
Sehr geehrte(r) Frau (Herr) Vorsitzende(r), meine Damen und Herren,

einige von Ihnen dürften sich noch sehr gut an die Debatten erinnern, als hier Anfang der 90er Jahre darüber diskutiert wurde, wie unsere Stadt verantwortungsvoll mit der Altlast Dhünnaue umgehen soll. Ein Unort: Millionen von Tonnen Abfall aus dem gesamten Spektrum eines globalen Chemieunternehmens gepaart mit Massen organischer Hausmüllabfälle der Stadt Leverkusen. Seit 2005 ist die Altlast Dhünnaue sicher eingekapselt. Es gibt die Spundwand zum Rhein hin, es gibt die Brunnengalerien, das Deponiegas wird permanent überwacht. Dieser technische Aufwand hat einen guten Grund: Niemand kann mit Sicherheit sagen, was in der Dhünnaue an Schadstoffen liegt. Es gibt keinerlei Aufzeichnungen und Unterlagen darüber, was an Abfall an welcher Stelle gekippt wurde. Wer diese „Büchse der Pandora“ öffnet, riskiert die Gesundheit der Leverkusener Bevölkerung!

— A —

Worüber wir hier sprechen verdeutlicht der Bericht eines Studenten, der damals beim Bau des Spaghettiknotens für die Gartenbaufirma Scheever bei der Bepflanzung der Hänge der Autobahntrasse mitarbeitete. Er wunderte sich über starke belästigende Gerüche und folgte der Quelle des Gestanks. Dabei stieß er auf einen 60 Meter breiten und 150 Meter langen schwarzen Tümpel, dessen Oberfläche in allen Farben des Regenbogens schillerte. Er machte Fotos davon, die uns vorliegen.

Die meterhohen „Uferböschungen“ dieses Chemiesees bestanden aus Tonnen mit Produktionsabfällen, vollen Plastikkanistern und Pappbehälter mit Medikamentenresten. Auf Luftbildern vom Bau der Autobahnbrücke ist dieser Chemieseer genau zu erkennen. Er befindet sich mitten im Spaghettiknoten.

Wir sprechen hier über eine chaotische Aufschüttung von bis zu 20 Metern. Niemand kann

wissen, ob weitere Chemieseen auch an anderen Stellen in diesem grausigen Untergrund schlummern und welche durch chemische Reaktionen neu entstandenen völlig unbekannte Produkte wo lauern.

Wenn im Umweltschutzbereich von Gefahren gesprochen wird, dann werden in der Regel Belastungen genannt, die im ppm-, bzw. in mg- und µg-Bereich liegen.

In der Dhünnaue geht es oft um Gramm pro Kilogramm. Es geht um sehr gefährliche Substanzen wie Chlorbenzole, PCB's, Dioxine, Furane und um Schwermetalle wie die extrem krebserzeugenden Chrom-6 -Verbindungen. Diese sind in Randbereichen der Altlast Dhünnaue in Konzentrationen von 45 Gramm pro Kilogramm untersuchter Substanz gefunden worden.

Viele Chemikalien in der Altlast Dhünnaue sind hoch toxisch: Sie können das Erbgut verändern, den

Hormonhaushalt durcheinanderwirbeln und Krebs erzeugen. Es hat ein ganzes Jahrzehnt und viel Geld benötigt, diese „Büchse der Pandora“ sicher zu verschließen. Wir müssen verhindern, dass sie jemals wieder geöffnet wird.

Die neuesten Aussagen von StraßenNRW waren enttäuschend:

So wurde im Bauausschuss vorgestellt:

Das 230.000 m³ ausgehoben werden müsse – davon ca. 90.000 m³ verseuchtes Material!

In den Planungsunterlagen wird von 37.000 und 86.000 m³ gesprochen – jetzt sind es auf einmal 3x so viel.

- Die Arbeiter sollen unter Vollschutz mit externer Atemluftversorgung arbeiten.
das ist richtig, denn es handelt sich um hochtoxische Stoffe.
- Für den Abtransport der Abfälle werden asphaltierte Arbeitsstraßen gebaut
- Für die Baufahrzeuge werden eigene Waschanlagen gebaut
- Leichtbauhallen und Sprühnebeln sollen

verhindern, dass sich chemische Abfälle verflüchtigen

- Das Erdreich soll mit flüssigem Stickstoff vereist werden.
- Bei bestimmten Witterungsverhältnissen sollen die Arbeiten eingestellt werden
- Der absolute Knaller ist – „es sollen sogenannte „Geruchsgutachter“ frühzeitig Alarm schlagen, um zu verhindern, dass die Nachbarschaft Gerüche wahrnimmt“.

Wie irre ist das denn? Neben den Arbeitern unter Vollschutz laufen „Geruchsgutachter“ rum?

Es geht nicht darum, dass Anwohner vor Gerüchen geschützt werden – die Anwohner, Autofahrer und auch das Bayerwerk bzw. die Mitarbeiter des Chemparks müssen vor hochtoxischen Stoffen geschützt werden!

Bei bestimmten Witterungsverhältnissen werden die Arbeiten eingestellt – warum? Und bei welchen Witterungsverhältnissen?

Was passiert, wenn das Deponiegut mit Luftsauerstoff in Berührung kommt? Welche Reaktionen sind möglich?

Die anfallenden 230.000 m³ Abraum bedeuten nach eigenen Angaben (StrassenNRW) ca. 400.000 t Gefahrgut – man kann nicht den giftigen Bereich von wenigen giftigen unterscheiden – oder soll jedes Mal eine aufwendige Bodenanalyse durchgeführt werden?

400.000 t bedeuten 40.000 Fahrten von Gefahrgut-Lkws mit einer Beladung von 10 t.

Der unabhängige Bausachverständige Herr Hesse aus Hannover rechnet mit 1 Mio. t anfallendem Gefahrgut und demnach 100.000 Fahrten!

Wie werden die Gefahrgutfahrzeuge sicher betrieben? Wie viel Zeit wird dazu benötigt?

Erhalten die Fahrzeuge auch ein Leichtbauzelt? Oder wird die Arbeitsstraße eingehaust?

Zu den Sicherungsmaßnahmen gehört lt. Straßen NRW auch, das tägliche Reinigen der Arbeitsstraßen – warum? Es gibt doch eine Waschanlage und es wird angeblich sicher verhindert, dass Deponiegut

unkontrolliert die Deponie verlassen kann!

In den Planungsunterlagen steht, dass niemand mit dem Deponiegut in Berührung kommen darf!

Wie soll das geschehen? Wie will man zigtausende Fahrten sicher durchführen?

Welche Kapazität hat die Bayer-Verbrennungsanlage? Können diese Mengen behandelt werden? Wie lange dauert die Entsorgung? Muss vielleicht die Anlage erweitert oder muss sogar eine neue Anlage gebaut werden?

– die Erweiterung bzw. der Neubau wäre genehmigungspflichtig – welche Zeit wird dazu benötigt?

Wie werden viele hunderttausend Tonnen an hochtoxischem Material sicher an der Bayer-Verbrennungsanlage gelagert? Werden sie dort auch eingehaust? Ständig überwacht?

Die Wohnbebauung ist zum Teil weniger als 200 m entfernt!

Was kostet dieses Vorhaben?

Zu den Kosten gehören:

- Die Kosten für den Eingriff in die Deponie
- die Kosten für den Neubau der Arbeitsstraßen
- die Transportkosten
- die Lagerungskosten
- die Verbrennungskosten
- die Sicherungskosten für alle Bereiche -Deponie-
Arbeitsstraße-Verbrennungsanlage

Diese Kosten zusammengerechnet wird den Betrag von 500 Mio. Euro mit Sicherheit überschreiten!

Zu diesen und noch vielen anderen Fragen gibt es keine fundierten Antworten.

Es werden keine Kosten genannt!

Es wird keine Zeitschiene genannt!

Es fehlt eine umfassende Gefährdungsbeurteilung und eine Umweltverträglichkeitsstudie, die beide offengelegt werden müssen! Es wird massiv verschleiert, die Bevölkerung nicht über die wahren Ausmaße informiert!

— 8 —

Die Stadt darf zu diesem Wahnsinn keine Genehmigung geben, ohne dass umfassend alle Fragen geklärt und beurteilt worden sind!

- Mit einer Kombilösung eines großen Tunnels unter dem Rhein für den Fernverkehr und eine normal dimensionierten Rheinbrücke für den Regionalverkehr lösen wir die meisten der hier aufgezeigten Probleme.

- Der regionale und der überregionale Verkehr ist entflochten. In den Tunnelröhren unter dem Rhein rauscht der Fernverkehr und 90% der Schadstoffe können rausgefiltert werden.

Gefahrguttransporte sind problemlos möglich. Um Kosten zu sparen könnten aber auch sehr gefährliche Gefahrgüter über die Brücke und das Westkreuz geleitet werden.

Straßen NRW behauptet, dass ein Tunnel zu teuer und aufwendig sei, woher kommt dieses vermeintliche Wissen ohne eine vergleichbare

Prüfung durchgeführt zu haben?

Der 6,6 km lange Westerscheldetunnel wurde in gut 5,5 Jahren (2 Jahren für die Tunnelröhre) gebaut, die Kosten betragen 726 Mio.!

Daten:

Investor: NV Westerscheldetunnel
Kosten: 726 Mio. Euro
Baubeginn: November 1997
Eröffnet: März 2003
Länge: 6600 m
Durchmesser: 11 m
tiefster Punkt: 60 m unter Meeresspiegel
max. Steigung: 4,5 %
Betonelemente: 53 000
Tunnelabraum: 1,6 Mio. m³

Der Abraum von ca. 2-2,5 Mio. m³ besteht überwiegend aus Sand und Kies – kann also verkauft werden und senkt die Baukosten.

Zudem erspart sie der Leverkusener Bevölkerung das sonst garantierte Verkehrschaos für ca. 15 Jahre, denn gebaut wird unter der Erde.

Welche Auswirkungen hätte das Verkehrschaos in Leverkusen für die Industrie und den Handel?

Die Verkehrsmeldungen werden dann wohl lauten – „Leverkusen bitte großräumig umfahren“! Ausfälle für die Gewerbetreibenden wohl in Millionenhöhe!

Wer denkt an unseren Mittelstand?

Unsere Lösung macht einen Eingriff in die Deponie unnötig und reduziert die Bauzeit von geschätzten 15 Jahren auf weniger als die Hälfte.

- Wir alle können mit dieser Kombinationslösung nur gewinnen: Wir gewinnen mehr Lebensqualität, bessere Luft, weniger Lärm und Stress, die geteilten Stadtteile wachsen wieder zusammen. Durch den Abriss der Stelze gewinnt die Stadt ein grünes Band von ca. 70-100.000 m² (grob geschätzt) mitten im Stadtgebiet. Eine ideale Spielwiese für die Stadtentwicklung – hier könnte ein neues
- Wohngebiet (erhebliche Einnahmen für die Stadt), Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten etc. entstehen.

Wir bieten unseren Kindern und Enkeln eine lebenswerte Stadt!

Entscheiden Sie zum Wohle der Stadt und der Bevölkerung.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

— 11 —