

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



Leverkusen, den 27.12.2017

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Herrn Uwe Richrath,

Frau Bezirksvorsteherin Sidiropoulos, die Herren Bezirksvorsteher Schiefer und Schönberger

Büro des Rates

Bitte setzen Sie nachfolgenden Antrag auf die Tagesordnung der zuständigen Fachgremien sowie die der Stadtbezirke I, II und III und die des Rates:

Die Koordinationsstelle der Stadtverwaltung zum Um- und Ausbau der A1, A3, A59 und A542 berichtet anhand der Darstellung von Straßen NRW in der neuen Ausgabe der „Bürgerzeitung“ DIALOG Nr. 8, wieso beim vom Rat beauftragten Gutachten zur Tunnellösung im Bereich des „Stelzenabschnittes“ von anderen - angeblich falschen - Grundlagen ausgegangen wurde als diese von Straßen NRW in den Planungen - Vorzugsvariante - vorgegeben waren - Anlage 1.

Weiterhin beauftragt der Rat ein externes Fachbüro, festzustellen, welche Grundlagen - u. a. Anzahl der Gefahrguttransporte - zu diesen Planungen nun richtig sind sowie zu klären, ob und in welcher Form eine solche KURZE TUNNELLÖSUNG - bitte dabei Angabe der genauen Länge des Tunnels und der genauen Ortsbezeichnungen der Tunnelöffnung(en) ! - rund um die Uhr für jede Anzahl von Gefahrguttransporten realisierbar ist.

Hier soll auch geklärt werden, wie der einstimmig im Rat angenommene Antrag hierbei zu verwirklichen ist, dass im Bereich des Kreuzes ausschließlich Tunnellösungen geplant und verwirklicht werden sollen.

Denn damit stellt sich die zentrale Frage, wie bzw. ob überhaupt eine Tunnellösung der A1 im Bereich des Kreuzes mit einer Tunnellösung der A3 im Bereich des Kreuzes miteinander - unterirdisches Kreuz ? - und zudem gleichzeitig für A1 und A3 auch mit dem oberirdischen Kreuz verbunden werden soll und kann.

Siehe hierzu auch Anlage 2, eine Darstellung aus der gleichen 8. Ausgabe von DIALOG zu einem reinen A3-Durchgangstunnel allein für den A3-Durchgangsverkehr, bei dessen Realisierung angeblich 45 % des Verkehrs oberirdisch - auch über das oberirdische Kreuz - weitergeführt werden !

Begründung:

Mit großer Überraschung konnte man in der letzten Ratssitzung den kurzfristig vorgelegten Antrag von CDU, SPD, FDP, GRÜNEN, OPaden plus bewundern, der im Bereich des Leverkusener A1-A3-Kreuzes ausschließlich die Verwirklichung von Tunnellösungen forderte, da diese Forderung in diesem Bereich weitestgehend deckungsgleich mit der KOMBILÖSUNG der Bürgerinitiativen von LEV muss leben! sowie der BÜRGERLISTE ist, die hier von zwei Kreuzen - eins ober-, eins unterirdisch - ausgeht.

Nun gilt es möglichst umgehend darzulegen, wie dieser grundlegende Ratsantrag zu realisieren ist.

Wobei die uneingeschränkte Nutzung für alle Arten von Gefahrguttransporten eine wesentliche Rolle spielt.

Deshalb ist auch hierzu eine endgültige Klärung unbedingt notwendig.

Barbara Trampenau

Karl Schweiger

Peter Viertel

Günter Schmitz

Rainer Jerabek

Ulrike Lorenz

i.A. (Erhard T. Schoofs)

Gefahrgut: zwei Gutachten – zwei Meinungen

Tunnel zu planen ist nicht ganz einfach. Denn bereits während der Planungsphase muss bei den Ingenieuren stets die Sicherheit an erster Stelle stehen – sie müssen also einplanen, dass sich im Tunnel Unfälle ereignen können.

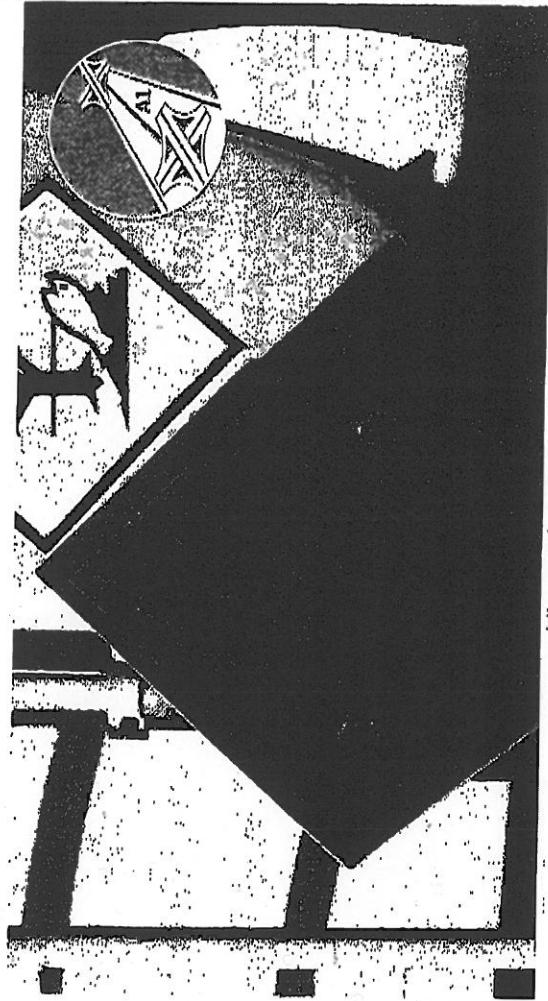
Damit sich im Falle eines Unfalls alle Verkehrsteilnehmer möglichst schnell in Sicherheit bringen können, sind entsprechende Sicherheitsanordnungen unerlässlich. Die Anforderungen an diese Einrichtungen sind sehr hoch, da es im Tunnel nur wenig Platz gibt.

Vor allem LKW, die Gefahrgüter transportieren, stellen ein hohes Risiko dar. Jeder Tunnel wird daher auf seine Eignung für Gefahrguttransporte hin untersucht. Diese Risikoanalyse erfolgt nach strengen ADR-Richtlinien (ein europäisches Übereinkommen zum Gefahrgut). Sie sind also auch europaweit gültig.

Straßen.NRW hatte für den Ausbau des heutigen „Stelzen“-Abschnitts u. a. eine Tunnelvariante entworfen, die anschließend von externen Gutachtern auf ihre Gefahrguteignung hin bewertet wurde. Das Ergebnis lautet: Sowohl im Tag- als auch im Nachbetrieb kommt es zu Einschränkungen bei Gefahrguttransporten. Dies betrifft sowohl die Menge der transportierten Stoffe als auch die Stoffe selbst.

Zweites Gutachten mit anderen Voraussetzungen

Ein weiteres, von der Stadt Leverkusen im Nachgang beauftragtes Gutachten hatte hingegen einen anderen Fokus: Die vorher von Straßen.NRW erarbeitete Tunnelvariante wurde zunächst technisch überarbeitet, sodass bei einer anschließenden Prüfung Gefahrgüter problemlos durch den Tunnel transportiert werden konnten. Dabei wurden einzelne Annahmen von den Experten verändert: Man nahm z. B. an, dass im Durchschnitt weniger Transporte mit gefährlichen Gütern im Tunnel unterwegs sein würden als im Gutachten von Straßen.NRW. Da sich nicht nur der „Chempark“ – ein



bedeutender Chemiestandort –, sondern noch weitere Betriebe der chemischen Industrie in der Region befinden, wurde dies im Gutachten von Straßen.NRW durch eine höhere Anzahl von Gefahrguttransporten berücksichtigt.

Auch wurde eine im Tunnel von Straßen.NRW eingeplante Trennwand, welche die Ein- bzw. Ausfahrtsbereiche im Autobahnkreuz Leverkusen von der A1 trennen soll, durch den gesamten Tunnel bis zu den westlichen Portalen verlängert. Nach diesen Veränderungen kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass sich die Tunnelanlage so doch für Gefahrgüter eigne.

Die vorgenommenen Änderungen haben jedoch auch eine Kehrseite: Die durch den ganzen Tunnel verlängerte, durchlaufende Trennwand führt zu einer Verkürzung der bis zum Autobahnkreuz Leverkusen-West zur Verfügung stehenden Fahrstrecke (der Verflechtungslänge). Zwischen den beiden Autobahnkreuzen besteht dann nur auf einem kürzeren Stück die Möglichkeit, die Spur zu wechseln. Damit ist die verkehrliche Leistungsfähigkeit dieser Variante gegenüber der von Straßen.NRW vorgeschlagenen Lösung geringer.

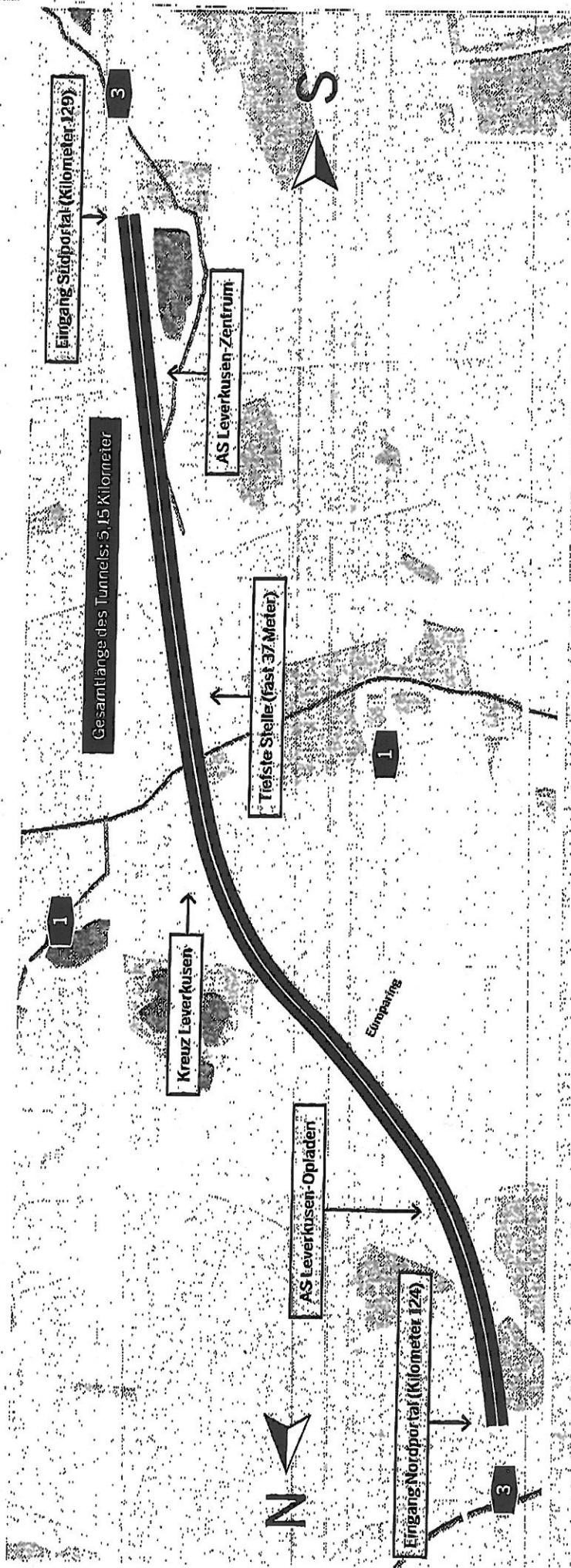
Um neben einem für alle Gefahrgüter freigegebenen Tunnel auch eine leistungsfähige Verkehrsanlage zu gestalten, müssen die Planer u. a. die Länge der Trennwand im weiteren Planungsprozess optimieren. Im Anschluss muss die neu geplante Anlage dann wieder einer ADR-Prüfung unterzogen werden. Erst danach kann abschließend festgestellt werden, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang ein Tunnel in diesem Abschnitt eine ausreichende Eignung für Gefahrgut hat.

Der Durchgangstunnel

Der Durchgangstunnel „Variante 6“ (vorher „Variante 4.3“) ist eine mögliche Variante für den Ausbau der A3 und des AK Leverkusen.



Anlage 2



Bei dieser Variante würde der Durchgangsverkehr der A3 in zwei getrennten Tunnelröhren unter der A1 hindurchgeführt, während der sich verteilende Verkehr in bestehender Höhenlage über die A3 verlässt. Ca. 45 Prozent des (Gesamt-)Verkehrs verbleiben somit oberirdisch.

Diese Tunnelvariante beginnt auf der A3 kurz vor der Ausfahrt Leverkusen-Zentrum. Von hier führt der Tunnel unter der jetzigen Fahrbahn der A3 in Richtung Norden und hat kurz vor dem AK Leverkusen seine tiefste Stelle (fast 37 Meter unter der Erde).

Er endet kurz nach der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen. Insgesamt hat der Tunnel der Variante 6 eine Länge von 5,15 Kilometern. Die Gesamtausbaufläche des Abschnitts in dieser Variante beträgt 8,3 Kilometer. Sie ist doppelt so groß wie die Variante 5,5 Kilometer, fängt aber als bei anderen Varianten für diesen Abschnitt (s. auch DIALOG-Ausgabe #5 oder unsere Website www.a-bei-lev.nrw.de)

