtrichtung in zwei Abschnitte aufzuteilen (1.: Dreieck Monheim bis Garath, 2.: Garath bis Dreieck Düsseldorf-Süd). Dadurch würden die zu sanierenden Streckenabschnitte von zwölf auf jeweils ca. sechs Kilometer halbiert und könnten nacheinander bearbeitet werden. Die Störanfälligkeit der einspurigen Verkehrsführung würde nach der Argumentation der

Autobahn GmbH damit halbiert. Soweit sich dadurch die Bauzeit verlängern sollte, würde dieser Nachteil durch die geschaffene Fahrmöglichkeit in nördlicher Richtung aufgewogen.

2. Die Erreichbarkeit von Unfallstellen sei für Rettungskräfte stark eingeschränkt.

Zwischen den Rettungskräften der Städte Düsseldorf, Langenfeld und Monheim besteht Streit darüber, ob die Erreichbarkeit von Unfallstellen bei einspuriger Verkehrsführung gewährleistet ist. Während Düsseldorf dies bejaht, lehnen Langenfeld und Monheim dies ab. Gemeinsame Gespräche haben offenbar zu keinem Ergebnis geführt. Es besteht daher ein großes Interesse daran zu erfahren, aus welchen Gründen die Feuerwehr Düsseldorf die Erreichbarkeit für möglich hält und weshalb Langenfeld und Monheim nicht. Hier könnte die Düsseldorfer Stadtverwaltung, der die hiesige Feuerwehr untersteht, für Klarheit sorgen. Aus unserer Sicht dürfte für die Entscheidung eine Rolle spielen, dass ausweislich der Angaben auf der Homepage der Autobahn GmbH die Breite der sanierten Fahrbahn über 10 m beträgt. Das spräche dafür, dass für die Einrichtung zweier gegenläufiger Pkw-Fahrspuren und einer Standspur in der Mitte für Rettungsfahrzeuge genug Platz wäre.

3. Auf dem Abschnitt befindliche Bauwerke seien nicht für die dauerhafte Belastung eines Zweirichtungsverkehrs ausgelegt.

Unklar ist, welche Bauwerke konkret gemeint sind (Brücken?) und warum sie dem bisherigen Zweirichtungsverkehr vor der Sanierung standgehalten haben, nunmehr aber nicht mehr. Ungeachtet dessen erscheint es aber möglich, für die Dauer der Sanierung Lastwagen die Nutzung der A 59 in nördlicher Richtung zu untersagen und eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit vorzusehen, um so die Belastung der Bauwerke zu reduzieren.

4. Auf dem zwölf Kilometer langen Abschnitt bei jeweils einer einspurigen Verkehrsführung seien Ab- und Auffahrten in Richtung Düsseldorf nicht möglich.

Würde man eine zeitliche Staffelung der Sanierungsarbeiten in nördlicher Richtung in zwei Abschnitten vornehmen (s.o. „Zu 1.“), bestünde durchgehend die Möglichkeit, die Abfahrt Garath zu nutzen. Im ersten Abschnitt könnten lediglich die Abfahrt Richrath und im zweiten die Abfahrt Benrath nicht genutzt werden. Das erscheint weniger einschneidend und hinnehmbar. Im Übrigen betreffen die wegfallenden Ab- und Auffahrten ohnehin nur den örtlichen Verkehr. Für den überörtlichen Verkehr stellen sie kein Problem dar und würden eine hinreichende Auslastung der durchgehenden Spur und damit eine entsprechende Entlastung der Engstelle an der Frankfurter Straße bewirken.

5. Zwingend notwendige Arbeiten wie Straßenreinigung, Grünschnitt, Reparaturen an der Fahrbahn oder die Räumung der Fahrbahnen von großen Mengen Schnees könnten nur unter Vollsperrung durchgeführt werden.

Straßenreinigungs-Arbeiten auf der frisch sanierten Fahrbahn erscheinen allenfalls bei Verkehrsunfällen notwendig. Dass es in diesen Fällen zu einer temporären Vollsperrung kommt, dürfte im Rahmen des auch bei zweispurigem Verkehr möglichen Risikos liegen.

Grünschnitt-Arbeiten würden auf der sanierten Fahrbahn in Richtung Süden nur auf der Außenseite anfallen und dürften durch Nutzung des Standstreifens möglich sein.

Unabhängig davon wären auch kurzfristige Vollsperrungen für Grünschnittarbeiten denkbar.

Fahrbahnreparaturen auf der frisch sanierten Fahrbahn erscheinen sehr unwahrscheinlich.

Schneeräumung großer Schneemengen könnte, da bei großen Schneemengen laufende Sanierungsarbeiten ohnehin technisch kaum möglich sind, durch Lagerung über die Mittelleitplanke hinweg im Baustellenbereich stattfinden.

Insgesamt ist folglich festzustellen, dass die Entscheidung der Autobahn GmbH pro Vollsperrung auf der Grundlage der hier vorliegenden Informationen nicht stichhaltig erscheint. Eine erneute Überprüfung der Entscheidung gegen die Freihaltung einer Fahrspur Richtung Norden ist daher angesichts der zu erwartenden Verkehrsbeeinträchtigungen (Hauptverkehrsstrom Richtung Norden, zeitliche Überschneidung mit den Gleisbauarbeiten der Bahn) dringend notwendig.

B.

Für den nicht gewollten Fall, dass ein Zweirichtungsverkehr auf der sanierten Fahrbahn auch nach erneuter Prüfung nicht möglich sein sollte, könnte hilfsweise daran gedacht werden, es auf der sanierten Fahrbahn zwar bei einem Einrichtungsverkehr zu belassen. Dieser sollte aber auf beiden Fahrspuren in nördlicher Richtung verlaufen. Eine Verkehrsführung in Richtung Süden würde dann – wie schon während der ersten Bauphase – komplett wegfallen.

Hintergrund für diesen Vorschlag ist, dass

- der Verkehr in Richtung Norden jedenfalls zu bestimmten Zeiten stärker/dichter sein wird als in südlicher Richtung und
- eine Vollsperrung in südlicher Richtung schon während der ersten Bauphase erfolgt ist und die damit verbundenen Belastungen insgesamt als vertretbar empfunden wurden.

C.

Die Auswirkungen einer Vollsperrung der A 59 ab Herbst 2026 sind auch deshalb besonders gravierend, weil nach aktuellem Informationsstand im Zeitraum 04.09. bis 04.12.2026 wegen Sanierungs- und Ausbauarbeiten für den RRX auch eine Vollsperrung der rechtsrheinischen Bahnstrecke zwischen Düsseldorf und Köln ansteht. Hiervon ist nicht zuletzt der Pendlerverkehr an der gesamten Bahnstrecke, der auf die S 6 oder eine Regionalbahn angewiesen ist, betroffen. Die vorübergehende Nutzung des eigenen PKWs oder der Umstieg auf Schienenersatzverkehr wird wegen der durch die Sperrung der A 59 in Fahrtrichtung Düsseldorf zu erwartenden gravierenden Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu erheblichen persönlichen Belastungen führen.

Es gilt deshalb, die zeitliche Überlappung der Vollsperrung beider Verkehrssysteme weitestgehend zu vermeiden. Da die Sperrung der wichtigen Bahnstrecke seit Jahren vorbereitet wird und überregional bzw. sogar international abgestimmt werden muss, steht die Autobahn GmbH in der Pflicht, nach Vermeidungsmöglichkeiten zu suchen. Die Verwaltung sollte dieses Thema noch einmal an die Autobahn GmbH herantragen und eine pragmatische Lösung einfordern.

D.

Die Öffentlichkeit hat einen Anspruch darauf, dass sie wegen der zu erwartenden gravierenden Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Lebensalltag vieler Menschen umfassend und nachvollziehbar aus erster Hand durch auskunftsfähige Vertretungspersonen der verantwortlichen Stellen informiert wird. Die Vertreterinnen und Vertreter der BV 10 werden seitens der Bürgerschaft nach den Gründen für die Vollsperrung gefragt werden, zumal durch die Petition vor Beginn der Sanierungsarbeiten deutlich wurde, dass über 8000 Personen mit einer Vollsperrung nicht einverstanden sind. Die BV 10 kann damit nur dann hinreichend umgehen, wenn sie erstens selbst von der Notwendigkeit einer Vollsperrung überzeugt ist und zweitens insoweit über gute Argumente verfügt.

Vor dem Hintergrund des geplanten zeitlichen Ablaufs der Maßnahmen und der dann anstehenden Sommerferien erscheint eine Information durch die Verwaltung gemeinsam mit der Autobahn GmbH in der regulären Sitzung der BV 10 am 23.06.2026 oder bei Bedarf in einer zu terminierenden Sondersitzung notwendig zu sein.