

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



Leverkusen, den 1.1.2016

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Herrn Richrath,
sowie die Bezirksvorsteherin und Bezirksvorsteher
Büro des Rates

Werte Mitmenschen, lieber Uwe,

bitte setzen Sie nachfolgende Einwände gegen die Planungen von Straßen NRW im laufenden Planfeststellungsverfahren zum Teilprojektbereich - AS Niehl bis hinter Giftmülldeponie - des Gesamtprojektes A1/A3/A59/A542 auf die Tagesordnungen der Sondersitzungen der Bezirke sowie die des Rates!

Bedingt durch die riesigen Mengen, leider zudem auch noch sehr unübersichtlichen und lückenhaften Planungsunterlagen, - Siehe beiliegendes Gutachten! - und die Kürze der Einspruchsfrist, deren Abläufe zudem deutlich durch die Feiertage und Ferien erschwert wurden/werden - so war um die Feiertage u.a. sechs Tage keine Akteneinsicht möglich -, sind unsere Arbeiten leider noch nicht abgeschlossen.

Da aber die Sondersitzungen bereits fristwährend für den 18. Januar - 19. Januar ist Ende der Einspruchsfrist - terminiert sind, senden wir Ihnen vorab bereits einige Einsprüche gegen die von Straßen NRW vorgelegten Planungen, die in Arbeitskreisen unserer Fraktion und/oder in enger Zusammenarbeit mit Vertretern verschiedener Bürgerinitiativen sowie mit Fachspezialisten erstellt wurden/werden, in Skizze und teilweise noch vor ihrer redaktionellen/inhaltlichen Endüberarbeitung, zu, damit diese in die Beratungen der Fraktionen sowie unserer Rats- und Bezirksgremien sowie in die Stellungnahmen unserer Fachverwaltung noch mit einfließen können.

Alle diese Einsprüche, die sich weitgehend jeweils speziell auf einzelne Sachgebiete der vorliegenden Planungen beziehen, stellen wir als Anträge zur Beratung in diesen Sondersitzungen.

Ob diese Einsprüche hier dann auch zur Beschlussfassung gebracht werden, überlassen wir den Gremien.

Wahrscheinlich werden weitere Materialien/Einwendungen der Bürgerinitiativen bzw. unserer Fraktion in den nächsten Tagen folgen.

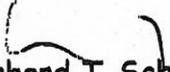
Wir bitten, diese dann schnellstmöglich weiterzuleiten und in den Fraktionen zu beraten.

Falls gewünscht, stehen hierzu auch Fachleute, Vertreter der Bürgerinitiativen bzw. unserer Fraktion zur Erläuterung der Einwände zur Verfügung.

Da eine wünschenswerte und ausgiebige Vorberatung in den Fachausschüssen nicht vorgesehen bzw. kaum möglich ist, gehen wir davon aus, dass es bei den Beratungen in den Bezirken bzw. im Rat keinerlei Redezeitbeschränkungen geben wird.

In der Hoffnung, dass gute Vorsätze für das neue Jahr und der neue Oberbürgermeister eine sachliche und umfassende Diskussion im Interesse unserer Bürgerinnen und Bürger ermöglichen,

i.A.


(Erhard T. Schoofs)

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



**Planfeststellungsunterlagen
Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
Einwendung Nr. 1
Verstoß gegen das Bundes-Bodenschutzgesetz**

Schr geehrte Damen und Herren

Gegen die Planung zum Ausbau der Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Rheinbrücke Leverkusen wende ich ein:

Der geplante Ausbau verstößt gegen das Bundes-Bodenschutzgesetz.

Durch die geplanten Bauarbeiten auf der Mülldeponie Dhünnaue entstehen Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für mich und für die Allgemeinheit. Diese Gefahren sind vermeidbar durch einen Ersatzneubau der vorhandenen Rheinbrücke für den örtlichen Verkehr und den Neubau von 2 Tunnelröhren für den Durchgangsverkehr, **außerhalb des Deponiegeländes.**

Für den nach den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Neubau von 2 Brücken über den Rhein wird es notwendig, die schützende Abdeckung über der Deponie Dhünnaue zu entfernen. Dabei fällt kontaminierter Boden, der an anderer Stelle abgelagert werden muss. Außerdem wird Wasser in die kontaminierten Bereiche eindringen und Gas austreten.

Die schädlichen Bodenveränderungen im Bereich der Altlast Dhünnaue können vollständig vermieden werden, wenn anstelle der geplanten 2 Brücken über den Rhein eine Kombination von Tunneln und einer Brücke ersetzt wird. Dabei bleiben die bestehenden Zu- und Abfahrten zur Brücke erhalten. Änderungen an den Zu- und Abfahrten im Bereich der Deponie Dhünnaue werden nicht erforderlich. Die vorhandene schützende Abdeckung muss nicht geöffnet oder entfernt werden.

Mit der vorgelegten Planung verstößt die Vorhabensträgerin gegen die im Bundes-Bodenschutzgesetz festgelegten Pflichten zur Gefahrenabwehr.

Das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen zur Sanierung von Altlasten“ (BBodSchG) ist auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anzuwenden (§ 3 Abs. 1)

In dem Gesetz werden die Begriffe folgendermaßen bestimmt:

„Boden im Sinne dieses Gesetzes ist die obere Schicht der Erdkruste, ..., einschließlich der flüssigen Bestandteile (Bodenlösung) und der gasförmigen Bestandteile (Bodenluft) ... (§ 2 Abs. 1).

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes sind Beeinträchtigungen der Boden Funktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die der Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3).

Die Pflichten zur Gefahrenabwehr sind so geregelt, dass jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten hat, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1).

„Der Grundstückseigentümer und der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück sind verpflichtet, Maßnahmen zur Abwehr der von ihrem Grundstück drohenden schädlichen Bodenveränderungen zu ergreifen (§ 4 Abs. 2).

Die Zufahrts- und Abfahrtsrampen auf der Westseite der Doppel-Brücke sind auf einer alten Mülldeponie geplant. Die Deponie ist im Sinne des Gesetzes eine Altlast.

Für den Bau der Straßenrampen, Seitengräben und Entwässerungsbauwerke müssen **34.200 m³ kontaminierte Aushubmassen** aufgenommen und von der Baustelle entfernt und an anderer Stelle abgelagert werden. Der geplante Eingriff umfasst **15.200 m² der Oberflächenabdichtung**.

Die o.g. genannten Mengen werden von Straßen NRW so angegeben (Seite 47 ff. des Erläuterungsberichtes). Die Mengen werden mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit nicht ausreichen, weil Straßen NRW davon ausgeht, dass man die Verkehrswege auf der Deponie anlegen kann ohne den Müll gegen tragfähigen Baugrund auszutauschen. Es ist lediglich ein Bodenaustausch von 2 m Stärke vorgesehen. Kontaminierter Boden steht bereits ca. 60 cm unter der Oberfläche an.

Von Straßen NRW ist geplant, den Müll bis in die Tiefe von 2 m unter der neu zu bauenden Fahrbahn auszuheben. Weil die Mehrzahl der neu zu bauenden Straßen in Einschnitten durch den Müllberg geführt ist, entstehen Einschnitte in den kontaminierten Bereich des Deponiekörpers. Die Einschnitte können bis zu mehr als 10 m Tiefe reichen. Es werden dauerhaft seitliche Böschungen innerhalb der Deponie erforderlich.

Bereits beim Bau der vorhandenen Rheinbrücke Leverkusen musste der vorhandene Deponiekörper bis in eine Tiefe von 20 m ausgeräumt werden. Es ist damit zu rechnen, dass auch beim Bau der zweiten Rheinbrücke Leverkusen die Zufahrtsstraßen nur dann sicher hergestellt werden können, wenn der vorhandene Deponiekörper im Bereich der Straßen durch tragfähigen Kies ersetzt worden ist. In diesem Fall werden 20 m tiefe Baugruben erforderlich und es werden mehrere 100.000 m³, vermutlich mehr als 1 Million m³ kontaminierten Bodens anfallen.

Auf der Deponie muss außerdem die Abdichtung entfernt werden. Um schädliche Ausdünstungen aus der Deponie zu verhindern ist von der Bayer AG ein Dränagen System für die Bodenluft angelegt worden. Dieses Dränagensystem befindet sich sowohl im Bereich Dhinnaue Nord als auch Dhinnaue Mitte. Das Dränagensystem ist mit einer Oberflächenabdeckung abgedichtet.

Bei Hochwasser des Rheins wird durch das steigende Grundwasser die Bodenluft aus dem seitlich durch eine Dichtungswand abgeschlossenen Deponiekörper nach oben gedrückt (Kolbenwirkung). Es ist nicht möglich während der Bauarbeiten die Funktion der von der Bayer AG angelegten Bodenluftdränage aufrecht zu erhalten.

Aus den offen gelegten Bereichen und den Böschungen werden Dämpfe, Gerüche und Stäube in verstärktem Maße austreten. Bei diesen Emissionen ist auch mit der Verfrachtung von besonders gefährlichen Stoffen zu rechnen (auch karzenogenc und erbgutschädigende Wirkungen).

Unter diesen Umständen kann man nicht verhindern, dass aus gegebenenfalls auf der Deponie vorhandenen Rückständen der Giftgas Forschung und -produktion lebensgefährdende Gase austreten.

Bei diesen Arbeiten entstehen nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz mehrere schädliche Bodenveränderungen dadurch, dass

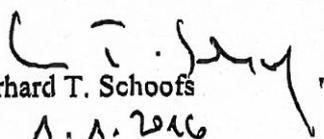
- der Boden an der Ablagerungsstelle belastet wird,
- während der Bauarbeiten Niederschlags- und Oberflächenwasser in den Deponiekörper eindringt, kontaminiert wird und an anderen Stellen mehr und stärker verunreinigtes Wasser (Bodenlösung) entstehen oder austreten wird,
- während der Bauarbeiten die gasförmigen Bestandteile (Bodenluft) austreten und die Atmosphäre einschließlich der Atemluft belasten,
- beim Lösen und Laden der Abdeckung (Baggerarbeiten) und beim Abfahren des kontaminierten Bodens kontaminierter Feinstaub entsteht und über den Fahrtwind und die Reifen der Transportfahrzeuge verbreitet wird und
- aus der offen gelegten Altlast kontaminierter Feinstaub durch den Wind in die Wohngebiete geweht wird.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass ich nicht gegen den Ausbau der A1 im Bereich der Stadt Leverkusen bin. Ich setze mich vielmehr dafür ein, dass der Ausbau in einer sicheren und zweckmäßigen Art und Weise erfolgt. Außerdem möchte ich mit diesem Einspruch erreichen, dass die bestehenden Gesetze von Straßen NRW eingehalten und erfüllt werden.

Ich bitte Sie meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und fordere Sie auf meine Einwendung zu unterstützen oder selbstständig die notwendigen Maßnahmen zum Schutz unserer Bürger zu ergreifen.

Das Planfeststellungsverfahren nach § 10 des Bundesfernstraßengesetzes ist eine große Chance Schaden von unserer Stadt abzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Erhard T. Schoofs
1. 1. 2016

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



**Planfeststellungsunterlagen
Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
Einwendung Nr. 2
Bombenrisiko**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen die Planung zum Ausbau der Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Rheinbrücke Leverkusen wende ich ein:

Der geplante Ausbau gefährdet die öffentliche Sicherheit durch das Risiko einer Explosion.

Durch die geplanten Bauarbeiten auf der Mülldeponie Dhünnaue entstehen erhebliche Gefahren für die Allgemeinheit und für mich. Diese Gefahren sind vermeidbar durch einen Ersatzneubau der vorhandenen Rheinbrücke für den örtlichen Verkehr und den Neubau von 2 Tunnelröhren für den Durchgangsverkehr außerhalb der Deponie Dhünnaue.

Nach den Planfeststellungsunterlagen ist im Bereich der Deponie Dhünnaue Nord und Mitte der Neubau von 5 Brücken mit insgesamt ca. 2.400 m Länge vorgesehen. Außerdem sollen Stützwände im Bereich der Deponie mit einer Gesamtlänge von ca. 80 m errichtet werden.

Der Deponiekörper ist für die Gründung der Brücken und Stützwände nicht geeignet, weil er sich fortlaufend setzt. Die Brücken und Stützwände müssen auf Pfählen gegründet werden. Die Gründungspfähle müssen durch den Deponiekörper hindurch bis in den gewachsenen und tragfähigen Boden geführt werden.

Dabei besteht ein erhebliches Risiko auf Mienen, Fliegerbomben oder Granaten aus dem Zweiten Weltkrieg zustoßen. Straßen NRW bewertet die Situation selbst (Seite 153 des Erläuterungsberichtes) so, dass es technisch nicht möglich ist die so genannten Kampfmittel zu orten und dass nicht damit zu rechnen ist, dass der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu Baumethoden zustimmt wird, bei denen die Pfähle durch die Deponie mit einem rammenden oder bohrenden Verfahren hergestellt werden.

Mit welchem Verfahren eine Tiefgründung in den Deponiekörper ohne Rammen und ohne Bohren hergestellt werden soll, wird von Straßen NRW nicht beschrieben.

Nach dem Stand der Technik gibt es grundsätzlich 2 Verfahren. Entweder muss der Boden seitlich verdrängt werden oder er muss ausgeräumt werden. Beide Verfahren sind mit sehr starken mechanischen Belastungen verbunden. Nach Angaben von Straßen NRW sollen in der Deponie unter anderem Schienen, Loren und Betonblöcke eingelagert sein.

Um diese Hindernisse zu durchdringen, müssen sie zertrümmert oder zerrieben werden. Dabei ist auch bei größter Sorgfalt nicht zwischen einer Fliegerbombe und einer Lore zu unterscheiden.

Die Explosion einer Fliegerbombe in dem Deponiekörper kann zu unabsehbaren Folgen führen. Gefährdet sind nicht nur die Bauarbeiter und Verkehrsteilnehmer im Nahbereich des Explosionstrichters, sondern auch

- die Oberflächengewässer durch unkontrolliert austretende Deponiewässer,
- die Gebäude und Produktionsanlagen der Bayer AG durch Trümmer und Erschütterungen,
- und die Bevölkerung in den benachbarten Wohngebieten durch unkontrolliert austretendes Gas und durch die kontaminierten Bestandteile der Deponie die in flüssiger oder fester Form durch die Explosion in die Luft geschleudert werden.

Außerdem besteht die Gefahr, dass durch die Explosion einer Bombe in den Deponiekörper so starke Erschütterungen erzeugt werden, dass dadurch auch weitere Bomben, Granaten oder Minen zur Explosion gebracht werden.

1. Mit der vorgelegten Planung verstößt die Vorhabensträgerin gegen die im Bundesbodenschutzgesetz festgelegten Pflichten zur Gefahrenabwehr.

Zur Begründung Verweise ich auf den Einspruch Nr. 1.

2. Mit der vorgelegten Planung verstößt die Vorhabensträgerin auch gegen das Baurecht und gegen die Bestimmungen der Kampfmittelverordnung.

Die Kampfmittelbeseitigung obliegt den Bundesländern.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst, ist für das Beseitigen der gewahrsamslosen Kampfmittel zuständig. Er ist in Nordrhein-Westfalen den Bezirksregierungen unterstellt. Zuständig für die Genehmigung der Bauarbeiten ist das Ordnungsamt. Dieses ist zur Rücksprache mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst verpflichtet. Die zuständige Fachbehörde ist die

Bezirksregierung Düsseldorf
 Dezernat 22- Kampfmittelbeseitigung
 Postfach 300865
 40 408 Düsseldorf

Einzelheiten sind in einem Erlass des Innenministeriums von NRW vom 8.5.2006 so geregelt.

„Kampfmittelbeseitigung ist eine Aufgabe der Gefahrenabwehr und gemäß Paragraphen Abs. 1 Abs. 1 Ordnungsbehördengesetz (OBG) Aufgabe der örtlichen Ordnungsbehörden.“

„Baugrundstücke müssen auch im Hinblick auf ihre Kampfmittelfreiheit für bauliche Anlagen geeignet sein. Dies ist insbesondere von Bedeutung bei Bauvorhaben auf Grundstücken, die in Bombenabwurfgebieten oder in ehemaligen Kampfgebieten des Zweiten Weltkriegs liegen und bei denen nicht unerhebliche Eingriffe vorgenommen werden.“

„Eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung im Sinne des § 1 OBG liegt vor, wenn ein Baugrundeingriff in einem kampfmittelbelasteten Gelände zum Kontakt mit einem nicht zur Wirkung gelangten Kampfmittel führt und dieses dann auslösen kann. Ein solcher Baugrundeingriff ist deshalb als erheblich zu bezeichnen.“

„Ein Baugrundstück ist für eine Bebauung erst geeignet, wenn die von Kampfmitteln ausgehenden Gefahren zuvor beseitigt worden sind.“

Leiter ist bis heute kein technisches Verfahren bekannt, mit denen in dieser Deponie überschüttete Kampfmittel geortet werden können.

Es ist außerdem kein technisches Verfahren bekannt, mit dem eine Tiefgründung der Brücken und Stützwände ohne mechanische Erschütterungen durch Bohren oder Rammen hergestellt werden kann.

Unter diesen Umständen besteht ein konkretes Risiko, dass bei der Herstellung der Pfähle Explosionen ausgelöst werden.

Ein vergleichbares Unglück hat sich am 26.4.1978 auf dem Rathausplatz in Rheine ereignet. Dabei ist durch Bohrarbeiten für die Tiefgarage eine Bombe explodiert. 3 Bauarbeiter wurden getötet. Passanten überleben. Die Bauarbeiter hatten zunächst das Hindernis gefunden und die Bohrarbeiten unterbrochen. Erst nach Rücksprache mit der Bauleitung und nachdem man die Ursache für das Bohrhindernis nicht klären konnten, wurden die Arbeiten fortgesetzt.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich ein vergleichbarer Vorgang auf der Deponie Dhünnau wiederholt.

Durch eine unzweckmäßige aber vermeidbare Planung entstehen Gefahren

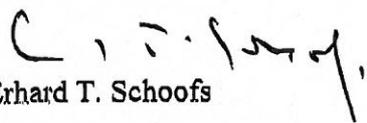
- für Leib und Leben von Personen in der Umgebung,
- für die Belastung der Umwelt,
- einer Beschädigung von Gebäuden und Industrieanlagen,
- einer Beschädigung der Deponieabdichtung,
- einer Beschädigung baulicher Anlagen im privaten und öffentlichen Besitz und
- von unübersichtbaren Folgeschäden durch beschädigte Industrieanlagen.

Ich bitte Sie, meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und fordere Sie auf meine Einwendung zu unterstützen oder selbstständig die notwendigen Maßnahmen zum Schutz unserer Bürger zu ergreifen.

Dem Bauordnungsamt unserer Stadt kommt eine erhebliche Bedeutung bei der Baufreigabe zu. Ich halte es unter den gegebenen Umständen für angemessen, dass bereits jetzt die Genehmigungsfähigkeit der Bauplanung überprüft wird. Dadurch können wir vorsorglich erhebliche Risiken von unserer Stadt abzuwenden bevor es zu einer Katastrophe kommt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.


Erhard T. Schoofs

1.1.2016

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



**Planfeststellungsunterlagen
Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
Einwendung Nr. 3**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen die Planung zum Ausbau der Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Rheinbrücke Leverkusen wende ich ein:

Der geplante Ausbau verstößt gegen das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, weil damit vermeidbar sehr große Mengen Müll erzeugt werden.

Durch die geplanten Bauarbeiten auf der Mülldeponie Dhünnaue entstehen erhebliche Gefahren für die Allgemeinheit und für mich. Diese Gefahren sind vermeidbar durch einen Ersatzneubau der vorhandenen Rheinbrücke für den örtlichen Verkehr und den Neubau von 2 Tunnelröhren für den Durchgangsverkehr außerhalb der Deponie Dhünnaue.

Nach den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sollen nördlich der vorhandenen Rheinbrücke Leverkusen zwei weitere Brücken gebaut werden. Dafür müssen neue Verkehrsflächen geschaffen werden. Die neu zu bauen um Verkehrsflächen liegen innerhalb des Deponiekörpers Dhünnaue-Nord. Um eine ebene Fläche auf der Höhe der Rheinbrücke für die neue Linienführung der A1 und für deren Zu- und Abfahrten zu gewinnen, muss ein erheblicher Teil des Deponiekörpers Dhünnaue Nord abgetragen werden. Außerdem ist vorgesehen den unter der Verkehrs Ebene vorhandenen Müll 2 m tiefer auszuheben und durch tragfähigen Boden zu ersetzen. Mit diesem so genannten Bodenpolster unter der Fahrbahn soll erreicht werden, dass sich die Fahrbahn nicht weiter setzt.

Nach Angaben von Straßen NRW (Seite 47 des Erläuterungsberichtes) müssen 34.200 m³ kontaminierte Aushubmassen aufgenommen und entfernt werden. Außerdem soll die vorhandene Oberflächenabdichtung auf einer Fläche von 15.200 m² (Seite 48 des Erläuterungsberichtes) geöffnet werden.

Es besteht der dringende Verdacht, dass die geplante Baumaßnahme ungesetzlich ist.

Die geplante Baumaßnahme verstößt ganz offensichtlich gegen das

**Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und
Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen
(Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz-Kr.W/AbfG)**

Das Gesetz wurde am 7. 20. September 1994 verkündet als Abfallvermeidungsgesetz.

In dem Gesetz wird grundsätzlich festgelegt, dass Abfälle in 1. Linie zu vermeiden und in 2. Linie zu verwerten sind (§ 4).

Dabei soll die Abfallvermeidung erreicht werden durch eine Verminderung der Abfallmenge und eine Verminderung der Abfallschädlichkeit.

An der Schädlichkeit des Abfalls um wieder kann nichts verbessert werden. An der Abfallmenge jedoch sehr viel.

Von Straßen NRW wird das Volumen der Erdbewegung mit 34.200 m³ angegeben. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei dieser Angabe um das Volumen im vorhandenen Zustand handelt. Dieses Volumen steigt von der so genannten „festen Masse“ in die „lose Masse“ um den „Auflockerungsfaktor“. Im vorliegenden Fall ist mit einem Auflockerungsfaktor von 1,38 zu rechnen. Dadurch steigt das Volumen auf rund 50.000 m³ an.

Um den Umfang dieser Transportleistung zu verdeutlichen wird die Länge der Fahrzeugschlange angegeben in der im Abstand von 50 m jeweils ein Transportfahrzeug 10 m³ Sondermüll transportiert.

Die Länge der Fahrzeugschlange erreicht ca. 236 km.

Mit großer Wahrscheinlichkeit wird diese Menge auf ein Vielfaches ansteigen, weil Straßen NRW bei der Berechnung offensichtlich nur eine Menge des Bodenaustauschs von 2 m Tiefe berücksichtigt hat, nicht jedoch die Tiefe des Einschnitts in den Deponiekörper Dhünnaue Nord. Außerdem ist nicht sichergestellt, dass der in 2 m Tiefe unter dem geplanten Straßenniveau angetroffene Müll ausreichend tragfähig ist. Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass an einzelnen Stellen wesentlich tiefer abgegraben werden muss um einen standsicheren und funktionsgerechten Straßenkörper zu gewährleisten. Eventuell muss sogar den Müll komplett bis auf den gewachsenen Boden entfernt werden, wie dies bereits beim Bau der Rheinbrücke 1964 notwendig geworden ist.

Mit der vorgelegten Planung verstößt die Vorhabensträgerin gegen das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz. Es wird Abfall erzeugt

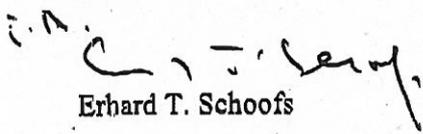
- mit sehr großen Menge,
- dessen Menge nicht zuverlässig ermittelt worden ist,
- dessen Menge vermutlich auf ein Mehrfaches ansteigen wird
- und der vollständig vermieden werden kann.

Der Abfall durch den Straßenneubau kann vollständig vermieden werden, wenn die Autobahn an dem bestehenden Platz verbleibt. Die Verkehrsströme, die von einer neuen Brücke in der alten Lage nicht zu bewältigen sind, können durch unterirdische Verkehrsbauwerke unter dem Rhein geführt werden. Diese Lösung ist nahe liegend. Sie wurde nicht gleichwertig von Straßen NRW untersucht.

Ich bitte Sie, meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und fordere Sie auf meine Einwendung zu unterstützen oder selbstständig die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Giftmülltransport zu verhindern.

Den Ämtern unserer Stadt kommt dabei eine erhebliche Bedeutung zu. Ich halte es unter den gegebenen Umständen für angemessen, dass bereits jetzt die Genehmigungsfähigkeit der Abfalltransporte nach der TA Abfall überprüft wird. Dadurch können wir eigenständig klären, ob das vorgesehene Bauvorhaben zulässig ist.

Mit freundlichen Grüßen


Erhard T. Schoofs

1.1.2016

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de



**Planfeststellungsunterlagen
Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
Einwendung Nr. 4
Einteilung der Planfeststellungsabschnitte**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen die Planung zum Ausbau der Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Rheinbrücke Leverkusen wende ich ein:

Der geplante Ausbau verstößt gegen Recht der Bürger auf eine Mitwirkung an behördlichen Entscheidungen. Der geplante Ausbau der Autobahn A1 ist in 3 Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt worden ist, über die nacheinander entschieden werden soll. Durch einen Planfeststellungsbeschluss wird der Entscheidungsspielraum in den benachbarten Abschnitten unzulässig eingeengt.

1. Dringlichkeit

Straßen NRW begründet die Abschnittsbildung in dem Erläuterungsbericht auf den Seiten 15 ff. mit der Dringlichkeit eines Ersatzneubaus für die Rheinbrücke. Wegen des gewachsenen Verkehrsaufkommens und um während des Abbruchs der vorhandenen Rheinbrücke den Verkehr über den Rhein zu führen, sollen zwei Rheinbrücken errichtet werden, die nacheinander und nebeneinander hergestellt und in Betrieb genommen werden sollen.

Diese Begründung ist unzutreffend, weil dabei nur die Brückenvariante und nicht die Tunnelvariante in Betracht gezogen worden ist.

Es ist ohne weiteres möglich, und mit erheblichen zeitlichen und technischen Vorteilen verbunden, wenn die notwendige Erweiterung des Verkehrsweges nicht über den Rhein sondern unter dem Rhein hindurchgeführt wird.

Insbesondere der zeitliche Vorteil ist gravierend. Die Bauzeit für einen Tunnelvortrieb unter dem Rhein beträgt rund 8 Monate. Der Brückenbau erfordert mehr als 32 Monate Bauzeit.

Die Begründung für die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte wegen zeitlicher Dringlichkeit trifft nicht zu.

2. Planungstiefe

Straßen NRW begründet die Einteilung in Abschnitte unter anderem mit der unterschiedlichen „Planungstiefe“. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die Planung für die Abschnitte unterschiedlich weit fortgeschritten ist.

Diese Begründung ist nicht einleuchtend, weil bereits am 30.11.2015 von Straßen NRW die Einzelheiten für den folgenden Planfeststellungsabschnitt 2 vorgestellt worden ist. (siehe Rhein-Wupper-Zeitung vom 1.12.2015)

Es ist ohne weiteres möglich, auch für den Planfeststellungsabschnitt 2 das Verfahren einzuleiten und darauf hinzuwirken, dass für beide Abschnitte zeitgleich entschieden wird.

Die Begründung für die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte wegen unterschiedlich weit fortgeschrittenen Planung stand ist nicht überzeugend.

3 Schwerlastverkehr

Straßen NRW begründet die Einteilung in Abschnitte unter anderem mit der Notwendigkeit den Schwerlastverkehr möglichst früh von den zurzeit befahrenen Strecken auf die neue Rheinquerung umlenken zu können.

Diese Begründung ist unzutreffend, weil mit einer Tunnellösung der Schwerlastverkehr mehrere Jahre früher aufgenommen werden kann als mit einer Brückenlösung.

Die vergleichenden Untersuchungen zwischen einer Tunnellösung und einer Brückenlösung sind von Straßen NRW in einem frühen Planungsstadium abgebrochen worden. Für diese Entscheidung lag weder ein detaillierter und vergleichbarer Verkehrsphasenplan, noch ein Bauzeitenplan vor.

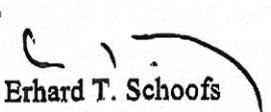
Es ist ohne weiteres möglich, für die Brückenvariante und die Tunnelvariante die entsprechenden Terminpläne kurzfristig zu erarbeiten, um das Ergebnis einer vergleichenden Untersuchung der Bauzeiten von Brücken und Tunnel bei der Entscheidung über die Planfeststellungsabschnitte berücksichtigen.

Die Begründung für die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte mit einem zeitlichen Vorteil für die Aufnahme des Schwerlastverkehrs ist unzutreffend.

Ich bitte Sie, meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und bitte auch Sie meine Einwendung zu unterstützen und darauf hinzuwirken, dass schon jetzt eine vergleichende Bauzeitenplanung veranlasst wird. Mit dem gewählten Verfahren werden den Betroffenen Teile einer Gesamtplanung zur Entscheidung aufgezwungen, die die Mitwirkungs- und Entscheidungsmöglichkeiten unnötig einengen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.


Erhard T. Schoofs

1.1.2016

FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
 Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
 Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
 fraktion.buergerliste@versanet-online.de
 www.buergerliste.de



**Planfeststellungsunterlagen
 Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
 Einwendung Nr. 5
 Lärmschutz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen die Planung zum Ausbau der Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Rheinbrücke Leverkusen wende ich ein:

Der geplante Ausbau verstößt gegen das Bundes-Immissionsschutzgesetz, weil die dort vorgegebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden.

A Sachverhalt

1. Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau von Straßen sind die §§ 41 und 43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.3.1994 in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.5.2013, zuletzt geändert am 20.11.2014 (BGBl. I S. Seiten 1274 ff. und 1740 ff.)

Danach muss der Antragsteller (hier Straßen NRW) nachweisen, dass durch Verkehrsräusche keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

2. Bewertungsmaßstab

Maßgebend für die Beurteilung des Verkehrslärms ist die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.6.1990 im Zusammenhang mit der Verkehrslärmschutzrichtlinie von 1997. In der Verordnung und der Richtlinie sind unter anderem die zulässigen Grenzwerte und das Berechnungsverfahren festgelegt worden.

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen dem von der Autobahn ausgehenden Lärm (Emissionen) und dem an der vorhandenen Bebauung und den Erholungs- und Freiflächen auftretenden Lärm (Immissionen).

Für die Immissionen gelten die nach § 2 der Verordnung die für den Verkehrslärm festgelegten Grenzwerte der einzelnen Gebietsnutzungen:

	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4. in Gewerbegebieten	69	59

Der Tagwert gilt von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, der Nachtwert von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

3. Berechnungsverfahren

Um nachzuweisen, dass durch die Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umweltauswirkungen her-um gerufen werden können sind im Auftrag von Straßen NRW mehrerer modellhafte Berechnung durchgeführt worden.

In dem Planfeststellungsunterlagen (PDF Dokument 098, Erläuterungsbericht Fachbeitrag Lärm-schutz einschließlich Berechnungsergebnisse) wird unterschieden zwischen dem

- Prognosefall
vorhandene Straße und Lärmschutzwände unter prognostizierter Verkehrsbelastung) und
- Planfall
geplante Straße und Lärmschutzwände unter prognostizierter Verkehrsbelastung

Außerdem wurde das Untersuchungsgebiet in 4 so genannte „Schutzabschnitte“ eingeteilt

- Schutzabschnitt 1: Leverkusen-Süd
- Schutzabschnitt 2: Leverkusen-Nord
- Schutzabschnitt 3: Merkenich-Süd
- Schutzabschnitt 4: Merkenich-Nord





Die Lärmeinwirkungen in Schutzabschnitten wurden anhand eines digitalen Geländemodells berechnet.

Bei den Eingabewerten wurden berücksichtigt:

- die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen DTV (Kfz pro 24 h) für den Prognosefall 2030
- die Schwerlastverkehrsanteile p_t und p_n (%) ebenfalls für die Verkehrsprognose 2030
- eine Abminderung von 5 dB(A) für einen offenporigen Fahrbahnbelag

4. Berechnungsergebnisse

Die Berechnung mithilfe des EDV Programmes brachte unter anderem folgende Ergebnisse:

1. Ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen können die Grenzwerte weder bei Tag noch bei Nacht eingehalten werden.
2. Auch mit 15 m hohen Lärmschutzwänden können die Grenzwerte weder bei Tag noch bei Nacht eingehalten werden.
3. Bei den geplanten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände bis 10 m Höhe) betragen die maximalen Grenzwertüberschreitungen während der Nacht:

a. für den Schutzabschnitt Leverkusen-Süd	5,2 dB
b. für den Schutzabschnitt Leverkusen- Nord	1,4 dB
c. für den Schutzabschnitt Merkenich- Süd	4,0 dB
d. für den Schutzabschnitt Merkenich Nord	2,2 dB
4. Von der Überschreitung der Grenzwerte sind betroffen:

a. für den Schutzabschnitt Leverkusen-Süd	237 Gebäude
b. für den Schutzabschnitt Leverkusen- Nord	18 Gebäude
c. für den Schutzabschnitt Merkenich- Süd	213 Gebäude
d. für den Schutzabschnitt Merkenich Nord	4 Gebäude
insgesamt	472 Gebäude

Das Berechnungsverfahren ist hochgradig mangelhaft.

Das Berechnungsergebnis ist für den notwendigen Nachweis des Lärmschutzes nicht geeignet.

Der vorgeschriebene Lärmschutz wird mit den vorgesehenen Maßnahmen nicht erreicht.

Die nach dem Stand der Technik vermeidbare Auswirkung des Lärms durch einen Tunnel ist nicht genutzt worden.

B Bewertung

1. Schutzabschnitte unvollständig gewählt

Die von Straßen NRW ausgewählten so genannten Schutzabschnitte (zutreffender Untersuchungsgebiete) umfassen nur einen Teil der Einrichtungen und Gebäude, die von dem Verkehrslärm getroffen werden. Nicht untersucht worden die Einwirkungen

- in folgenden Straßen
Wöhlerstraße,
Friedrich Ebert-Platz,
Wiesdorfer Platz,
Am Büchelter Hof,
- und auf folgende Gebäude und Einrichtungen
- das Kulturforum samt Bühnen und Sälen,
- das Best Western Hotel,
- das Büro der SPD-Fraktion,
- die Kurt-Rieß Hallen und Sportanlagen,
- die Realschule am Stadtpark,
- das Rathaus,
- die Sankt Antonius Kirche,
- das Wiesdorfer Treff und
- das Freizeit- und Erholungsgebiets Neuland Park

Die Aufzählung fehlende Untersuchungen ist nicht vollständig. Sie soll am Beispiel von Wiesdorf wiedergeben, in welchem hohem Maße die Untersuchung von Straßen NRW lückenhaft sind. Städtische Freiräume und Gebäude mit einem erhöhten Ruhebedarf, wie zum Beispiel Hotels und Restaurants mit Außenbewirtung, Kirchen, Schulen, Sportanlagen, Arztpraxen, Redaktionsstuben, Büroräumen, Theaterbühnen und das Rathaus der Stadt Leverkusen werden nicht näher untersucht.

Außerdem wird die Auswirkung des Verkehrslärms aus dem Planfeststellungsabschnitt 2 nicht berücksichtigt. Die Untersuchungs Grenze liegt bereits vor der Grenze des Planfeststellungsabschnittes. Die Abgrenzung der Untersuchungsgebiete ist willkürlich erfolgt. Das Ergebnis der Untersuchung dementsprechend fehlerhaft.

2. Abminderung der Prognosewerte für offenporigen Asphalt unzulässig

Die über das Berechnungsmodell ermittelten Prognosewerte werden grundsätzlich mit dem Hinweis auf einen Korrekturfaktor um 5 dB abgemindert. Der technische Hintergrund ist die Verwendung von offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) für die Fahrbahndecke.

Nach gegenwärtigen Erkenntnissen soll der offenporige Asphalt ca. 28 % Hohlräume erhalten, um eine spürbare Geräuschkürzung zu erzeugen. Das ist möglich mit der Verwendung eines groben Zuschlags, bei dem die Hohlräume nicht durch Gesteinskörnern mit geringeren Abmessungen aufgefüllt sind. Eine derartige Mischung ist nicht stabil. Es müssen Bitumen mit großer Druckfestigkeit verwendet werden, um die groben Gesteinskörner in miteinander zu verbinden. Seit Jahren wurden (auch in NRW) Versuchsstrecken angelegt. Die Technik ist noch im Versuchsstadium.

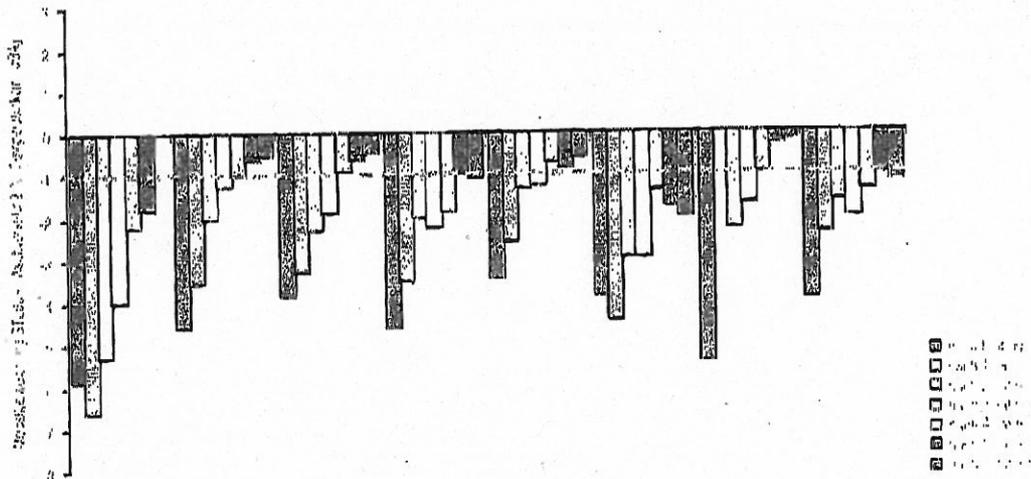
Dazu führt Straßen NRW selbst aus:

„Die Bundesanstalt für Straßenwesen und Straßen NRW erhoffen sich aus der Langzeitbeobachtung nach etwa vier Jahren die ersten Erkenntnisse über die Haltbarkeit der verwendeten Mischungen.“

Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass die anfängliche Geräuschdämmung von ca. 5-6 dB nach 5 Jahren auf weniger als 1 dB abgesunken ist.

Beispielhaft wird das Ergebnis von 8 Versuchsstrecken in der Schweiz eingefügt.

Veränderung der Geräuschminderung



Quelle: Schweizerisches Bundesamt für Straßen Astra

Nach dem allgemein anerkannten Stand der Technik kann der offenporige Asphalt nicht als dauerhafte Lärmschutzmaßnahme anerkannt werden, weil bereits nach 5 Jahren die Hohlräume entweder durch Staub und Abrieb verstopft sind und /oder die Hohlräume unter der Verkehrsbelastung zusammengeschoben wurden.

Zur Anwendungsfähigkeit des offenporigen Asphalts zum Nachweis einer Einhaltung der Grenzwerte hat das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht im Urteil vom 18. 2. 2009 entschieden, dass der offenporige Asphalt nur dann berücksichtigt werden darf, wenn dessen Wirksamkeit in festgelegten Zeitabständen überprüft und gegebenenfalls durch Ersatz der Deckschicht erhalten wird.

Das würde praktisch bedeuten, dass im Abstand von 1 bis 2 Jahren der Fahrbahnbelag entfernt und ersetzt werden muss. Dazu ist Straßen NRW mit Rücksicht auf die begrenzten Mittel und das hohe Verkehrsaufkommen nicht in der Lage.

Die Berechnung ist insgesamt mit nicht zutreffenden Ausgangswerten erfolgt. Das Ergebnis ist allein deswegen nicht verwendungsfähig. Die erforderliche Nachweis nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist nicht erbracht.

Es ist zu vermuten, dass sich die Anzahl der betroffenen Gebäude und Einrichtungen bei einer korrekten Berechnung auf ein Vielfaches erhöht.

3. Lärmschutz nach dem Stand der Technik möglich

Das Bundes Immissionsschutzgesetz fordert die Prüfung von angemessenen Alternativen, um die durch Verkehrsgeräusche hervorgerufenen schädlichen Umweltauswirkungen zu vermeiden.

Straßen NRW hat lediglich einen aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden (bis zu 10 m Höhe) und einen passiven Lärmschutz (z.B. durch Lärmschutzfenster) untersucht.

Diese Untersuchungen sind, selbst bei einer korrekten Ausführung, nicht ausreichend und werden der Bedeutung des Lärmschutzes nicht gerecht.

Einen wesentlich erhöhten aktiven Lärmschutz bietet die unterirdische Verkehrsführung. Sie ist angemessen und vermutlich kostengünstiger als die oberirdische Verkehrsführung. Das hat sich z. B. bei der Untersuchung von Nutzen und Kosten für die Fehmarnbeltquerung so ergeben.

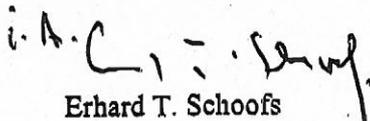
Darüber hinaus bietet sich eine weitere Möglichkeit des aktiven Lärmschutzes durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung während der Nacht auf der Brücke über den Rhein bei gleichzeitigem Betrieb von einem oder mehreren Tunneln unter dem Rhein.

Diese Alternativen sind von Straßen NRW nicht gleichwertig untersucht worden.

Ich bitte Sie, meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und bitte Sie meine Einwendung zu unterstützen und darauf hinzuwirken, dass schon jetzt eine zutreffende Berechnung der Lärmimmissionen veranlasst wird und dass umgehend eine gleichwertige Untersuchung von Tunnelvarianten erfolgt.

Mit dem gewählten Berechnungsverfahren werden die Einwirkungen des Verkehrslärms von der A1 auf unsere Stadt fehlerhaft berechnet. Außerdem werden die technischen Möglichkeiten einer Lärmvermeidung nicht genutzt.

Mit freundlichen Grüßen



Erhard T. Schoofs

4.1.2016