

Bezirksregierung Köln

**Verkehrskommission des
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. VK 36/2017

**Sitzungsvorlage
für die 5. Sitzung der Verkehrskommission des
Regierungsbezirkes Köln
am 05. Mai 2017**

**TOP 6 h) Anfrage der Fraktion DIE LINKE u. der PIRATEN
PARTEI
Autobahnausbau bei Leverkusen/
Neubau Leverkusener Autobahnbrücke**

Rechtsgrundlage: § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

Berichterstatter: Landesbetrieb Straßenbau NRW
-mündlicher Bericht-

Anlage: Anfrage der Fraktion DIE LINKE U. der PIRATEN PARTEI vom
21.04.2017

Die Verkehrskommission des Regionalrates nimmt den Bericht des Landesbetriebes
Straßenbau NRW zur Kenntnis

Stand: 03. Mai 2017



im Regionalrat Köln
Yvonne Plum
Düsseldorfer Straße 47
51063 Köln
yvonne.plum@piratenpartei-nrw.de

im Regionalrat Köln
Zeughausstraße 10
50667 Köln
kontakt@die-linke-im-regionalrat-koeln.de

An den Vorsitzenden
der Verkehrskommission
des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln
Herr Paul Hebbel

21.4.2017

4. Sitzung des Verkehrsausschusses des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 5.5.2017
hier: Anfrage der Fraktion **DIE LINKE.** und der Vertreterin der PIRATEN im Regionalrat Köln gemäß
§ 12 der Geschäftsordnung

Sehr geehrter Herr Hebbel,

wir bitten Sie, folgende Anfrage auf die Tagesordnung des nächsten Verkehrsausschusses zu setzen.

Autobahnausbau bei Leverkusen/ Neubau Leverkusener Autobahnbrücke

Der Umbau der A1 und der damit verbundene Neubau der Leverkusener Brücke ist ein Thema, das den Regionalrat Köln schon im vorigen Jahr beschäftigt hat und auch zukünftig Thema sein wird.

Momentan ist der Bau einer neuen Rheinbrücke geplant. Der Plan sieht vor, zunächst eine neue Brücke auf der stromabwärts gelegenen Seite zu bauen. Über diese Brücke soll dann der Verkehr geleitet werden, um anschließend den Abriss und Ersatz der bestehenden Leverkusener Brücke zu ermöglichen. Nach Fertigstellung beider Brücken mit insgesamt 12 Fahrspuren soll der Verkehr in Richtung Köln und in Richtung Leverkusen über diese Brücken fließen.

Für den Aus- und Neubau der Autobahn 1 (A1) zwischen Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 860 Mio. Euro vorgesehen. In den Plänen enthalten ist der Bau einer neuen Rheinbrücke sowie der Abriss und Neubau der bestehenden Rheinbrücke mit einer deutlichen Kapazitätserweiterung bis zum Jahr 2023. Dabei sollen die neuen Trassen durch die Deponie Dhünnaue verlaufen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte den ausgearbeiteten Plänen des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) zugestimmt.

Kritik gegen das Vorhaben kommt von Seiten der Leverkusener Anwohnerschaft sowie von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden. Gegen den Planfeststellungsentwurf wurden über 300 Einwendungen erhoben. Mit Datum vom 10. November 2016 erging der Planfeststellungsbeschluss. Die Bekanntmachung hierzu erfolgte mit Datum vom 21. November 2016.

Die Einwendungen der Kritikerinnen und Kritiker sind vielseitig. Sie warnen unter anderem vor den geplanten baulichen Eingriffen in die Mülldeponie Dhünnaue. Dort kippte die dort ansässige Firma Bayer (vormals IG Farben)

zwischen 1923 und 1965 toxische Chemieabfälle aus der Produktion ab. Es wird geschätzt, dass sich unter dem Deponiegelände rund 600 000 Kubikmeter Chemieproduktionsreste befinden.

Aufgrund erheblicher Schadstoffbelastungen wurde die Mülldeponie zwischen 1995 und 2000 für rund 110 Mio. Euro aufwendig saniert und abgedichtet (siehe www.ksta.de/die-dhuennaue-eine-chronik-14137530).

Mit dem neuerlichen baulichen Eingriff in die Deponie Dhünnau werden schwere Umweltfolgen für Mensch und Natur befürchtet. Unabhängige Experten kritisieren den Planfeststellungsbeschluss dahingehend, dass die Pfähle in die Mülldeponie in 2 Meter Tiefe gesetzt werden sollen, in dieser Tiefe ein Bodenaustausch vorgesehen ist, auf dem die Autobahn später ruhen soll. Diese Tiefe der Pfähle sei viel zu gering, um auf dem Deponiegelände ein späteres Absacken der Fahrbahn zu verhindern, welche aufgrund der labilen Bodensituation drohe. Daher gehen unabhängige Experten wie der Diplomingenieur Helmut Hesse davon aus, dass statt der geplanten 2 Meter in einer Tiefe von 10 bis 15 Meter Boden abgetragen werden müsse, was zu erheblichen Kostensteigerungen bei der Entsorgung führe (siehe levmussleben.eu/dokumente/einwaendungen/Einwand%201%20-%20Erforderlicher%20Mülltransport%20verstößt%20gegen%20das%20Bundesbodenschutzgesetz.pdf?boxtype=pdf&g=false&s=true&s2=false&r=wide).

Nach Schätzungen eines Sachverständigen könnten sogar Kosten von bis zu 1 Mrd. Euro anfallen (siehe www.ksta.de/region/leverkusen/stadt-leverkusen/a-1-ausbau-prognosen-zu-den-altlasten-in-der-dhuennaue-gehen-weit-auseinander-24354456). Dies würde die Wirtschaftlichkeit des Projektes als Ganzes in Frage stellen.

Im Planfeststellungsverfahren wurde vorgebracht, dass das Vorhaben unter den Geltungsbereich der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU) fallen müsse. Dies wurde in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses insbesondere mit Verweis auf die Ausnahmeregelung für Abfalldeponien abgelehnt.

Zum anderen glauben die Einwender nicht, dass Straßen NRW genau weiß, wie der Untergrund genau aussieht. „Das wurde alles schön durchmischt“, sagt der Sachverständige Rolf Kraneis. Kein Mensch könne wissen, wie die Grenzen zwischen hoch- und weniger belastetem Material verlaufen, auch die umfangreichen Probebohrungen könnten nur Hinweise geben. „Bei der Aushebung müsste man jede Baggerschaufel einzeln untersuchen.“ Zudem zweifelt Kraneis die vorausgesetzte Standfestigkeit der Deponie als Untergrund für eine vielbefahrene Autobahn an. „Ich erwarte einen Setzungsunterschied von zehn bis 20 Zentimeter, nicht von ein bis zwei Millimeter“, sagt der Ingenieur. Damit sei zu erwarten, dass die fertige Straße ziemlich schnell wieder saniert werden müsse – Quelle: <http://www.ksta.de/24354456> ©2017

Laut Aussagen von Bürgerinitiativen ist damit verbunden:

- Neubau von 11 weiteren Brücken für das Kreuz Leverkusen West
- Neubau (Umverlegung) von mehr als 10 km Gashochdruckleitungen
- Öffnung der Deponie Dhünnau auf mehr als 20.000 qm
- Abtransport von voraussichtlich mehr als 1 Mio. Tonnen Abfall
- Risiko einer Explosion des Deponats während der Aushubarbeiten
- Risiko eines Austritts von Deponiegas in nicht vorhersehbarem Umfang
- Risiko einer Detonation von Fliegerbomben im Deponiekörper
- Risiko eines Einsturzes von Brücken wegen Spannungsrisskorrosion
- Zeitweilige Sperrung für Gefahrguttransporte
- Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte bei 472 Wohngebäuden

Im Hinblick auf die Komplexität der Verkehrsführung im Knotenpunkt Leverkusen und den Umstand, dass die jetzige Planung Eingriffe in die versiegelte Deponie erforderlich macht, möchten wir um die Beantwortung folgender Fragen bitten:

- 1) Wie begründet Straßen NRW den Umstand, dass bei der Planung der neuen Leverkusener Brücke lediglich eine Abtragung des Deponiematerials in einer Tiefe von zwei Metern erforderlich ist? Im Gegensatz dazu wurde beim Bau der jetzigen Verkehrsführung eine Schicht von 10 bis 15 Metern abgebaggert.
- 2) Gab es Alternativmöglichkeiten zur jetzigen Planung, die auf eine Verbreiterung der A1 verzichteten und auf eine Entlastung der A1 durch den Ausbau anderer Straßen abzielten? Wenn ja, warum wurde dies verworfen?

- 3) Wie werden die o.g. Risiken im Einzelnen bewertet?
- 4) Die „Leverkusener Bürgerliste“ hat eine sogenannte Kombilösung mit Rheintunnel und Anbindung der A59 in die Diskussion über eine praktikable Lösung der Brückenproblematik des Leverkusener Autobahnkreuzes eingebracht. Diese Lösung würde die o.g. Risiken vermeiden. Wurde diese Lösung von Straßen NRW eingehend geprüft und worin liegen die Gründe einer Ablehnung?
- 5) Im Rahmen des Brückenbaus könnte es zu Umweltschäden durch Giftmüll kommen. Welche Maßnahmen hat Straßen NRW für einen solchen Fall geplant und wer würde die Kosten hierfür tragen?
- 6) Worauf stützt Straßen NRW die Vermutung, dass die Öffnung der Deponie ein kalkulierbares Risiko darstellt und es im Rahmen des Brückenbaus nicht zu größeren Zwischenfällen kommen kann?
- 7) Wären die Steigungen der von der Stadt Leverkusen geforderten Tieflage zwischen AB Kreuz West und AB Kreuz Leverkusen (Stelze) auf das Niveau der neuen Brücke bzw. auf der Gegenseite zum AK Kreuz Leverkusen hin nach den für Autobahnen geltenden Normen genehmigungsfähig?
- 8) Wie wird die Idee bewertet, statt zusätzlicher Autospuren eine zusätzliche Straßenbahntrasse einzubinden?
- 9) Nach bisherigen Erkenntnissen ist die Lebensdauer einer Brücke auf ca. 50 Jahre definiert. Ein Tunnel dagegen würde mindestens 100 Jahre Bestand haben können. Was sind die Gründe, dennoch die Brückenlösung zu bevorzugen?
- 10) Für die derzeitige Planung sind erhebliche Leitungsumlegungen erforderlich. Wie gingen die Kosten hierfür in die Planung ein?
- 11) Laut Aussagen der Bürgerinitiative würde sich die Gesamtbauzeit durch die Alternativlösung um bis zu 15 Jahre verkürzen. Wurde dies bei der Entscheidung über die durchzuführende Variante berücksichtigt?

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Peter Singer
Fraktionsvorsitzender
Fraktion **DIE LINKE**.
Im Regionalrat Köln

gez.
Yvonne Plum
Mitglied des Regionalrates
PIRATEN
im Regionalrat Köln