

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN LEV · Mülheimer Str. 7a · 51375 Leverkusen

An
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion im Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Kreisverband Leverkusen

Christoph Kühl
Vorsitzender des Kreisverbands

Geschäftsstelle „Treibhaus“
Mülheimer Str. 7a
51375 Leverkusen
Tel.: 0214-50 33 00
Fax: 0214-5 84 17
kreisverband@gruene-lev.de

Leverkusen, 22. Dezember 2016

Ausbau der A1 in Leverkusen: Offener Brief

Liebe Mitglieder der Landtagsfraktion,

Verkehrsminister Groschek hat hier in Leverkusen in einer öffentlichen Diskussion des WDR behauptet, dass auch die GRÜNEN nach einem Vortrag seiner Fachleute zum Thema Eingriff in die Giftmülldeponie in Leverkusen keine Bedenken gegen die Machbarkeit geäußert hätten.

Wir können nicht glauben, dass Ihr Euch dermaßen habt vereinnahmen lassen. Ein einziger Besuch in Leverkusen hätte ausgereicht, um sich hinreichend kundig zu machen und diese Behauptungen zurückzuweisen. Machbar ist schließlich fast alles. Mit Machbarkeit sind Atomkraftwerke genauso begründet worden wie Stuttgart 21 oder der Berliner Flughafen oder Gorleben genauso wie die Betrügereien im Abgasskandal. Machbarkeit ist keine Dimension politischen Handelns. Es geht um Verantwortung. Und dieses Projekt kann gegen jede Machbarkeit nicht verantwortet werden. Planung, Voruntersuchungen und Baudurchführung sind derart risikobehaftet, dass dies eine der teuersten und jenseits aller Zeitplanungen langwierigsten Baustellen der Republik werden wird. Selbst die Planer räumen Restrisiken ein.

Die Einhausung der größten Altlast Europas im Startjahr 1987 gegen alle Widerstände war und ist europaweit der größte Erfolg, den die GRÜNEN je gegen die Großindustrie erkämpft haben.

Am 12.02.1992 beantragte die Fraktion der GRÜNEN dazu im Landtag NRW: *„Der Landtag fordert die Landesregierung auf, in Abstimmung mit der Stadt Leverkusen dafür zu sorgen, dass das Fortsetzungsdrama „Dhünnaue“ beendet wird und Risiken für die Gesundheit der betroffenen*

Bevölkerung und für das Grundwasser abgewendet werden.“ An dieser Einschätzung hat sich nichts geändert. Nur, wo bleiben Eure Anträge heute?

Zum Mengenproblem

Die Gutachter behaupten, dass nur acht Prozent unbestritten hochtoxische Abfälle beseitigt werden müssten. Dabei wird völlig übergangen, dass diese Abfälle in einem Gemisch mit Bauschutt und Hausmüllabfällen wild abgekippt worden sind. Hinzu kommt, dass in den sechziger Jahren bei der Auskoffering der Trasse für die A1 bis auf den gewachsenen Boden der Aushub durchmischt und großzügig über die Deponie verteilt worden ist. Gleiches gilt für den Aushub beim Bau der A59. Bei diesen Aushubarbeiten ist es im Übrigen zu Verletzungen der Arbeiter gekommen, die damals alle nicht dokumentiert worden sind. Ein Teelöffel Furane reicht, um einen LKW Bauschutt zum Sondermüll zu machen. Nur, wer garantiert uns, dass dieser Teelöffel auch immer erkannt wird? Vor der Baggerschaufel ist es dunkel, sagt man am Bau.

Zur Toxizität

Straßen.NRW hat das sogenannte Björnsengutachten, das 1988 die Argumente für die politische Durchsetzung und die maßgeblichen Grundlagen für die Sicherung der Altlast geliefert hat, nicht in die Planung einbezogen. Mit diesem Gutachten sind an Hand der Produktionsunterlagen der Bayer AG die Stoffströme, Ablagerungsmengen und deren Toxizität ermittelt worden, die die Umsiedlung von mehreren hundert Menschen, den Abriss mehrerer Wohnblocks, die Aufgabe einer Schule und eines Jugendhauses und die Einhausung der Deponie erzwungen haben.

Zur Statik der Deponie

Die Gutachter behaupten, dass die Fahrbahnen im Deponiemüll durch Abtragen der Deckschichten und anschließende Verdichtung des Untergrundes gegründet werden könnten. Dies ist bei dem inhomogenen und instabilen Aufbau völlig ungesichert. Schon in den sechziger Jahren wussten die Planer der A1, dass nur durch eine vollständige Auskoffering ein tragfähiger Baugrund hergestellt werden kann. Heute bzw. beim Planungsziel 2030 mit einer Vervielfachung des Verkehrs und der überproportionalen Steigerung des LKW-Verkehrs entstehen Belastungen, die um ein Mehrfaches die damaligen Belastungen überschreiten. Auch die Behauptung, die Fahrbahn der A59 sei schließlich problemlos im Giftmüll gegründet worden, überzeugt nicht, weil die Tragschichten deutlich weniger mächtig sind und die Verkehrsdichte auf der A59 mit Abstand deutlich geringer ist. Die Gründungsprobleme in Leverkusen sind damit ähnlich unwäglich wie die auf dem Kalkberg in Köln.

Zur Abgrenzung Altlast und neue Bayer-Deponie

Zwischen der eingehausten Altlast und der aktiven Bayer-Deponie gibt es keine klare Grenze. Die neue Deponie lagert zum Teil auf der Altlast bzw. die Altlast und der bestehende „Autobahndamm“ bilden im Südteil das Widerlager für die neue Deponie. Dazu muss man wissen, dass die neue aktive Deponie wie ein Ringwall gebaut ist, der die Chemieabfälle umschließt. In ihrem Kern ist sie trotz interner Stabilisierungsmaßnahmen durch Wasserbildung nicht wirklich fest, sondern in Teilbereichen eher wie Pudding. Im Endausbau

wird die Deponie bei einer Grundfläche von 65 Hektar und einem Volumen von ca. 14 Millionen Kubikmetern eine Höhe von 60 Metern über gewachsenem Boden erreichen und die Autobahn um 45 Meter überragen.

Gerade im Randbereich zwischen Altlast und neuer Deponie sollen beim Autobahnbau Verdichtungsmaßnahmen des Untergrundes durchgeführt werden. Dabei ist nicht untersucht worden, wie sich die hohe Auflast auf die Altdeponie auswirkt. Es ist nicht geprüft, ob durch die Erschütterungen bei der Verdichtung der Trassen bzw. durch Abgrabungen im Zuge der Baumaßnahmen die Statik der neuen Deponie gefährdet wird. Dieses Problem bestand beim Bau der A1 in den sechziger Jahren nicht, weil die Deponie erst 1970 eingerichtet worden ist. Der WDR hat hierzu in der Sendung Westpol am 18.12.2016 einen aufschlussreichen Bericht vorgelegt.

Zur Sicherung des Grundwassers

Wegen des Baus der monströsen Doppelbrücke muss die Grundwassersperrwand zwischen Deponie und Altlast geöffnet werden und später mit einer vorgelagerten neuen Sperrwand gesichert werden, wobei die Anschlussbereiche zwischen neuer und alter Spundwand problematisch sind. Machbar aber risikobehaftet, sagen die Planer.

Zur Sicherheit im Bauverlauf

Mit vielen bunten Bildern hat Straßen.NRW erläutert, wie es die Sicherheit der Bauarbeiten garantieren will. Ohne dass es überhaupt zu einem Chemieunfall kommen muss, reichen konventionelle Risiken völlig aus, um diese Planung zu gefährden. Es genügt völlig, dass bei einem extremen Windereignis hochbelastete Stäube verweht und in wenigen Minuten von ein paar tausend Autos auf der Autobahn verteilt werden, bevor eine Sperrung realisiert wäre oder ein Starkregenereignis mit folgenschweren Abschwemmungen belastetes Material mit gleichem Ergebnis über die Autobahn spült. Dabei reichen kleinste Mengen für eine großflächige Kontamination.

Zur Glaubwürdigkeit der Planer

Exakt die gleichen Behörden, die heute die Machbarkeit des Deponieeingriffs behaupten, haben 1990 die Machbarkeit für die Aufweitung der für vier Spuren gebauten Leverkusener Rheinbrücke auf sechs Spuren bescheinigt. Bei der mittig in Längsachse aufgehängten Seilkonstruktion wurden damit die höchsten Belastungen auf den Standstreifen verschoben, der dafür nie vorgesehen war. Mit dem Ergebnis, dass durch die massiv verstärkten Hebelwirkungen und Schwingungen die Brücke heute kaputtgefahren ist.

Zum Zeitproblem

Die Aussage von Straßen.NRW, der drohende Zusammenbruch der alten Brücke und damit der Zusammenbruch der Verkehrsinfrastruktur könne nur durch Umsetzung ihrer Planung abgewendet werden, ist grundsätzlich falsch, um nicht zu sagen gelogen. Allein die Notwendigkeit, die beiden Brücken nacheinander zu bauen, bedeutet einen Zeitverlust von mindestens zwei Jahren. Der durch die Doppelkonstruktion erzwungene Komplettumbau des Anschlusses der A59 und der deutlich erhöhte Aufwand beim Bau von notwendigen Behelfsrampen und Umleitungen und die Gründung in der Deponie verlängern die Bauzeiten und damit die Stauzeiten zusätzlich um weitere Jahre. Nur der Ersatz der alten Brücke

auf der alten Trasse garantiert einen sicheren und schnellen Baufortschritt bei kalkulierbaren Kosten und erträglichen Belastungen. Gleichzeitig öffnet sich damit ein Zeitfenster, um Alternativen für den Ballungsraum Rheinschiene zu entwickeln und umzusetzen.

Zur „Alternativlosigkeit“ der Planung

Der Eingriff in die Deponie wird ausschließlich dadurch provoziert, dass die Leverkusener Brücke nicht einfach in bestehendem Umfang auf der bestehenden Trasse erneuert wird, sondern dass die Planer die marode Brücke vorschützen, um mehr als eine Verdoppelung der Kapazität durchzusetzen. Die aktuell sechsspurige Trasse wird auf 12 Spuren und in den Kreuzungsbereichen auf 16 Spuren aufgeweitet.

Bis 2035 wird diese gigantische Großbaustelle unsere Stadt verwüsten. Und wenn das Ganze dann fertig ist, das ist der Aberwitz, dann staut sich alles spätestens vor dem sechsspurigen Tunnel in Köln-Lövenich gerade einmal 14 Kilometer weiter auf dem Kölner Ring. Straßen.NRW hat sich an keiner Stelle darum bemüht, die bestehende sechsspurige Brücke lediglich zu ersetzen und den Trassenbedarf für 2030 alternativ zu lösen. Um im Sprachgebrauch der Planer zu bleiben: Wo sind die Untersuchungen zu machbaren Entlastungen durch intelligenten Netzausbau? Wo sind die Untersuchungen zu machbaren Rheinquerungen und Netzschlüssen an anderer Stelle und die damit verbundenen Szenarien für zeitlich parallele Ausbaumaßnahmen und Reduzierung der Stauzeiten? Wo sind die Untersuchungen zu machbaren Tunnellösungen? Vor allem, wo sind die Untersuchungen zu machbaren neuen Transportformen?

Wir setzen auf Eure Unterstützung.

Für den Kreisverband Leverkusen mit GRÜNEN Grüßen,

Christoph Kühl (Vorstandsvorsitzender)

Klaus Wolf

P.S.: Der Kreisverband Leverkusen hat in der Mitgliederversammlung am 14.12.2016 einstimmig beschlossen, die Klage der Bürgerinitiativen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zu unterstützen. Weitere Informationen findet Ihr auf unserer Homepage.