

Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Einteilung der Planfeststellungsabschnitte Verhindert eine Gesamtlösung

Inhaltsverzeichnis:

1	Veranlassung	2
2	Einwendung	2
3	Sachverhalt	2
4	Planungsmängel	2
4.1	Übersicht	2
4.2	Einteilung ist willkürlich	3
4.3	Einteilung ist unberechtigt	3
4.4	Gesamtlösung wird behindert	3
4.5	Entscheidungsspielraum wird eingeengt	3
4.6	Zweckmäßige Alternativen werden ausgeschlossen	4
5	Abhilfe	4

**Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung
Gesamtlösung verhindert**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 11
Seite 2 von 4**

1 Veranlassung

Zur Person und Betroffenheit verweise ich auf Ziff. 1 der Einwendung Nr. 1 vom 6.1.2016.

2 Einwendung

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

Der geplante Abschnitt verstößt gegen das 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 eingeeengt.

Die Bezirksregierung möge beschließen:

1. Die vorgelegte Planung wird nicht genehmigt.
2. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, eine Gesamtplanung für die Planfeststellungsabschnitte 1-3 zur zeitgleichen Genehmigung vorzulegen.

3 Sachverhalt

Die Planung der Vorhabenträgerin betrifft den Planfeststellungsabschnitt 1(PFA 1)

Die Länge der Strecke beträgt 4,550 km gemessen auf der Bundesautobahn A1.

Dieser Streckenabschnitt ist ein Bestandteil des deutschen Autobahnnetzes von herausragender Bedeutung für das transeuropäische Verkehrsnetz.

Zusätzlich zu dem überregionalen Verkehr einer Autobahn soll der Regionalverkehr des Kölner Rings übernommen werden.

Die Streckenführung in unmittelbarer Nähe der Wohngebiete verschiedener Stadtteile von Leverkusen und Köln behindert die vorgesehene Verbreiterung Fahrbahnfläche für den zu erwartenden Zuwachs des Straßenverkehrs.

4 Planungsmängel

4.1 Übersicht

In der Einwendung Nr. 4 hatte der Unterzeichner dargelegt, dass die Begründung der Vorhabenträgerin zur Einteilung der Planungsabschnitte fehlerhaft ist.

Unabhängig von einer zutreffenden Begründung verstößt die Einteilung der Planungsabschnitte gegen elementare Grundsätze

- der Mitbestimmungsrechte von Betroffenen bei der Planung von Fernstraßen,
- des Verwaltungsrechts und
- der internen Planungsrichtlinien der Straßenbauverwaltung.

**Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1****Rheinquerung
Gesamtlösung verhindert****Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 11
Seite 3 von 4**

Im Einzelnen ist festzustellen:

4.2 Einteilung ist willkürlich

Bei dem Bau von Verkehrswegen werden üblicherweise Planfeststellungsabschnitte mit einer Länge von 10-50 km gewählt.

Dadurch werden nicht nur die Verwaltungskosten gesenkt, sondern nur durch größere Planungsabschnitte wird es überhaupt möglich, die Zusammenhänge zu erfassen und für die privaten und öffentlichen Belange eine angemessene Lösung zu erarbeiten.

Diese Aufgabe kann durch die gewählten Planfeststellungsabschnitte mit weniger als 5 km Länge nicht gelöst werden.

Die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte durch Straßen NRW ist willkürlich erfolgt.

4.3 Einteilung ist unberechtigt

Die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte ist willkürlich gewählt. Sie wird in dem Planfeststellungsunterlagen nicht begründet. Die Einteilung ist aus sachlichen Gründen unberechtigt. Die verkehrstechnischen Zusammenhänge werden nicht beachtet. In dem von Straßen NRW vorgesehenen Planfeststellungsabschnitte 1 und 2 sind die gleichen Verkehrsströme zu bewältigen. Für eine Unterteilung in die Planfeststellungsabschnitte 1 und 2 ist bei objektiver und vernünftiger Betrachtung kein Grund zu erkennen.

Die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte durch Straßen NRW ist unbegründet erfolgt.

4.4 Gesamtlösung wird behindert

Mit der Einteilung in mehrere kleine Planfeststellungsabschnitte wird eine Gesamtlösung der Aufgabe behindert, weil es sehr gute Gründe geben kann, die in einem Planungsabschnitt eine Lösung und in dem anderen Planungsabschnitt eine andere Lösung zweckmäßig erscheinen lassen. Dabei können beide zweckmäßigen Lösungen für die Teilabschnitte für die Gesamtlösung unzweckmäßig sein.

Eine gemeinsame Betrachtung aller Planfeststellungsabschnitte ist unerlässlich.

In einer unnötigen Art und Weise wird durch die Planung von Straßen NRW eine zweckmäßige Gesamtlösung behindert.

4.5 Entscheidungsspielraum wird eingeengt

Mit der Einteilung der Planfeststellungsabschnitte und der angestrebten Baugenehmigung wird für die Streckenführung und für die Bauweise eine Vorentscheidung getroffen, die den Entscheidungsspielraum für den nachfolgenden Planfeststellungsabschnitt einschränkt.

Damit werden nicht nur die Mitwirkungsrechte der Kommunen und Bürger beschnitten, sondern es werden Lösungen präjudiziert, die bei einer unbehinderten Auswahl aus verkehrstechnischen oder finanziellen Gründen ausgeschlossen würden.

In unnötiger Art und Weise werden durch die Planung von Straßen NRW die Mitwirkungsrechte der Bürger beschnitten.

**Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1****Rheinquerung
Gesamtlösung verhindert****Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 11
Seite 4 von 4****4.6 Zweckmäßige Alternativen werden ausgeschlossen**

Technische Alternativen, wie z. B. eine Tunnelbaulösung oder eine kombinierte Brücken- und Tunnelbaulösung, die eine gewisse Entwicklungslänge benötigen, um wirtschaftlich zu sein, werden bei zu kurz gewählten Bauabschnitten ausgeschlossen.

Die Vielfalt technischer Alternativen kann bei zu kurz gewählten Bauabschnitten nicht geklärt oder genutzt werden.

5 Abhilfe

Den grundsätzlichen Mängeln kann dadurch leicht abgeholfen werden, dass Straßen NRW die Planung für einen Neubau des Autobahnkreuzes Leverkusen aufgibt und stattdessen die Planung in einem Genehmigungsverfahren zusammenfasst.

Dabei sollten die Strecke zwischen den beiden Autobahnkreuzen Köln-Niehl und Leverkusen neu geplant und zur Genehmigung vorgelegt werden. In eine derartige Verkehrsplanung gehört eine Lösung, die die Verkehrsströme der A 59 und der A3 auf die A1 berücksichtigt.

Aufgestellt am: 12. Januar 2016

Dipl.-Ing. Helmut Hesse

**Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1
von km 404+ 714 bis km 409 +264**

**Rheinquerung
Ausschluß der Tunnelvarianten**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 12
Seite 1 von 9**

Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Keine gleichwertige Variantenprüfung für Brückenbau und Tunnelbau

Inhaltsverzeichnis:

1	Veranlassung	2
2	Einwendung	3
3	Planung von Straßen NRW	4
4	Bewertung der untersuchten Tunnellösungen	5
4.1	Doppelt soviel Tunnel wie notwendig geplant	6
4.2	Tunnel gegen ein unüberwindliches Hindernis geplant	6
4.3	Kein Anschluss an die A 59 möglich	7
5	Ausschluss der Tunnelbau Optionen durch Straßen NRW	7
6	Kombination Lösung von Brücke und Tunnel	7
7	Unzutreffende Ausschlussgründe	7
7.1	fehlende Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West	8
7.2	Spätere Inbetriebnahme	8
7.3	Eingriffe in die Deponie Dhünnaue	9

**Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1
von km 404+ 714 bis km 409 +264**

**Rheinquerung
Ausschluß der Tunnelvarianten**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 12
Seite 2 von 9**

1 Veranlassung

Person

Mein Name und meine Anschriften lauten:

Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Waldhausenstr. 20
30 519 Hannover

Tel. 0511 985 945 60
Fax 0511 985 945 59
E-Mail h-hesse-ing@gmx.de

Auftrag

Ich bin von verschiedenen Bürgerinitiativen und der Fraktion Bürgerliste damit beauftragt worden, den

Feststellungsentwurf der Vorhabenträgerin, Straßen NRW

aufgestellt am 30.10.2015 und öffentlich ausgelegt am 23.11.2015, in fachtechnischer Hinsicht zu überprüfen und auf inhaltliche Details hinzuweisen, die für die Baugenehmigung von Bedeutung sind oder sein könnten.

Dabei soll ich insbesondere überprüfen, ob der Entwurf in Übereinstimmung steht mit

- den gültigen Gesetzen,
- den gültigen Durchführungsverordnungen,
- den gültigen bautechnischen Vorschriften,
- und der verkehrsüblichen Sitte.

Bei der Überprüfung habe ich Einzelheiten festgestellt, von denen ich als Verkehrsteilnehmer und Steuerzahler auch selbst betroffen bin, und die mich zu dieser Einwendung veranlassen.

Berufserfahrung

Seit 2005 bin ich als Sachverständiger tätig. Von der Ingenieurkammer Niedersachsen wurde ich 2005 für die Bestellsgebiete Baubetriebslehre und Bauwirtschaftslehre öffentlich bestellt. Der Schwerpunkt meiner Tätigkeit sind der Brückenbau und der Tunnelbau.

Zurzeit berate ich Bauherren, Planungsbüros, Baugesellschaften und Gerichte bezüglich der erforderlichen Baukosten und Bauzeiten, insbesondere im Autobahn- und Fernstrassenbau.

Zuvor war ich über einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren in der Bauindustrie mit einem Schwerpunkt im konstruktiven Ingenieurbau tätig.

Auftragserledigung

Die Grundlage meiner Untersuchungen sind die Planfeststellungsunterlagen.

Ich habe den mir erteilten Auftrag unter Berücksichtigung des aktuellen Standes von Wissenschaft, Technik und meiner persönlichen Erfahrung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Sachverständigen abgewickelt.

Das Ergebnis meiner Untersuchungen ist unabhängig und weisungsfrei ohne äußeren Einfluss und unvoreingenommen entstanden.

Planfeststellungsverfahren**Ausbau der BAB A 1****von km 404+ 714 bis km 409 +264****Rheinquerung****Ausschluß der Tunnelvarianten****Dipl.-Ing. Helmut Hesse****Einwendung Nr. 12**

Seite 3 von 9

2 Einwendung

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

Bei der Auswahl der Vorzugsvariante wurde grob fehlerhaft gegen den Grundsatz einer angemessenen und gleichwertigen Untersuchung von Varianten verstoßen.

Die Ausschlussgründe für die Tunnellösung sind

- unzutreffend
- weder notwendig noch hinreichend und
- grob fehlerhaft bewertet worden.

Ich beantrage daher, die Bezirksregierung möge beschließen:

Die vorgelegte Planung zum Ausbau der A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West im Planfeststellungsabschnitt 1 wird nicht genehmigt, weil die Tunnelvarianten ohne sachlichen Gründe ausgeschlossen worden sind.

Begründung

1. Die von Straßen NRW zur Variantenauswahl vorgesehenen Tunnelvarianten sind wegen einer unzumutbaren Streckenführung von vornherein zum Scheitern verurteilt
2. Die von Straßen NRW genannten Ausschlussgründe für die von vornherein aussichtslosen Tunnelvarianten treffen nicht zu.
3. Die von Straßen NRW genannten Ausschlussgründe sind nicht plausibel und nicht erläutert oder begründet werden.
4. Die Ausschlussgründe treffen mehr auf die vorgesehene Brückenlösung zu, als auf die ausgeschlossene Tunnellösung.
5. Wesentliche Aspekte einer Variantenauswahl wurden nicht untersucht.

Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1
von km 404+ 714 bis km 409 +264

Rheinquerung
Ausschluß der Tunnelvarianten

Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 12
Seite 4 von 9

3 Planung von Straßen NRW

Zur Begründung dieses Einspruchs werden

- von Straßen NRW untersuchten Varianten vorgestellt und
- die Ausschlussgründe genannt und bewertet.

Die nachfolgenden Angaben sind den vom Landesbetrieb Straßenbau NRW am 23.11.2015 vorgelegten Planfeststellungsunterlagen entnommen (PDF-Datei 001, S.23, ff., „Vergleich der Varianten und Wahl der Linie“). Im Rahmen der Vorplanung wurden 3 Varianten Gruppen gebildet.

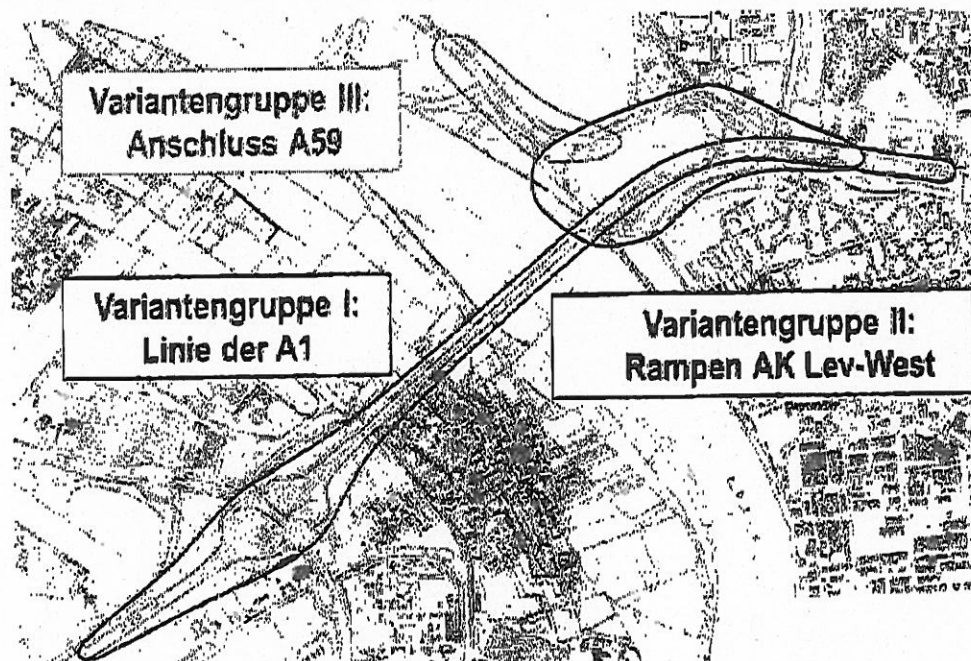


Abb. 1 Bereiche der Variantengruppen

Die Varianten Gruppe 1 betrifft die Rheinquerung. Das Ziel der Baumaßnahme wird von Straßen NRW auf Seite 34 des Erläuterungsberichtes näher beschrieben :

Hauptziel ist es, den Verkehrswert des Autobahnabschnittes durch eine neue Rheinquerung möglichst schnell wieder herzustellen und die vorhandene bis dahin zu erhalten.

Außerdem werden folgende Feststellungen und Bewertungskriterien genannt:

1. Die Eingriffe in die Deponie Dhünnaue sind unumgänglich.
2. Aufgrund der vielschichtigen Probleme sollten die Eingriffe optimiert beschränkt bleiben.
3. Die Bauarbeiten müssen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs stattfinden.
4. Die Varianten sind hinsichtlich der Bebaubarkeit und der bauzeitlichen Auswirkung zu bewerten.
5. Die Rheinquerung soll mit 3 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung betrieben werden können.

Planfeststellungsverfahren**Ausbau der BAB A 1**

von km 404+ 714 bis km 409 +264

Rheinquerung**Ausschluß der Tunnelvarianten**

Dipl.-Ing. Helmut Hesse

Einwendung Nr. 12

Seite 5 von 9

Für die Rheinquerung werden 6 für einen Brückenbau und 2 Optionen für einen Tunnelbau (Variante I.7) genannt. Die Tunneloptionen wurden bereits in der Vorplanung ausgeschlossen und nicht weiter untersucht.

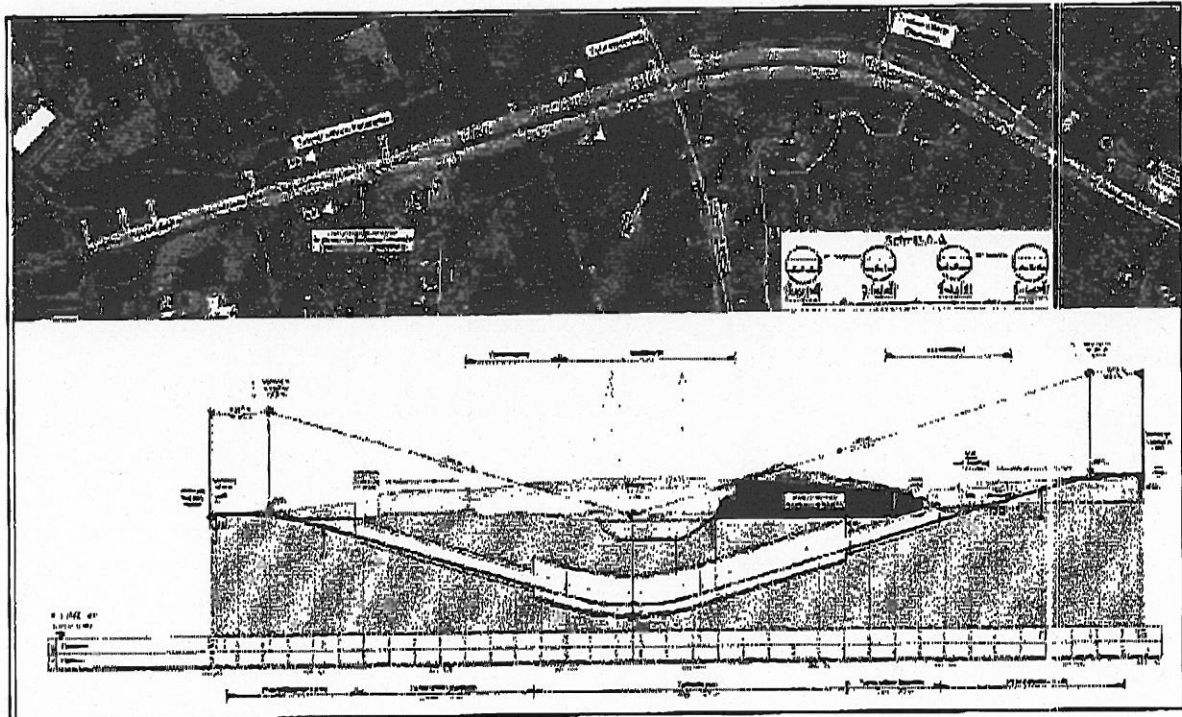


Abb. 9 Tunneltrasse in heutiger Lage der A1



Abb. 10 Tunneltrasse südlich der Sperwand

4 Bewertung der untersuchten Tunnellösungen

Die von Straßen NRW untersuchten Tunnellösungen sind so schwerwiegend fehlerhaft, dass sie bereits auf den ersten Blick ausgeschlossen werden müssen.

Planfeststellungsverfahren**Ausbau der BAB A 1**

von km 404+ 714 bis km 409 +264

Rheinquerung**Ausschluß der Tunnelvarianten****Dipl.-Ing. Helmut Hesse****Einwendung Nr. 12**

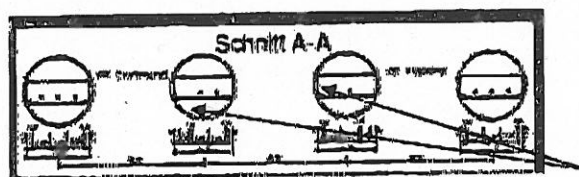
Seite 6 von 9

4.1 Doppelt soviel Tunnel wie notwendig geplant

Es werden 4 Tunnelröhren geplant. 2 Tunnelröhren sind ausreichend. Ausweislich der Angaben von Straßen NRW (Seite 35 des Erläuterungsberichts) soll die Rheinquerung so hergestellt werden, dass 3 Fahrspuren pro Richtung zur Verfügung stehen. Diese können wie dargestellt in 2 getrennten Tunneln untergebracht werden. Ohne jede Begründung, und ohne jede Notwendigkeit werden anstelle von 2 Tunnel 4 Tunnel unter dem Rhein in die Variantenauswahl einbezogen.

Dies ist nicht notwendig. 2 Röhren mit je 3 Fahrbahnen wären ausreichend.

Bei einer Kombination von Brücke und Tunnel, können die Fuß- und Radwege über die Brücke geführt werden. Bei dieser Variante reichen dann 2 Tunnel mit je 2 Fahrspuren für den prognostizierten Kfz Verkehr aus.



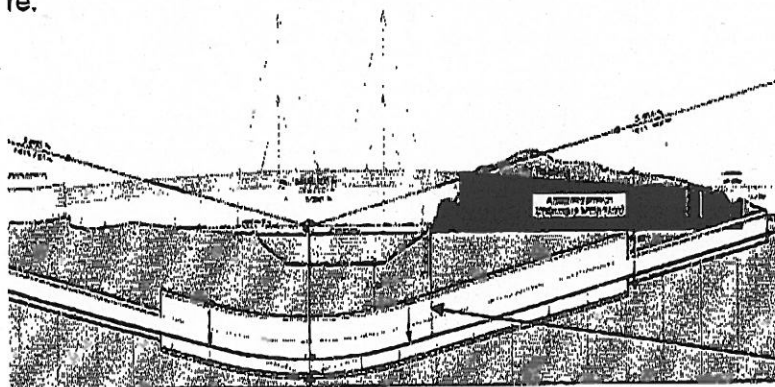
Überflüssig

4.2 Tunnel gegen ein unüberwindliches Hindernis geplant

Auf der rechten Seite des Rheins liegt die Deponie Dhünnaue. Diese Deponie ist mit großem technischem und finanziellem Aufwand (111 Million EUR) mit einer Dichtwand im Untergrund und einer Oberflächenabdichtung eingeschlossen worden. Die Dichtwand reicht bis zu 30 m unter das ursprüngliche Gelände. Die von Straßen NRW vorgelegte Trassenführung erfordert eine Durchdringung der Dichtwand. Eine derartige Durchdringung ist mit unabsehbaren Risiken verbunden. Die vorgestellte Trasse muss allein aus diesem Grund ohne jede weitere Untersuchung ausgeschlossen werden.

Sowohl seitlich als auch in der Tiefe ist ausreichend Platz vorhanden, um den Verkehrstunnel neben oder unter der Dichtwand hindurch zu führen.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum von Straßen NRW nicht wenigstens diese nahe liegende Variante vorgestellt und untersucht worden ist, zumal das Ausweichen in die Tiefe oder zur Seite mit keiner Bauzeitverlängerung oder Kostenerhöhung für den Tunnelbau verbunden wäre.



Dichtwand

Planfeststellungsverfahren**Ausbau der BAB A 1**

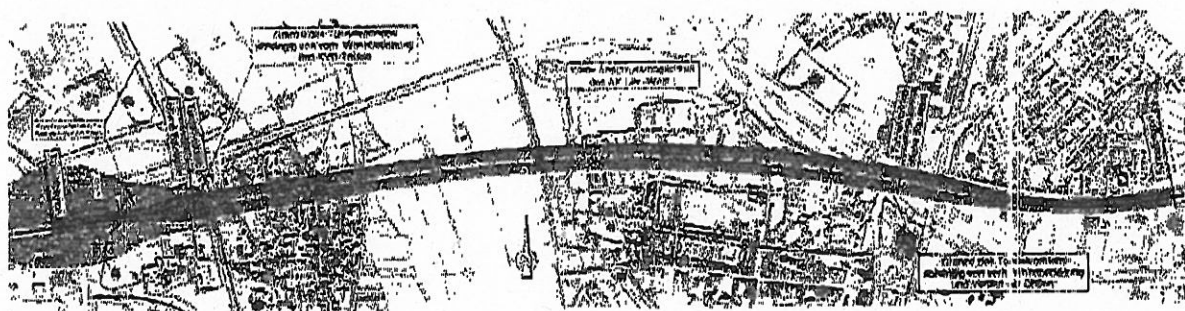
von km 404+714 bis km 409+264

Rheinquerung**Ausschluß der Tunnelvarianten****Dipl.-Ing. Helmut Hesse****Einwendung Nr. 12**

Seite 7 von 9

4.3 Kein Anschluss an die A 59 möglich

Außerdem nimmt Straßen NRW zu einer von der Leverkusener Bürgerschaft vorgeschlagenen Variante Stellung. Die Streckenführung dieser Variante ist dadurch gekennzeichnet, dass abseits der Deponie der Rhein auf einer weitgehend geraden Linienführung unterquert wird.



Diese Streckenführung scheidet nach Ansicht des Unterzeichners von Anfang an aus, weil dabei kein Anschluss an die BAB A 59 möglich ist.

5 Ausschluss der Tunnelbau Optionen durch Straßen NRW

Straßen NRW nennt folgende Ausschlusskriterien für die Varianten (Erläuterungsbericht Seite 44, frühzeitig ausgeschiedene Varianten):

- fehlende Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West im Bauzustand
- Realisierungsmöglichkeit erst deutlich nach 2020 gegeben
- erhebliche Eingriffe in die Altablagerung Dhünnaue.

6 Kombination Lösung von Brücke und Tunnel

Die nahe liegende Variante sieht 2 Tunnel mit je 2 Richtungsfahrbahnen für den Fernverkehr vor. Außerdem soll der marode Überbau der bestehenden Rheinbrücke mit einem schwerlastfähigen Überbau in gleicher Breite und Lage ersetzt werden. Auf der Brücke sind 4 Fahrspuren für den Betrieb der Autobahn und 2 weitere Spuren für den lokalen Verkehr vorgesehen.

Bei dieser Lösung werden alle Zufahrten und Abfahrten zur Brücke erhalten. Weder im Bauzustand noch im geplanten Betriebszustand wird die Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West eingeschränkt. Es werden im Gegenteil durch die zusätzliche Rheinquerung für den Regionalverkehr die Verkehrsverhältnisse verbessert.

7 Unzutreffende Ausschlussgründe

Abgesehen davon, dass durch Straßen NRW undurchführbare Varianten für eine Tunnelbau Lösung vorgestellt wurden und diese dann ohne eine Untersuchung ausgeschlossen worden sind, treffen die Ausschlussgründe nicht zu. Der Ausschluss ist ausnahmslos grob fehlerhaft erfolgt.

Schließlich ist zu hinterfragen, ob die genannten Ausschlussgründe überhaupt für einen Ausschluss maßgebend sind sachgerecht und ausreichend gewählt worden sind.

**Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1
von km 404+ 714 bis km 409 +264**

**Rheinquerung
Ausschluß der Tunnelvarianten**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 12
Seite 8 von 9**

7.1 fehlende Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West

Der von Straßen NRW genannte Ausschussgrund trifft für die Kombination von Brücke und Tunnel nicht zu, weil die Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West erhalten bleibt.

Der Ausschussgrund einer mangelnden Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen West trifft eher auf die von Straßen NRW geplante Brückenlösung zu.

Nach der Planung von Straßen NRW muss das Autobahnkreuz Leverkusen West vollständig umgeändert werden. So werden zum Beispiel der Neubau von 7 Brücken und mehrere Umlegungsphasen des Verkehrs notwendig. Von Straßen NRW ist geplant, in einer 1. Umlegungsphase einen Teil des Verkehrs über die zunächst fertig gestellte erste Rheinbrücke zu leiten und in einer 2. Umlegungsphase nach Fertigstellung der 2. Rheinbrücke die Verkehrsbeziehungen endgültig zu ordnen. Dieser Bauablauf führt zu einer erheblichen und über einen langen Zeitraum andauernden Einschränkung für das Autobahnkreuz Leverkusen-West.

Das führt zu unkontrollierbaren Ausweich- und Schleichverkehr durch die Stadt Leverkusen.

Der von Straßen NRW gewählte Ausschussgrund für die Tunnellösung müsste viel mehr für die geplante Brückenvariante gelten.

7.2 Spätere Inbetriebnahme

Straßen NRW führt aus, die Realisierungsmöglichkeit sei erst deutlich nach 2020 gegeben

Auch dieses Kriterium trifft mehr auf die Brückenlösung als auf die Tunnellösung zu.

Abgesehen von dem Genehmigungsrisiko für die Baugenehmigung und der gegebenenfalls notwendigen Dauer einer neuen Planung ist es völlig falsch, davon auszugehen, dass die Brückenlösung auch nur näherungsweise in 4 Jahren realisiert werden kann. Es ist mit einer Gesamtbauzeit von 8 Jahren für die 1. Rheinbrücke zu rechnen und weiteren 6 Jahren für die 2. Rheinbrücke.

Am 26.6.2014 hat Straßen NRW in einer Präsentation den Zeitplan mit einer Fertigstellung der Rheinbrücken für das Jahr 2023 vorgestellt. Das selbst gewählte Ausschlusskriterium wird also bereits nach der widersprüchlichen Planung von Straßen NRW um 3 Jahre überschritten.

Um eine Inbetriebnahme der Rheinquerung bis 2020 zu erreichen, müsste in einem Zeitraum von 3 Jahren geplant, geprüft, genehmigt, gebaut, abgenommen werden.

Der Zeitplan von Straßen NRW ist völlig unrealistisch.

Nach bauwirtschaftlichen Erfahrungen wird allein für die Herstellung einer Brücke über den Rhein in der vorgesehenen Form eine Bauzeit von 6 Jahren erforderlich. Zu der Bauzeit muss die erforderliche Zeit für die Planung, Genehmigung, Vorfertigung der Stahteile in externen Stahlbauwerkstätten und die Dauer für die Herstellung der Schutz-, und Leiteinrichtungen für den Verkehr hinzugezählt werden. Dafür ist ein Zeitraum von 2 Jahren angemessen.

Dabei wird die Zeit für die Zusatzmaßnahmen an der Altlast Dhünnaue nicht berücksichtigt

Mit einer Inbetriebnahme der 1. Rheinbrücke ist nicht vor 2022 zu rechnen.
Die 2. Rheinbrücke kann frühestens 2028 in Betrieb gehen.

Planfeststellungsverfahren
Ausbau der BAB A 1
von km 404+ 714 bis km 409 +264

Rheinquerung
Ausschluß der Tunnelvarianten

Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Einwendung Nr. 12
Seite 9 von 9

Die Kombinationslösung von neuem Überbau auf alten Unterbauten für eine Brücke über den Rhein und die Herstellung von 2 Richtungstunneln unter dem Rhein lässt sich dagegen bis 2020 realisieren.

Maßgebend dafür wird der Termin der Baugenehmigung. Die Länge der Tunnel spielt für die Gesamtbauzeit eine untergeordnete Rolle, weil verglichen mit der Länge der Brücke ein Tunnel auf gleicher Strecke in 3 Monaten vorgetrieben werden kann. Die Brückenlänge ist mit 1066 m geplant. Mit einer Tunnelbohrmaschine werden in den vorhandenen Böden Vortriebsleistung von 12-14 m pro Arbeitstag zuverlässig erreicht. Bei entsprechender Entwicklungslänge ist mit Tagesleistungen im Vortrieb von über 30 m zu rechnen

Die Inbetriebnahme einer ersten Tunnelröhre unter dem Rhein ist bis 2020 möglich.

7.3 Eingriffe in die Deponie Dhünnaue

Straßen NRW führt aus, dass die Tunnellösung einen erheblichen Eingriff in die Altlast Dhünnaue erfordert.

Auch dieses Kriterium trifft mehr auf die Brückenlösung als auf die Tunnellösung zu.

Bei einem Ersatzneubau der Rheinbrücke, beschränkt auf die nicht länger verwendungsfähige Stahlkonstruktion und einer fortdauernden Nutzung der vorhandenen Unterbauten der Brücke sowie der Zufahrten und Abfahrten, wird kein Eingriff in die Deponie Dhünnaue erforderlich.

Demgegenüber sind bei der von Straßen NRW vorgestellten Planung erhebliche Eingriffe in die Deponie Dhünnaue erforderlich. Diese sind unter anderen

- 15.000 m² Öffnung der vorhandenen Oberflächenabdichtung,
- zeitweise Störung der vorhandenen Deponiegasabführung ,
- Herstellen eines Geländeeinschnitts bis 10 m Tiefe in dem Deponiekörper,
- Abfuhr von Abfall mit extremem Gefährdungspotenzial,
- Herstellung von Bohrpfehlen für neue Brücken in den Deponiekörper,
- Risiko einer Detonation von Fliegerbomben bei der Herstellung der Bohrpfehle,
- Risiko des Austritts von Deponiegas in nicht gekannter Größenordnung
- Risiko von Fahrbahnabsenkungen im laufenden Betrieb
- Risiko des Einsturzes von Brücken in den Zufahrtsrampen
- Überschreitung der Lärmschutz Grenzwerte
- Einschränkung der Gefahrguttransporte während der Bauzeit

und anderes mehr.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum Straßen NRW bei den bekannten Einzelheiten der notwendigen Eingriffe in die Deponie Dhünnaue und anderer Schwierigkeiten eine Brückenlösung überhaupt näher verfolgt hat.

Aufgestellt am: 4. Januar 2016

Dipl.-Ing. Helmut Hesse