



Leverkusen, den 26.11.2016

Herrn Uwe Richrath , Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen

Handwritten signature: OAM Uwe Richrath 26.11.16

Sehr geehrter Herr Richrath,

in unserem Freundes- und Bekanntenkreis wächst das Unbehagen zu den Autobahnplanungen hier in Leverkusen.

Deshalb haben wir die Versammlung einer Bürgerinitiative besucht, um Näheres zu erfahren.

Hier erfuhren wir, dass großflächig in die Altlastflächen eingegriffen werden soll, die vor einigen Jahren unter hohem Kostenaufwand gesichert wurde.

Dies beunruhigt uns sehr, da wir die damaligen Zeitungs- und Fernsehberichte noch gut in Erinnerung haben.

Wir waren auch auf der Informationsveranstaltung von Herrn Dr. Mülleneisen, auf der er die großen Gesundheitsgefahren durch Abgase und Feinstäube schilderte.

Auf dieser Veranstaltung lagen auch anschauliche Infos aus, von denen wir drei Exemplare diesem Schreiben beilegen, da uns die dort geschilderte Lösung als sehr attraktiv erscheint.

Wir möchten durch mich den Antrag an den Rat unserer Stadt bzw. an Sie stellen, diese Infos mit der Bitte an die Verantwortlichen in Berlin bzw. in Düsseldorf weiterzuleiten, die dort geschilderte Lösung der Autobahnprobleme doch bitte auch in ihre Überlegungen einzubeziehen.

Denn dann würde der gesamte Durchgangsverkehr in alle Fahrtrichtungen der A1 und A3 aus Leverkusen verschwinden, und unsere Atemluft durch ein Filtersystem deutlich von Giftstoffen entlastet.

Auch die Deponie würde nicht wieder geöffnet.

Als wir dann auch noch hörten, dass unser Bekannter, Herr Jonas, für seinen Verein sich mit ähnlicher Bitte ebenfalls an Sie, Herr Oberbürgermeister gewandt hat, und Sie ihm Ihre Unterstützung zusagten, haben meine Freunde und ich diesen Antrag formuliert.

Mit freundlichen Grüßen und der Bitte um Hilfe,

im Auftrage



DIE KOMBILÖSUNG



Die A1-Autobahnquerung Leverkusens einst, heute und – hoffentlich – morgen.

In den 1950/60er Jahren wurden Autobahnen und Autobahnbrücke in Leverkusen geplant und gebaut. Damals fuhren vergleichsweise wenige Fahrzeuge in Deutschland und das Autofahren galt als schick. Insbesondere die schnellen Autobahnen, die den Fernverkehr revolutionierten und sogar Auslandsreisen möglich machten, befeuerten die Gemüter. Im „Heimatkalender 1955: Land an Wupper und Rhein“ frohlockt Werner Burbach: „Ohne Bedenken wollen wir der Autobahn zunächst den Charakter der Zügigkeit, der ›großen Linie‹ zuerkennen. Fast majestätisch nimmt sie, von Köln kommend, ihren Kurs geradeaus, hebt sich im Leverkusener Stadtbild ein wenig empor, durchschneidet unbedenklich die Häuserzeilen in halber Höhe und lässt das Alltagsgetriebe unter sich hinwegrollen...“

Rheinbrücke und die noch majestätischere Stelze entsprachen damals zweifellos dem Zeitgeist. Heute wissen wir, dass es eine städtebauliche Gräueltat war, die täglich schweres Leid über die Menschen bringt.

Heute ist die Brücke kaputt. Nicht ganz zufällig. Denn geplant und gebaut war sie als vierspurige Brücke für eine Verkehrslast von etwa 40.000 Fahrzeugen. Als sich der Verkehr vervielfachte und die Brücke zu einem Flaschenhals wurde, verbreiterte man sie kurzerhand um je eine Richtungsfahrspur auf der jeweils rechten Seite und ließ über diese äußeren Spuren die immer größer und schwerer werdenden Lastzüge rollen. Mit fatalen, aber voraussehbaren Folgen. Denn diese äußeren Spuren einer für andere Belastungen geplanten Brücke geben diesen Dauerstress an die Brückenkonstruktion weiter. Immer häufiger musste und muss die Brücke repariert werden.

26. August 2014: Zwei Straßenverkehrsminister, einer aus Düsseldorf, Groschek, und der andere aus dem fernen München, Dobrindt, treffen sich in Leverkusen auf und in der Brücke und geben ihrer weisungsgebundenen Behörde - Straßen NRW - den Auftrag, eine neue, breitere Brücke zu bauen, da die alte in Kürze kollabieren werde.

Sie denken richtig: Eigentlich hätte es heißen müssen: „Baut einen Ersatz für die marode Brücke!“ Denn beide Minister haben ihren Mitarbeitern in vielen dicken Ordnern mit Gesetzeskraft vorgeschrieben, wie Autobahnen fach- und sachgerecht zu planen und zu bauen sind. Dann hätte ebendiese Behörde eine Alternativplanung für die nach allen Regeln der heutigen Straßenbautechnik günstigste Rheinquerung machen müssen. Hat sie aber nicht. Hat nicht einmal ernsthaft über einen Rheintunnel nachgedacht – wie auch, ihre Experten haben darüber keinerlei Kenntnisse. Stattdessen haben sie – getreu nach Vorgängertechnik aus den 50er Jahren – zwei (!) je sechsspurige Brücken (plus Standstreifen und Fahrrad-/Fußgängerwege) und zwei überdimensionale Monsterstelzen, d. h. weitere Brücken wieder quer durch das Stadtgebiet, geplant. Auf dass die alte Gräueltat noch übertroffen werde!

Wie sähe eine Rheinquerung nach Stand der Technik aus?

Ganz einfach: Die von NGL und IFLK geforderte Kombilösung beinhaltet einen langen Tunnel von Niehl unter dem Rhein hindurch bis zum Kreuz Leverkusen für den Fernverkehr. Die Stelze entfällt. Eine kleine vierspurige Brücke mit Rad- und Fußwegen auf den bisherigen Pfeilern dient dem Regionalverkehr und bindet die Brücke an Leverkusen und die A59 an. Da die Zu- und Abfahrten der heutigen Brücke hierbei weiterverwendet werden, entfällt der Eingriff in die Altlast Dhünnaue. Und das wären die wichtigsten der zahlreichen Vorteile:

- 1.** Die städtebauliche Untat der 50/60er Jahre wird geheilt, Leverkusen wächst über der Autobahn zusammen und erhält neue Grünflächen, Sportanlagen, Spielplätze usw.
- 2.** Der Lärm der A1 im Stadtgebiet verschwindet. Alle Lärmschutzwerte werden eingehalten.
- 3.** Krankmachende Abgase und Feinstäube werden zu 90% aus der Luft gefiltert und entsorgt. Der Luftreinhalteplan, zu dem die Bezirksregierung die Stadt Leverkusen gerade eben verpflichtet hat, kann erreicht werden.

- 4.** Tunnelbau und Anschlüsse an die Autobahnen können parallel und weitgehend außerhalb der Innenstadt fertig gestellt werden. Die Bauzeit ist wahrscheinlich nur halb solange wie bei der Brückenlösung.
- 5.** Gesamtwirtschaftliche Kosten für Stauungen, Umleitungen und Zeitverzögerungen würden demgemäß minimiert.
- 6.** Die Bayer-Giftmülldeponie (Altlast) müsste nicht unter nicht abzuschätzenden Gefahren geöffnet und Hunderttausende Tonnen von hochgiftigen Stoffen müssten nicht mit unkalkulierbaren Kosten verbrannt und deponiert werden.
- 7.** Die Baumaßnahmen im Stadtgebiet sind im Wesentlichen auf den Abriss der Stelze geschrumpft.
- 8.** Die Anforderungen an das internationale Radfernwegenetz EuroVelo könnten berücksichtigt werden.
- 9.** Es ist nicht einmal ausgemacht, dass diese Lösung bautechnisch teurer wird als die reine Brückenlösung mit den unkalkulierbaren Kosten für den Eingriff in die Giftmülldeponie. Volkswirtschaftlich betrachtet ist sie höchstwahrscheinlich günstiger, für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger Leverkusens allemal!

Die von Straßen NRW favorisierte „Vorzugsvariante“ sieht den Doppelbrückenbau mit unkalkulierbaren Eingriffen in die Bayer-Giftmülldeponie vor.

Für die Weiterführung von Bürriq bis zum Kreuz Leverkusen werden zwei Megastelzen geplant. Diese Lösung ist in jeder Beziehung ein Desaster für Umwelt und Bürger. Bürgermeister, Ratsmitglieder außer Bürgerliste und Leverkusens Bundes- und Landespolitiker skandieren: „Tunnel statt Stelze“. Will sagen: Kleine Absenkung hinter der Brücke etwa vom Wasserturm bis Leverkusener Kreuz, ca. 900 m lang statt Stelze. Dieser „kleine Tunnel“ mit Baumaßnahme von oben

(!) – die Stadt kommt vor lauter Bauarbeiten und Straßensperrungen jahrelang nicht mehr zur Ruhe – bringt auch kaum Vorteile. Der Straßenlärm wird verschoben zu den Tunnelausgängen und schallt von dort wie aus überdimensionierten Lautsprechern den Bewohnern von Bürriq und Wiesdorf in die Ohren! Und genauso werden Feinstaub und Abgase dorthin verfrachtet und abgeladen – weil in einer derartigen „Tunnellösung“ keine wirksamen Filtersysteme eingebaut werden können - und sorgen weiterhin für ausufernde Krankheitsbilder.

Praktisch alle positiven Punkte einer state-of-the-art-Lösung mit einem Rheintunnel entfallen bei diesen Lösungen. In der folgenden Gegenüberstellung kann sich jeder sein eigenes Bild machen.

Wägen wir ab! Was wollen wir Bürger? Eine Lösung, wie sie die meisten unserer Kommunalpolitiker vorschlagen? Wenn uns jemand verargumentieren kann, dass dieses die beste Lösung für Leverkusen ist, halten wir für immer unseren Mund! Ansonsten plädieren wir dafür, alle Kräfte zu bündeln und endlich gemeinsam für die optimale Lösung zu kämpfen.

Noch ist es nicht zu spät. Noch sind der Autobahnausbau und der Brückenbau nicht genehmigt.

Wir können die zuständigen Gremien noch zu einer sinnvollen Lösung bringen, nötigenfalls vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Der Einsatz ist hoch, doch ein Erfolg würde sich für unsere Kinder und Enkelkinder und ihr Wohlergehen lohnen. Also packen wir es an. Gemeinsam schaffen wir das! Um unsere Zielsetzung zu erreichen, planen wir im Verbund mit den in der Initiative **„LEV muss leben“** (Unterstützen Sie auch unsere Petition auf www.levmussleben.eu/) zusammengefassten Bürgerinitiativen eine Grobplanung der Kombilösung, um Machbarkeit und kürzere Realisierungszeit nachzuweisen – eigentlich eine gesetzliche Aufgabe von Straßen NRW, die diese aber mit fadenscheinigen Argumenten verweigert. Hierfür brauchen wir inklusive Klage beim Bundesverwaltungsgericht ca. 40.000 €. **Helfen Sie mit!** Auch kleine Spenden helfen. Spendenquittungen werden Ihnen gerne ausgestellt. Netzwerk gegen Lärm e.V., Volksbank Rhein-Wupper eG, IBAN: DE62 3756 0092 1800 8190 12 .

Autobahnquerung A1 in Leverkusen – die Varianten

Straßen NRW: Brücke + Stelze

Doppelbrücke, 12 Fahrspuren, Eingriff in BAYER-Giftmülldeponie mit erheblichen Gefahren für Bürger und Umwelt.

Zwei Megastelzen quer durch das Stadtgebiet, Baulärm und Umleitungen im Stadtgebiet.

Bausünden werden maximiert. Hoher Landschaftsverbrauch, Enteignungen und Wohnwertminderungen.

Entspricht nicht den Anforderungen an das internationale Radfernwegnetz EuroVelo

Lärm, Abgase und Feinstäube ruinieren weiter die Gesundheit der Bürger. Luftreinhalteplan für Leverkusen nicht möglich.

Bauzeit mindestens bis 2030, hohe volkswirtschaftliche Kosten durch Verkehrsstauungen und verkehrsbedingte Erkrankungen.

Rat: Tunnel statt Stelze

Doppelbrücke, 12 Fahrspuren, Eingriff in BAYER-Giftmülldeponie mit erheblichen Gefahren für Bürger und Umwelt.

Tunnel statt Stelze von B8 bis Kreuz Leverkusen, ca. 900 m, Baulärm und Umleitungen im Stadtgebiet.

Bausünden im Wesentlichen wiederholt. Landschaftsgewinn und Wohnwertsteigerung nur im Tunnelbereich.

Entspricht nicht den Anforderungen an das internationale Radfernwegnetz EuroVelo

Lärm kann nur teilweise, Abgase und Feinstäube können überhaupt nicht reduziert werden. Sie ruinieren weiter die Gesundheit. Luftreinhalteplan nicht möglich.

Bauzeit weit über 2030 hinaus, hohe volkswirtschaftliche Kosten durch Verkehrsstauungen und verkehrsbedingte Erkrankungen.

Kombilösung

Kleine Brücke auf vorhandenen Pfeilern für Anbindung A59, Regionalverkehr und Radfahrer und Fußgänger, Anbindung A59 an A3 über A542, Giftmülldeponie unangetastet.

Tunnel von Köln-Niehl für den Fernverkehr mit Anbindung an das Leverkusener Kreuz, ca. 6 km. Kurze Bauzeit, da parallel an Tunnel und AB-Anbindung gebaut wird, wenig Baulärm und Umleitungen im Stadtgebiet.

Bausünden der 60er Jahre werden rückgängig gemacht, Landschaftsgewinn und Wohnwertsteigerung im gesamten Stadtgebiet.

Berücksichtigung der Anforderungen an das internationale Radfernwegnetz EuroVelo

100% Lärmschutz, Abgase und Feinstaub können bis zu 90% herausgefiltert und entsorgt werden. Luftreinhalteplan kann umgesetzt werden.

Bauzeit kann durch parallele Baumaßnahmen wahrscheinlich halbiert werden, volkswirtschaftliche Kosten sinken, weniger verkehrsbedingte Erkrankungen.



netzwerk gegen lärm,
feinstaub und andere
schädliche immissionen e.V.



INTERESSENGEMEINSCHAFT FÜR
LEVERKUSEN UND KÖLN
zum Um- und Ausbau der A1, A3, A59
und A542, inklusive Rheinquerung e. V.



LEV muss leben!