

	JM-V	JM-Z
CO	400	24.1
NO	15.0	6.52
NO2	30.0	8.78
NOx	53.0	18.78
SO2	5.0	0.10
Benzol	2.50	0.042
PM10	26.00	4.517
PM2,5	18.00	1.645
BaP	0.00000	0.00009
O3	45.0	-

Seite 48

NO2: Der 1h Mittelwert von 200 ug/m3 wird 6mal überschritten.
Zulässig sind 18 Überschreitungen

PM10: Der 24-Mittelwert von 5ug/m3 wird 49 mal überschritten.
Zulässig sind 35 Überschreitungen

CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 2197 ng/m3
Bewertung: 22% vom Beurteilungswert von 10.000 ug/m3

Komponente	Gesamtbelastung	Beurteilungswerte	Bewertung
	JM-G	JM-B	JM-G JM-B (%)
CO	424	-	-
NO	21.5	-	-
NO2	38.8	40.0	97
NOx	71.8	-	-
SO2	5.1	20.0	26
Benzol	2.54	5.00	51
PM10	30.52	40.00	76
PM 2,5	19.64	25.00	79
BaP	0.00009	0.00100	9

Neben Grassl/Kocks drei andere Ingenieurbüros:

1.) Spiekermann, Schleich, Bergmann, Partner, Baumann +Oberholzer, Smeets

2.) Schüßler Plan : zweifelt an Prognosejahr 2025 , besser 2035, dem Bauende aller drei Bauabschnitte

3.) Leonhardt, Andrä und Partner

4.) Grassl/Kocks

Zählung Kfz

AS Köln-Niehl	103.000 Kfz	Schwerverkehr 16,7 %
AS Köln-Niehl-AK Leverkusen-West	129.600 Kfz	13,9 %
AK Leverkusen-West-AK-Leverkusen	127.600 Kfz	13,2 %
A 59 nördlich AK Leverkusen-West	52.200 Kfz	8 %
AS Leverkusen	21.000 Kfz	8,6 %
AS Köln-Niehl	39.800 Kfz	11,0 %

Düsseldorf, 18.12.2013

Brief Klaus Wendt, Gänseweg 18, 40789 Monheim/Rh vom 24.7.2013

Vorschlag zur **zusätzlichen Rheinquerung**, Kreuz Monheim-Süd
Antwort Ministerium:

„ Zwar würde die Verbindung der rechtsrheinischen A59 mit der A57 in Köln-Worringen eine Entlastung für den nördlichen Kölner Ring darstellen, allerdings fehlt hierzu die gesetzliche Planungsgrundlage. Diese grundsätzliche Voraussetzung würde erst mit der Aufnahme des Projektes in den geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bestehen. Auch wäre für diese neue Rheinquerung ein langer und aufwändiger Planungsprozess zu erwarten. Im Hinblick auf den engen zeitlichen Rahmen für die Erneuerung der Leverkusener Rheinbrücke stellt der von Ihnen vorgeschlagene Neubau einer weiteren Rheinquerung keine zielführende Alternative dar.

gez. Dr. Mühl"

Weitere **Vorgabe** ! Bürgerfreundlich ?

Hinweis von mir: Planungen waren bereits sehr weit fortgeschritten, als man diese Rheinquerung aufgab: u. a. auf Bitten der Stadt Leverkusen.
Interessant ist auch immer wieder, dass der Bau der neuen Doppelbrücke als Ersatzbau bezeichnet wird, obwohl dieser in Wahrheit einen völligen Neubau mittels zweier Brücken darstellt.

Mail Dr. Mühl/Abteilungsleiter Ministerium am 10. Sept. 2013, 18.31 Uhr, an Herrn Löchter Kommunikation Straßen NRW/Gelsenkirchen als Textvorschlag für Medien:

„ . . . wird in **Teilbereichen** auch eine Führung der A1 in Tunnellage ergebnisoffen zu untersuchen sein.“

Hinweis: Es handelt sich dabei um den 2. Bauabschnitt, dessen Bau/konkrete Planung bisher erst nach dem ersten Bauabschnitt folgen soll. Teilfertigstellung des ersten Abschnitts ist für 2020 - erste Brücke in Nutzung - vorgesehen. OB Buchhorn dann ganz sicher nicht mehr im Amt, daher ist das alles für ihn wohl nicht so wichtig.

Forderung: Konkrete Planung für 2. Bauabschnitt bereits jetzt beauftragen/durchführen !

Interessant dabei: Planungen für **3. Abschnitt** bereits recht **weit fortgeschritten**, wie meine Akteneinsicht zur A3 erbrachte: Beauftragung zur weiteren konkreten Planung bereits erfolgt. **Leistungsbeschreibung** kann auch bei BÜRGERLISTE angefordert werden !
Verantwortlich ist hier Herr Schnitzler, der den achtstreifigen Ausbau der A3 bei Straßen NRW leitet.

Mein Brief an Minister Ramsauer - Sachbearbeiter Herr Kurscheid - vom 21.8.2013 an Land weitergegeben, bisher ohne Antwort.

Mail „Leistungsbeschreibung zur Machbarkeitsstudie“ vom 5. November 2013 Heinze/Ministerium -Land an OB Buchhorn. **Zeitpunkt** interessant ! Siehe vorne, angebliche Zeitpunkte zur Entstehung der Planungen !
Verhandlungen mit den vier Büros am 10. Und 11. September.

Ministerium NRW 28.3.2013, Brief an Dipl. Ing Brit Colditz, Bundesverkehrsministerium, Referat StB17, Technische Regierungsdirektorin und an Dipl. Ing. Thomas Mellmann, Referat StB 21 Ministerialrat
von Herr/Frau Inwren

Betreff: Mitglieder des Bundesverkehrsministeriums der Auswahlkommission zu den vier Angeboten zu erstem Bauabschnitt - Niehl/Brücken/Kreuz-West - von den vier Büros: Grassl, Schüßler Plan, etc.

„ 1. Stufe vier renommierte Büros Konzeptstudie mit zwei Varianten gegen pauschale Vergütung.

2. Stufe Angebotsabgabe für jeweils eine Variante, die von der Jury auf der Basis fester technischer Kriterien favorisiert wird.“

Welche Kriterien ?

Terminkalender:

28.5.2013 Abgabe

18./19.6.2013 Präsentation in Köln, bei Straßen NRW

Teilnahme: Bundes- und Landesverkehrsministerium sowie Straßen
NRW

3.7.2013 Festlegung auf Vorzugsvariante der einzelnen Büros, Anpassung
der Leistungsbeschreibung möglich

10.7.2013 Versand der Aufforderung zur Angebotsabgabe 2. Stufe

13.8.2013 Submission

10./11.09.2013 Präsentation und Verhandlung mit den Büros in Köln/Straßen

NRW

26.9.2013 Auswahl des Büros gemäß Wertungsergebnis

Zuständig: Herr Eckart 0211 / 3843 3220

3843 9133 Fax

Dipl.Ing. Uwe Schneider, Fachgebietsverantwortlicher Ausschreibung/
Vergabe - Köln : Telefon 0221/ 8397 - 203

Nachricht an die vier Büros:

1.Stufe - Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen mit Konzeptstudie, bis zwei
Varianten, pauschale Vergütung 30.000 € , Ausführung zur Konzept-

studie

2.Stufe - Angebotsangabe zur Planung der favorisierten Varianten.

Leistung im Namen und für Rechnung (Auftraggeber) Land NRW

Objektbezogene Leistungsbeschreibung: Seiten 1-18

5.5. Auflistung der im Planungsraum vorhandenen **Brückenbauwerke**

BWNr. 4907 595 km 405,492 AK Lev.-West Hochstraße A

5 weitere Bauwerke bis A59

Rheinbrücke Leverkusen „A“

Vorlandbrücke „B“

Energietrasse

Industrietrasse

Genauere Daten handschriftlich vorhanden;
Angaben zu genutzten Regelwerken auch !

GRASSL/Kocks , Vorstellung Konzeptstudie

Seite 11:

3.1. Eingriff in

Deponie Dhünnaue Nord	(W)
Neuland-Park/Deponie Dhünnaue Mitte	(G)
Deponie Bürriig	(W)
Portal Entsorgungszentrum	(W)
Wohnnutzung Merkenich-Nord	(G)
Wohnnutzung Merkenich-Süd	(G)
Überschwemmungsgebiete/WSZ	(G)

Natur- und Landschaftsschutzbezirke (G)

W : Wird kritisch bewertet, in erster Linie in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit/
Kosten

G : Genehmigungsfähig

Heißt: Natur und Mensch einfacher/besser, d. h. **kostengünstiger**, als
Deponien . **Willkürliche Festlegung** auf das **Primat Zeit und Kosten !**

Seite 12:

Eingrenzung der Varianten zur Rheinquerung

„ Zitat:

01 Tunnellösung:

Verworfen, da nicht wirtschaftlich und zu lange Bauzeit - Integration vom AK
Leverkusen-West erfordert dann nämlich möglicherweise **Kompletteingriff** in
die Deponie;

02 Hochstraßen/Höhenversatz im Bereich der Dhünnaue:

Verworfen, da nicht wirtschaftlich = zu **teuer**;

03 beide Richtungsfahrbahnen oberstromseitig neben Bestand:

Verworfen wegen Wohnbebauung Köln-Merkenich;

04 eine Richtungsfahrbahn - eine Brücke - oberstromartig neben Bestand:

Verworfen wegen Eingriff in die Deponie Dhünnaue-Nord;

05 eine Richtungsfahrbahn unterstromartig neben Bestand:

Verworfen wegen Eingriff in die Deponie Dhünnaue-Nord.

I beide Richtungsfahrbahnen unterstromseitig neben Bestand

Verworfen wegen großem Eingriff in die Deponie Dhünnaue-Nord.

II a Rheinbrücke in bestehender, optimierter Lage (Querverschub Nord-Süd RF Koblenz)

Gute Kompromisslösung. Anhalten des nördlichen Fahrbahnrandes an der
Deponie Dhünnaue-Nord und des südlichen Brückenrands an Merkenicher
Hauptstraße; baulicher Eingriff in Deponie Dhünnaue-Nord.

IIb Rheinbrücke in bestehender, optimierter Lage (Querverschub Süd-Nord, RF Dortmund)

Gute Kompromisslösung; Anhalten des nördlichen Fahrbahnrandes an der Deponie Dhünnaue-Nord und des südlichen Brückenrands an der Merkenicher Hauptstraße, bauzeitlicher Eingriff in Neuland Park/Deponie Dhünnaue Mitte.

III Untervariante AK Leverkusen-West

Durch den Bau der Rampe nördlich VF-Leverkusen in vorhandener Lage können Baukosten eingespart werden. Vermeidung Eingriff in Deponie Bürrig, temporäre Sperrung Rampe nördliche VF-Leverkusen.“ Zitat Ende

Meinung nach bisheriger Akteneinsicht: Klare wirtschaftliche/kostengünstige Lösung. Andere Büros hatten teilweise - im Sinne der betroffenen Menschen - bessere Lösungen und wurden auch deshalb nicht beauftragt !!! Kosten und Zeit dominieren diese Planungen sehr, ja zu stark !!!

Seite 17:

3.5. Immissionsschutz

Lärmschutz soll nach folgenden Parametern erfolgen:

Zitat “

- Abschätzung nach „lange gerade Straße“
- Vollständige Einhaltung der Tag- und Nachtwerte ist mit 7.5 m hohen Lärmschutzwänden in Kombination mit lärminderndem Asphalt (- 5dB(A)) nicht zu erreichen.
- Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h bei Nacht liegt die Grenzwertisophone für Wohngebiete immer noch in einem Abstand von 170 m zur Achse der A1.
- Lärmschutzmaßnahmen werden vorbehaltlich öffentlicher und politischer Diskussion als nicht verhältnismäßig eingestuft, da maxLr nachts = 54 dB(A) 0 Nachtgrenzwert für Mischgebiete.

Luftschadstoffe

- Abschätzung mit RLUS-2012
- 24h-Mittelwert von PM10 wird 49mal pro Jahr überschritten; zulässig sind 35 Überschreitungen.
- Die Höhe der Vorbelastung ist ausschlaggebend für die Überschreitungs-

Häufigkeit und daher sollte sie genau erfasst werden.“

Hinweis von E.T. : Siehe vorne- **Auswahl** der Messstelle-Chorweiler mit niedrigen Werten !

- „Lärmschutzwände tragen zur Verringerung der Immissionswerte bei.“

Seite 18:	3.6. Kriterienbezogene der Trassenvarianten				
Kriterien	I	IIa	IIa mit III	IIb	IIb mit III
Dauerhafter Eingriff in Dhünnaue-Nord	5	1	1	1	1
Temporärer Eingriff in Dhünnaue-Nord	5	3	3	1	1
Dauerhafter Eingriff in Neulandpark/Dhünnaue Mitte	1	2	2	2	2
Temporärer Eingriff in Neulandpark/Dhünnaue Mitte	1	2	2	4	4
Dauerhafter Eingriff Deponie Bürrig	3	3	1	3	1
BeeinträchtigungMerkenichNord	5	1	1	1	1
BeeinträchtigungMerkenichSüd	1	2	2	2	2
Eingriff Überschwemmungsgebiet	3	3	1	3	1
Eingriff Wasserschutzzone	5	3	3	1	1
Verkehrsbeeinträchtigung im Bauzustand	1	1	4	3	5
Immissionsschutz	1	2	2	2	2
Bauzeit zur Herstellung des Verkehrswertes	5	1	1	3	3

Bau- und Grunderwerbskosten	5	3	1	3	1
Unterhaltungskosten	3	3	1	3	1
Konstruktionsart + Bauverfahren	1	2	2	4	4
Rheinbrücke	5	3	1	4	2

Rang	45/5	32/3	27/1	36/4	30/2

Seite 54:

Beratungsmatrix für Rheinbrücke

Varianten 1a / 1b / 1c / 2 / 3 / 4

Farben: grün = positiv ; gelb = neutral ; rot = negativ;
Violett = Ko-Kriterium- unmöglich

Gestaltung
Umwelt
Bauverfahren
Verkehr
Dauerhaftigkeit
Wirtschaftlichkeit

Die Beratungsmatrix und ihre Noten/Punkte ist als Wertung weitgehend **willkürlich** festgelegt, soll aber den Eindruck von Wissenschaftlichkeit erwecken.

Man merkt die Absicht und ist verstimmt.

Variante 1a

Gestaltung: eingeschränkte Transparenz durch zwei benachbarte Pylon (gelb)

Umweltbelange: Minimaler bauzeitlicher Eingriff durch Montage in bauzeitlicher und endgültiger Lage (grün)

Bauverfahren: kurze Bauzeit durch gleichzeitigen Freivorbau am links- und rechtsrheinischen Pylon, frühe Wiederherstellung des Verkehrswertes (grün)

Verkehr: häufige kurzzeitige Eingriffe in die Schifffahrt während der Montage
(gelb)

Dauerhaftigkeit: durchschnittliche bis gute Dauerhaftigkeit (gelb)

Wirtschaftlichkeit: wirtschaftliche Bauweise (grün)

Variante 1b

Gestaltung: Hohe Transparenz durch nur einen Pylon je Achse; besonders ausgewogene Proportionen des Pylons (grün)

Umweltbelange: Minimaler zeitlicher Eingriff durch Montage in bauzeitlicher oder endgültiger Lage (grün)

Bauverfahren: Längere Bauzeit durch Freivorbau nur an einem Pylon, späte Wiederherstellung des Verkehrswertes bei Herstellungsvariante ohne Eingriff in Dhünnaue-Nord (gelb)

Verkehr: Häufige kurzzeitige Eingriffe in die Schifffahrt während der Montage
(gelb)

Dauerhaftigkeit: durchschnittliche bis gute Dauerhaftigkeit (gelb)

Wirtschaftlichkeit: wirtschaftliche Bauweise (grün)

Variante 2

Gestaltung: geringe Transparenz durch zwei benachbarte Bögen; Gruppierung der Bögen durch Verschmelzung der Scheitel; regelmäßige Anordnung der Seile. (grün)

Umweltbelange: zusätzlicher bauzeitlicher Eingriff im Uferbereich durch die Stahlbaumontage (gelb)

Bauverfahren: kurze Bauzeit durch Stahlbaumontage an Land, jedoch sehr hohe Lasten und sehr hohe Abmessungen beim Einschwimmen (gelb)

Verkehr: nur relativ kurzzeitiger Eingriff in die Schifffahrt während der Montage (grün)

Dauerhaftigkeit: durchschnittliche bis gute Dauerhaftigkeit (gelb)

Wirtschaftlichkeit: wirtschaftliche Bauweise (grün)

Varianten 1c / 3 / 4

Alle drei Varianten unterliegen **angeblich** einem **K.o-Kriterium**

1c : ungeeignet für den Querschub des Überbaus , ein- oder zweifüßige Schrägseilbrücke, Pylon in Baugrund eingespannt

3 : Trogbrücke

Relativ große Trennwirkung, Träger mit geringer Schlankheit und fehlender Transparenz

4: Deckbrücke

Einhaltung des Lichtraumprofils bei Beibehaltung der Bestandsstützwerte nicht möglich.

Daher alle drei Varianten verworfen !

Seite 56:

5. Fazit:

- Vorzugsvariante Verkehrslage: Variante IIa in Verbindung III
- Varianten Rheinbrücke, Schrägseil- und Bogenlösungen, in der Summe gleichwertig
- Bestmögliche Erfüllung der Hauptzielvorgabe der kurzfristigen und wirtschaftlichen Wiederherstellung des Verkehrswertes durch die Bogenbrücke
- Verkehrsübergabe der ersten euen Rheinbrücke Mitte 2010 (28 Monate Bauzeit für die Brücke inklusive Herstellung der Anschlüsse)
- Abschluss der Gesamtmaßnahme - d. h. erste von drei Baubereichen - Mitte 2014 (78 Monate)
- Vorausgeschätzte Gesamtkosten dieses ersten Bauabschnittes ca. netto 330 Millionen Euro.

Weitere Infos nach weiteren Akteneinsichten !

Bisheriges Fazit der Akteneinsichten:

Offenheit in der Darlegung der Planungen sieht anders aus. Möglichst wenig Infos an den „Gegner“, den Bürger und die „örtliche Politik“. Die Vorgaben des „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ des Bundesverkehrsministeriums werden nicht annähernd eingehalten.

Nicht auf Veranlassung der Sachbearbeiter, die nett und freundlich sind, sondern nach meiner Meinung Anweisung oder Druck von oben !

Die wesentlichen Vorgaben für alle drei Bauabschnitte werden gesetzt: einmal die Verkehrsuntersuchung und dann die Brückenlösung, ja sogar Anweisungen für Lärmschutz, z.B. keine Einhausung erwünscht !

Zwei Bauabschnitte - 1. Brückenlösung/Kreuz West und 3. A3/Leverkusener Kreuz - werden mit Macht vorangetrieben; 2. Bauabschnitt „ergibt“ sich dann zwangsläufig und ist kaum noch diskussionsfähig: Macht des Faktischen !

Die Aufträge/Leistungsbeschreibungen an die Firmen geben die Ziele/die gewünschten Ergebnisse der Planungen bereits weitgehend vor, und sind nicht völlig ergebnisoffen, wie die Verantwortlichen zu vermitteln versuchen. Die Firmen, die dieses Spiel am besten mitmachen, erhalten die Aufträge. Umwelt und Mensch sind nachrangig. Vorrangig sind eindeutig Zeit und Kosten.

Bei den Planungen werden meines Erachtens Fakten verwandt, die oft schon recht alt und überholt, aber „passend“ sind, d.h. den gewünschten Planungen entgegenkommen. Siehe u.a. die Auswahl der Daten von Messstellen, die weniger Probleme bereiten als andere !

Vor Ort wird in Politik und Bürgerschaft weitgehend „klein-klein“ gedacht. Man wäre bereits mit einem kleinen, völlig unzureichenden Tunnel à la Kraneis/von Waldowski - Neuenhof/Stadion - zufrieden. Dieser löst aber die Probleme Umwelt/Gesundheit für ganz Leverkusen nicht annähernd.

Politik schützt lieber eigene Minister als den eigenen Bürger und Wähler. So behauptet die SPD „ihr“ Landesminister, Herr Groschek, informiere die Öffentlichkeit umfassend, die CDU sagt dies von „ihrem“ Minister, Herr Ramsauer/neu Herr Dobrindt, auch.

Die örtliche Verwaltung ist völlig überfordert, nette Frau Deppe dabei sehr schwach und fachlich wohl nicht ausreichend präpariert. Versucht ihre Stellung in der Verwaltung zu festigen. Hat damit schon genug zu tun.

Vom OB zugesagter Arbeitskreis aus Planern/örtlicher Politik und Bürgerinitiativen lässt weiter auf sich warten, wenn er überhaupt noch kommt.

Kommunikationsfirma, die das Land/Straßen NRW für viel Geld mit der wunschgemäßen Vermittlung seiner Planungen an den Bürger und die örtliche Politik betraute, arbeitet noch in den Kulissen. Kann zunächst auch zufrieden sein, da sich kein einheitlicher Widerstand formiert und Halbwissen die Diskussionen bestimmt.

OB eindeutig schlecht informiert, kennt wohl die Fakten auch nicht, taktiert anstatt zu handeln. Hat leider seinen und den Beschluss des Rates für eine große Tunnellösung weitgehend aufgegeben. Freut sich, wenn er überhaupt noch von Tunnellösung - und sei sie noch so unzureichend - sprechen kann. Sprang als Tiger - große Tunnellösung unterm Rhein hindurch - und kommt wohl auch hier als Bettvorleger - kleiner Tunnel, falls überhaupt, Neuenhof/Stadion - an. Schade !

Bitte alle umdenken ! Gemeinsames Vorgehen wichtig !

E.T. Schoofs