

Leverkusen, den 8.4.2016

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Herrn Uwe Richrath,
sowie
die Bezirksvorsteher(in) der drei Stadtbezirke,
Frau Sidiropoulos, Herrn Schiefer, Herrn Schönberger,
Büro des Rates

Bitte setzen Sie nachfolgenden Antrag auf die Tagesordnung der zuständigen
Gremien sowie die der drei Stadtbezirke und die des Rates ;
im Fachausschuss Bauen und Planen per Tischvorlage :

Nachfolgende, äußerst wesentliche Punkte müssen absolute Grundlage des
Gesamtprojektes „Neu- und Ausbau der A1, der A3 und der A59 - inklusive der
beiden Leverkusener Kreuze sowie der Rheinquerung“ - werden.

Hierzu sind durch die Stadtverwaltung umgehend entsprechende und mögliche
Maßnahmen zu ergreifen und/oder per Gutachten - baulicher wie rechtlicher Art
- vorzubereiten. Dabei ist höchster Wert darauf zu legen, dass die drei Bauab-
schnitte, vor jedwedem Baubeginn eines Teils, exakt aufeinander abgestimmt
sind, um die notwendige Stimmigkeit des Gesamtkonzeptes unbedingt zu
gewährleisten.

Auch sind vor jedwedem Baubeginn der aufeinander abgestimmte zeitliche
Ablauf aller drei Teilbereiche des Gesamtprojektes sowie deren Finanzierung
unbedingt durch den Bauherrn, die Bundesrepublik Deutschland, darzustellen.
Eine Notwendigkeit, die leider - auch nicht nach Vorlage des Entwurfs des neuen
Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie der aktuellen Erläuterungen von Herrn
Heinze/ Landesregierung NRW im Beirat des Projektes - bisher leider nicht
erfüllt ist.

Zu allen Punkten sind notfalls umgehend rechtliche Schritte den Rats- und
Bezirksgremien vorzuschlagen.

Antrag :

1. Der Mittelteil des Projektes - als Abschnitt 2 bezeichnet -, der quer
durch die Leverkusener Wohngebiete verläuft, wird als Grün-, Sport- bzw.
Wohnanlage ausgewiesen und so gestaltet, dass hier die bisherige

Durchtrennung unserer Stadt durch oberirdische Verkehrsadern auf der ganzen Länge - Rheinufer bis hinter das Leverkusener Kreuz - aufgehoben wird: Stichwort GRÜNES BAND.

2. Auf der ganzen Länge des Projektes - Abschnitte 1 bis 3 - wird darauf geachtet, dass die Bestimmungen des Immissionsschutz- und des Naturschutzgesetzes unbedingt und vollständig eingehalten werden. Hier ist insbesondere darauf zu achten, dass die Priorisierung des AKTIVEN LÄRMSCHUTZES durch die Gesetze - auch zu Lasten wirtschaftlicher Überlegungen und Berechnungen - unbedingt eingehalten wird. Tunnellösungen für die A1 - Merkenich, Wiesdorf, Bürriig, Küppersteg, Eisholz, Alkenrath - sowie für die A3 - Küppersteg, Manfort, Wiesdorf - möglicherweise hier teilweise auch als Trog -, sind u. a. AKTIVER LÄRMSCHUTZ.
3. Es wird unbedingt davon Abstand genommen, die umfassend gesicherte Bayer-Giftmülldeponie aufzudecken und hieraus Giftgut zu entfernen, zu transportieren und zu verbrennen. Hierzu wird auch keine weitere und/oder erweiterte Verbrennungsanlage genehmigt.
4. Es wird weitestgehend verhindert, dass in Wohngebieten durch Baumaßnahmen jahrelange und große Baustellen entstehen, deren Betrieb - u. a. durch Lärm, Verkehr, Feinstäube - das Leben in den betroffenen Wohngebieten über lange Zeiträume unerträglich machen würde.
5. Im Sinne der Wirtschaftsökonomie - Stichwort Wirtschaftlichkeit - unseres Staates wird bei den Baumaßnahmen darauf geachtet, dass, unter der Berücksichtigung gesundheitlicher Auswirkungen durch den riesigen Verkehr auf den drei Autobahnen, Varianten - Stichwort Vorzugsvariante - gewählt werden, die unseren Staat und seine Steuerzahler möglichst wenig belasten, gleichwohl aber die Erfordernisse der geltenden Gesetze umfassend und bürgernah erfüllen: so z.B. preiswerte und zeitsparende Tunnellösungen.
6. Die Variante, über die A542 mit einer Rheinquerung den Leverkusener Verkehrsknotenpunkt zu entlasten, wird zumindest längerfristig im Auge behalten.

Begründung:

Es liegen Variantenuntersuchungen sowie Variantenvorschläge vor, die zwar nicht

der bisherigen Vorzugsvariante der Politik - Straßen NRW - entsprechen, aber alle auftretenden Probleme erfolgreich und gut lösen können.

Als ein Beispiel :

Für den Durchgangsverkehr der A1 in alle Richtungen - Koblenz/Dortmund/ Duisburg/ Frankfurt - bietet sich eine preiswerte und zeitsparende zwei- bis dreispurige Tunnellösung an, die ergänzt durch die Anbindung der A59 an die A1 in der bisherigen Form, aber ohne Abzweigung in Richtung Leverkusener Kreuz/Wohngebiete/Dortmund, sich als eine bürgernahe, effiziente und wirtschaftliche Lösung anbietet, indem sie den Regional- vom Durchgangsverkehr im Bereich Leverkusen weitestgehend voneinander trennt.

Ergänzt durch eine adäquate Gestaltung des Leverkusener Kreuzes und den Schutz der Manforter/Wiesdorfer-Wohngebiete - u. a. Schleswig-Holstein-Siedlung - durch eine Tunnel- und/oder Trogvariante, wäre eine Lösung gefunden, die weitestgehend alle oben erwähnten Essentials erfüllen könnte.

Abgerundet durch eine schmale Rheinbrücke - zweispurig in jede Richtung, plus Fahrrad- und Fußwege -, die die bisherigen Rheinstützen nach Abtragung des sanierungsnotwendigen Aufbaus der alten Brücke weiter nützen könnte, und so auch lange Sperrungen der Rheinschifffahrt kostensparend vermeiden würde, liegt für das Gesamtprojekt eine wirtschaftliche - kosten- und zeitsparende - Variante vor, die ohne oberirdische Querung der Leverkusener Wohngebiete auskäme.

Wesentlich ist auch, dass eventuell notwendige Umplanungen recht zügig vonstattengehen könnten, da fast alle Grundlagen zur Planung inzwischen umfassend zur Verfügung stehen und somit viel sowie zeitraubende Vorarbeit bereits erledigt ist.

Hierdurch würden u. a. an folgenden Punkten die Kosten deutlich gemindert :

- Der Bau von Tunneln im Kies-, Sand- und Schluffgebiet des Rheins geht recht zügig : jedenfalls deutlich schneller als der Bau zweier großer Rheinbrücken.
Unter ähnlichen Umständen wurde der sechseinhalb Kilometer Scheldetunnel in zwei Jahren gebaut.
Bei den beiden Rheinbrücken wird ein Zeitraum von insgesamt zumindest ca. 10 Jahren angenommen.
Durch eine Bauzeitverkürzung würden Millionen, und zudem - im Sinne der sanierungsbedürftigen Rheinbrücke -, viel Zeit gespart.

- Es müssten nicht für einen satten zweistelligen Millionenbetrag Leitungen mit höchst gefährlichem Transportgut im Vorland beiderseits des Rheins verlegt werden.
- Ein kostspieliger Eingriff in die höchst gefährliche Bayer-Giftmülldeponie - hier ist von Summen im dreistelligen Millionenbereich die Rede - wäre nicht notwendig.
Auch eine neue oder erweiterte - genehmigungspflichtig / eigener Planfeststellungsbeschluss ! - Spezial-Verbrennungsanlage wäre dann nicht notwendig.
- Der Fortfall der großen Doppelrheinbrücke und etlicher Stelzenbrücken vor, in und hinter der Giftdeponie würde erhebliche Kosten sparen.
- Im Bereich der Wohngebiete - von Bayer-Kippe bis Leverkusener Kreuz - ergäbe sich in Leverkusen fehlender und zudem hochwertiger Baugrund - u. a. für den gerade jetzt dringend notwendigen Sozialen Wohnungsbau - , durch den sich Millionenbeträge generieren ließen.
- Es fielen zudem auch Umleitungsstrecken für den Verkehr, die Einrichtung großer und jahrelanger Baustellen in Wohngebieten, etc. fort, wodurch ebenfalls erhebliche Einsparungen generiert würden.
- Durch eine effiziente Filteranlage in den Tunnelbereichen könnten alljährlich tausende Tonnen von Feinstaub und Stickoxyden aus der Atemluft herausgezogen und verbrannt werden.
Damit würden ganz erhebliche - inzwischen auch berechenbare - Millionenkosten im Gesundheitssektor dauerhaft eingespart.
Ganz zu schweigen davon, dass hierdurch viel menschliches Leid vermieden würde.
- Die Nutzung der Pfeiler der alten Brücke für den Aufbau der neuen , schmaleren Brücke würde notwendige, oftmalige und längere Sperrungen der Rheinschiffahrt beim Neubau der großen Doppelbrücke vermeiden und hierdurch ebenfalls erhebliche Kosten vermeiden.

Karl Schweiger

Peter Viertel

Barbara Trampenau

Günter Schmitz

Rainer Jerabek

Horst Müller

Ulrike Lorenz

i.A. (Erhard T. Schoofs)