



Coordination gegen BAYER-Gefahren • Postfach 15 04 18 • D-40081 Düsseldorf

Bezirksregierung Köln  
Zeughausstraße 2 - 10  
50667 Köln

per mail: [poststelle@bezreg-koeln.nrw.de](mailto:poststelle@bezreg-koeln.nrw.de)

Für Umweltschutz und sichere  
Arbeitsplätze bei BAYER weltweit !

Philipp Mimkes  
[Info@CBGnetwork.org](mailto:Info@CBGnetwork.org)  
19. Januar 2016

## **Einwendung: geplanter Ausbau der BAB 1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Neubau der Rheinbrücke Leverkusen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die *Coordination gegen BAYER-Gefahren e.V.* vertritt rund 1.500 Mitglieder, davon viele in Leverkusen und im Kölner Norden.

Anbei finden Sie unsere Stellungnahme zum geplanten Ausbau der BAB 1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West. Das Planvorhaben ist aus den nachfolgenden Gründen abzulehnen:

1. Die neue Autobahntrasse führt weit in die Giftmülldeponie Dhünnaue des BAYER-Konzerns. Die Verbindung zur A 59 verläuft komplett in diesem hoch kontaminierten und aufwendig abgeschotteten Gelände. Die hohen Risiken, diesen Sarkophag zu öffnen und Brückenpfeiler hineinzubauen, sind in den Planunterlagen lückenhaft und widersprüchlich dargestellt.

Zudem sollen die Pfähle, auf denen die Autobahn ruht, in einer Tiefe von nur zwei Metern aufgesetzt werden. Darunter befinden sich ca. zehn Meter Müll und Erde. Dieses Gemisch soll entwässert, die entstehenden Gase abgeleitet und im nahen Sondermülllofen verbrannt werden. Eine Gründung im oberen Bereich einer derart labilen Masse ist unverantwortlich. Das sah man beim Bau des heutigen Knotens offenbar genauso: die Pfähle wurden ausweislich alter Baubeschreibungen in 10 bis 15 Meter Tiefe unter der Deponie gegründet.

2. Die von der *Bürgerliste Leverkusen* sowie von Dipl. Ing. Rolf Kraneis vorgelegten Alternativvarianten, insbesondere zur Untertunnelung von Rhein und Deponie, wurden vom

Coordination gegen BAYER-Gefahren e.V. / CBG  
Postfach 15 04 18 • 40081 Düsseldorf  
Fon 0211 - 33 39 11 • Fax 0211 - 33 39 40  
eMail [CBGnetwork@aol.com](mailto:CBGnetwork@aol.com)  
Internet [www.CBGnetwork.de](http://www.CBGnetwork.de)  
Internet [www.dsk.de/rds/16985014.htm](http://www.dsk.de/rds/16985014.htm)  
Ökobank Frankfurt  
Konto 17 96 12 • BLZ 500 901 00  
Postbank Essen  
Konto 37 83 83 439 • BLZ 360 100 43  
USt-Id-Nr. DE 121241293

Antragsteller nicht geprüft. Stattdessen teilte Straßen.NRW als Antragsteller frühzeitig mit, dass die Nordtrasse der BAB 1 und damit die Querung der Altlast gesetzt sei.

3. Die Aufteilung der Planung in mehrere Planungsabschnitte ist fachlich und rechtlich nicht nachvollziehbar. Eine eingehende Begründung hierfür wird nicht vorgetragen. Hierdurch werden die Einwendungsmöglichkeiten unmittelbar betroffener Anlieger erschwert, zumal eine planungsrechtlich vorgesehene Bürgerbeteiligung bis dato nicht stattgefunden hat.

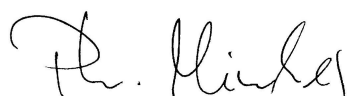
Das Planvorhaben ist weiterhin stichpunktartig aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

- Missachtung des Gebots der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft und der damit bestehenden erheblichen Gefahren für Mensch und Natur (Eingriff in die Altlastendeponie Dünnaue) durch das Planvorhaben.
- Keine konkreten Kostenangaben zum Ausbau der Rheinbrücke und des BAB Kreuzes Leverkusen-West inklusive der Kosten für zahlreiche Leitungsverlegungen und des Eingriffs in die Altlast Dünnaue. Ebenfalls werden die angeblich erheblichen Mehrkosten für eine Tunnelvariante in keiner Weise konkretisiert.
- Keine Angaben zu den Ergebnissen der Probebohrungen in der Altlastendeponie Dünnaue (Leverkusen-Wiesdorf) aus dem Jahr 2015 sowie der Handlungsmaßnahme, die Brückebauwerke der Rheinbrücke und des BAB Kreuzes West statisch und umweltgerecht sicher in der Altlast Dünnaue zu verankern.
- Insbesondere bei den neu zu verlegenden Leitungen auf rechtsrheinischer Seite wird fachplanerisch explizit angeraten, die Oberflächenabdichtungen der Altlastendeponie Dünnaue nicht zu tangieren (Gashochdruckleitung 200). Es stellt sich somit die Frage, warum dieses planerische Verbotskriterium nicht auch für die Gründung der Brückenpfeiler der BAB 1 und BAB 59 gilt ?
- fehlende hinreichende Begründung, warum eine Tunnellösung zwangsläufig die Deponie tangieren müsste. Vielmehr wird durch die bislang vorgelegten Planunterlagen hinreichend deutlich, dass beim Neubau der Rheinbrücke und des BAB Kreuzes Leverkusen-West nicht nur in die Oberflächenabdichtung, sondern auch in die Grundwasserbarriere des Deponiekörpers eingegriffen werden muss. Dies war bislang das fachplanerische Ausschlusskriterium, dort eine Tunnelvariante überhaupt zu prüfen bzw. genehmigen zu können. Weiterhin teilt das private Planungsbüro nunmehr entgegen den Äußerungen des Vorhabenträgers (Straßen NRW im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums) mit, dass die BAB 59 sehr wohl auch an eine in Tunnellage geführte BAB 1 angebunden werden kann.
- Keine hinreichenden Lösungsvorschläge, wie der (nicht zur Verfeuerung geeignete) in der Altlast Dünnaue befindliche Sondermüll fachgerecht entsorgt werden könnte.

- Kosten für die Bergung und Entsorgung des Giftmülls werden nicht beziffert oder gar thematisiert. Weiterhin wird nicht nachvollziehbar ausgeführt, wie die Bergung des bislang gesicherten Giftmülls technisch umweltgerecht vollzogen werden kann, zumal keine genauen Kenntnisse vorliegen, welcher Müll sich in welcher Formation an welcher Stelle befindet.
- Mangelnder Nachweis, wie hoch die Eingriffe in Natur und Landschaft tatsächlich sein werden und in welchem Umfang sie verbindlich auszugleichen sind; keine Angaben, wie hoch eventuelle Ausgleichszahlungen sein sollen.
- Kein unmittelbarer Ausgleich an den Orten der Eingriffsmaßnahmen.
- Die Belange von Radfahrern und Fußgängern durch eine neue Brückenkonstruktion werden nicht hinreichend berücksichtigt. Für Fahrradfahrer sind nur Mindestfahrbahnbreiten vorgesehen. Die Weiterführung der Stadtbahnlinie 12 von Köln - Merkenich weiter nach Leverkusen hin wurde in keiner Weise angedacht und somit die Belange des ÖPNV in keiner Weise berücksichtigt.
- Nicht nur der Neubau, sondern vor allen Dingen auch der Ausbau der BAB 1 zunächst zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-Bürrig/Wiesdorf wird mit einer auch zukünftig erwarteten steigenden Verkehrsbelastung insbesondere auch des Schwerlastverkehrs (Nord-Süd Transitstrecke) begründet. Gleichzeitig sollen die verkehrsbedingten Emissionen nicht ansteigen bzw. sogar unter den heutigen Schadstoffbelastungen liegen. Dies ist nicht nachvollziehbar und kann auch mit in Zukunft möglicherweise noch strengeren europäischen Abgasnormen bei einer Transitstrecke nicht begründet werden, zumal hierbei Feinstaub- und Rußpartikelemissionen außen vor bleiben bzw. technische Verbesserungen in der Abgastechnik zum Teil allein durch die quantitative Verkehrszunahme bislang wieder kompensiert worden sind.
- Die Verminderung von Schadstoffemissionen und Lärmimmissionen durch eine Tunnellösung zwischen Köln und Leverkusen und weiter durch das Stadtzentrum von Leverkusen hindurch wird fachplanerisch überhaupt nicht erörtert. Auch die zukünftig noch gewaltigere städtebauliche Zerschneidung vor allem der Stadtteile Leverkusen-Bürrig und Leverkusen-Manfort wird in keiner Weise planungsrechtlich berücksichtigt. Somit werden städtebauliche Verfehlungen der Vergangenheit nicht nur verfestigt, sondern sogar noch erheblich verschlimmert.
- Für den Neubau der Rheinbrücke bei Leverkusen sowie der Hochstraßen des ebenfalls neu zu errichtenden BAB Kreuzes Leverkusen-West geben die Fachplaner lediglich eine Halbwertszeit von 30 Jahren an. Dies kann nicht mit den Zielen einer nachhaltigen ökologischen und ökonomisch vertretbaren Verkehrs- und Umweltplanung in Einklang gebracht werden. Die neu zu errichtenden Brücken- und Straßenbauwerke erreichen damit eine noch geringere Lebensdauer als die derzeitige Rheinbrücke, die bei hinreichender Kontrolle und Pflege auch weiterhin grundsätzlich für den Schwerlastverkehr einsatzbereit wäre. Die Schäden an der derzeitigen Rheinbrücke bei Leverkusen wurden dadurch verursacht, dass die eigentlich als Standstreifen

konzipierten äußeren Fahrbahnstreifen dauerhaft für den Schwerlastverkehr freigegeben worden sind und durch die hierdurch bedingten überproportionalen Schwingungen zum vorzeitigen Verschleiß der Tragwerkkonstruktion geführt haben. Der vorzeitige Verschleiß des Brückenbauwerks wurde daher vornehmlich durch einen unsachgemäßen Gebrauch des Brückenbauwerks unter grober Missachtung seiner konstruktionsbedingten Eigenschaften und statischen Möglichkeiten herbeigeführt. Der derzeitige Zustand der Rheinbrücke bei Leverkusen entspringt daher keinem ungeahnten plötzlichen Ereignis, sondern war aufgrund seiner unzulässigen Beanspruchung und Pflege vorauszusehen.

Mit freundlichen Grüßen,



Philipp Mimkes  
Geschäftsführer *Coordination gegen BAYER-Gefahren e.V.*

**Beirat**

Hiltrud Breyer, MdEP (1989 bis 2014), Berlin  
Eva Bulling-Schröter, MdB, Berlin  
Wolfram Esche, Rechtsanwalt, Köln  
Prof. Jürgen Junginger, Designer, Krefeld  
Dr. Erika Abczynski, Kinderärztin, Dormagen

Dr. Sigrid Müller, Pharmakologin, Bremen  
Prof. Dr. Jürgen Rochlitz, Chemiker, eh. MdB  
Prof. Dr. Anton Schneider, Baubiologe, Neubeuern  
Dr. Angela Spelsberg, Leiterin Tumorzentrums, Aachen  
Prof. Dr. Rainer Roth, Sozialwissenschaftler, Frankfurt