

Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1

Rheinquerung  
Verstoß gegen das Bundesbodenschutzgesetz

Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 1  
Seite 1 von 8

## Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

### Erforderlicher Mülltransport verstößt gegen das Bundesbodenschutzgesetz

#### Inhaltsverzeichnis:

1	Veranlassung .....	2
2	Einwendung .....	3
3	Planung von Straßen NRW .....	3
3.1	Planfeststellungsunterlagen 2015 .....	3
3.2	Vergleich mit Neubau der A1 in Jahr 1964 .....	3
4	Planungsmängel .....	4
4.1	Widersprüchliche Angaben.....	4
4.2	Grob fehlerhafte Angaben .....	4
4.3	Missachtung von Erfahrungen .....	5
5	Müllmenge.....	6
6	Rechtslage .....	7

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Verstoß gegen das Bundesbodenschutzgesetz**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 1  
Seite 2 von 8**

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

Zurzeit berate ich Bauherrn, 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.

## 2 Einwendung

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

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

Die Genehmigungsbehörde möge beschließen:

1. Die vorgelegte Planung wird nicht genehmigt.
2. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Planung zu überarbeiten und dabei nachvollziehbar und einwendungsfähig eine Ermittlung der zu transportierten Müllmenge vorzulegen.
3. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, im einzelnen nachzuweisen, wie die von ihr benannt in Risiken im Umgang mit der Müllmenge beherrscht werden sollen.

## 3 Planung von Straßen NRW

Um eine Ebene für die nach Norden verlegten in Fahrspuren der A1 und die ebenfalls verlegten Zu- und Abfahrten zu schaffen, muss innerhalb der Deponie Dhünnaue der Müll entfernt werden.

### 3.1 Planfeststellungsunterlagen 2015

Für den Bau der Straßenrampen, Seitengräben und Entwässerungsbauwerke sollen nach Angaben von Straßen NRW bei der zur Genehmigung vorgelegten Vorzugsvariante **34.200 m<sup>3</sup> kontaminierte Aushubmassen** aufgenommen, von der Baustelle entfernt und an anderer Stelle abgelagert werden. (Seite 47 ff. des Erläuterungsberichtes).

Diese Angabe steht in einem Widerspruch zu den Angaben von Straßen NRW in dem PDF Dokument 145- 20 -2-, Lageplan Eingriffsbereiche Abfall vom 30.10.2015. Dort wird eine "**Abschätzung der Aushubmassen/Boden Eingriffe**" in tabellarischer Form vorgelegt.

Anstelle von	34.200 m <sup>3</sup> wird die
Menge des "Abfall/Deponat" mit	87.820 m <sup>3</sup> angegeben.

Dabei geht Straßen NRW davon aus, dass man die Verkehrsflächen auf der Deponie anlegen kann, ohne den Müll gegen tragfähigen Baugrund auszutauschen. Es ist lediglich ein Bodenaustausch von 2 m Stärke vorgesehen.

### 3.2 Vergleich mit Neubau der A1 in Jahr 1964

Straßen NRW gibt an: (Seite 152 und 153 des Erläuterungsberichtes)

Für den Bau der Autobahn A1 in den 1960er Jahre wurde das Deponiegut unterhalb der Fahrbahn für die damals vierspurige Trasse vollständig ausgekoffert und durch eine verdichtete Kiesschüttung ersetzt. Mit Umsetzung dieser Maßnahme zur Bodenverbesserung ist ein Bodenaustausch in einer Mächtigkeit zwischen ca. 10 und 15 m durchgeführt worden. Seitlich der Fahrbahn und in den Zwickelbereichen erfolgte ein verdichteter Einbau der ausgekofferten Materialien.

Im Zusammenhang mit dem Bau des AK Leverkusen-West und dem sechsspurigen Ausbau der A1 wurde für alle Streckenabschnitte im Bereich der Altablagerung nur noch ein Bodenpolster von rund 2 m Mächtigkeit nach Verdichtung der Aushubsohle ausgeführt. Für die Gründung der Fahrbahn wurde nach Aussage des Gutachters eine vollständige Entfernung der Ablagerungsmaterialien als nicht erforderlich angesehen (siehe nachfolgende Prinzipskizze).

#### 4 Planungsmängel

##### 4.1 Widersprüchliche Angaben

Die Angaben der Müllmenge in den zur Genehmigung vorgelegten Planungsunterlagen von Straßen NRW sind stark unterschiedlich.

An einer Stelle werden **34.200 m<sup>3</sup>** genannt  
an anderer Stelle werden **87.820 m<sup>3</sup>** angegeben.

Damit weist die von der Vorhabenträgerin genannte Müllmenge bereits eine

**Steigerung von 257 % auf.**

##### 4.2 Grob fehlerhafte Angaben

In dem unter Ziffer 4.2 angegebenen Ausschnitt aus dem Erläuterungsbericht wird der Eindruck erweckt, dass es für den Neubau der Fahrbahnen ausreichend ist, den Müll unter der neu anzulegenden Fahrbahn auf 2 m Tiefe gegen einen tragfähigen Boden auszutauschen.

Diese Angabe ist grob fehlerhaft und widerspricht allen Erfahrungen.

###### 1. Verstoß gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik

Die von Straßen NRW vorgesehene Bauweise, den Deponiekörper unter der Autobahn mit einer Stärke von 2 m auszuräumen, verstößt gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik, weil danach Flachgründung auf teilweise organischen oder suffosionsgefährdeten Untergrund nicht zulässig sind.

###### 2. Verstoß gegen die Gesetze der Chemie und Physik

Nach Angaben der Vorhabenträgerin ist in dem betroffenen Bereich eine ungeordnete Ablagerung des Mülls erfolgt. Der organische Anteil wird mit ca. 20 % angegeben. Unter diesen Umständen muss davon ausgegangen werden, dass an einzelnen Stellen der organische Anteil noch höher ist.

Nach den Gesetzen von Chemie und Physik zersetzen sich organische Substanzen in Gas (meist Methan) und Wasser. Dabei entsteht eine Verminderung des Volumens. Dieser Vorgang ist unvermeidlich und kann nicht beeinflusst werden. Je nachdem wie weit das zersetzungsfähige Material eingeschlossen ist, kann dieser Vorgang 60-150 Jahre andauern.

Die Zersetzung des organischen Materials im Inneren führt zu Absenkungen der Deponie Dhünnau. Wie Setzungsmessung auf Altlasten gezeigt habe, nimmt die Höhe der Müllberge im Laufe der Zeit um 10-20 % ab. Im Fall der Deponie Dhünnau soll der Abfall bis auf die Höhe +48 m NN ausgehoben werden. Der gewachsene Boden der Rheinaue steht auf 36,50 m NN an.

Unter diesen Umständen muss mit Gesamtsetzungen von 1,5-2,5 m für die Fahrbahnoberfläche gerechnet werden.

Es ist höchst unwirtschaftlich und technisch extrem schwierig die zu erwartenden Setzung unter laufendem Verkehr auszugleichen. Ein Austausch des zersetzungsgefährdeten Mülls gegen tragfähigen Boden ist aus wirtschaftlichen Gründen und zur Gefahrenabwehr geboten.

### 3. Verstoß gegen die bautechnischen Vorschriften

Die Straßenbefestigung ist durch technische Vorschriften vollständig geregelt. Die standardisierten Bauweisen setzen einen so genannten Verformungsmodul für alle Schichten unter der Deckschicht voraus. Dabei muss die Standfestigkeit des Unterbaus festgestellt werden bevor die nächste Schichten aufgebracht werden darf.

Mit der vorgesehenen Bauweise können die vorgegebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden.

**Mit der vorgesehenen Bauweise verstößt die Straßenbauverwaltung  
gegen ihre eigenen Vorschriften.**

Die Folgen sind unerwartete Absackungen der Fahrbahn. Der Zeitpunkt des Eintritts einer Versackung ist schwer vorhersehbar.

Die vorgesehene Bauweise mit einem 2 m starken Bodenpolster verstärkt durch Geotextil erhöht die Gefahr verkehrsgefährdender Absackungen. Die tragfähige Deckschicht überbrückt darunter entstehende Hohlräume. Erst nachdem Hohlräume größeren Ausmaßes entstanden sind, wird die Deckschicht einbrechen. Mit dem Bodenpolster können die Absackungen der Fahrbahn zwar verzögert, aber nicht verhindert werden. Sie werden in weit größerem und verkehrsgefährdendem Ausmaß auftreten. Dabei sind Absackungen von 50 cm bis 1 m zu befürchten.

### 4. Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet

Mit der vorgesehenen Bauweise verstößt die Straßenbauverwaltung außerdem gegen die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im Straßenverkehr. Durch die zu befürchtenden Absackungen entstehen starke Unebenheiten oder Öffnungen in der Fahrbahn. Dadurch entstehen die Gefahren

- schwerer Verkehrsunfälle und
- lang anhaltender Sperrungen der Autobahn.

**Niemand käme auf die Idee, eine Eisenbahnstrecke über dem Abfall zu errichten.**

Auch wenn die Belastung einer Straße durch LKWs bei weitem nicht so groß ist wie die Belastung des Eisenbahnbetriebes, ist unzulässig, das erkennbare und konkrete Risiko einer Gefährdung von Leib und Leben anderer auf sich zu nehmen.

### 4.3 Missachtung von Erfahrungen

#### 5. Abriss der Wohnbebauung

Im Zuge des Wiederaufbaus sind auf der Deponie Dhünnaue Wohnhäuser errichtet worden. Diese Wohnhäuser wiesen innerhalb weniger Jahre große Bauschäden auf. Auch mit Verstärkungsmaßnahmen, wie z. B. mit 2 m starken Bodenplatten, konnten die Setzungsschäden nicht verhindert werden.

**Sämtliche Wohngebäude auf der Deponie wurden abgerissen.**

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Verstoß gegen das Bundesbodenschutzgesetz**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 1**

Seite 6 von 8

**6. Bau der A1 im Jahr 1960-64**

Bereits beim Bau der im Jahr 1964 eröffneten Rheinbrücke Leverkusen musste der vorhandene Deponiekörper 15 m tief ausgeräumt werden. Es ist damit zu rechnen, dass dies auch für die geplante Verbreiterung der Autobahn notwendig wird.

**5 Müllmenge**

Ein Anhalt für die zu erwartende Müllmenge bietet das PDF Dokument 130, S. 22 ff. von Strassen NRW.

Die eingefügte Skizze enthält nähere Angaben über den Umfang des Bodenaustauschs.

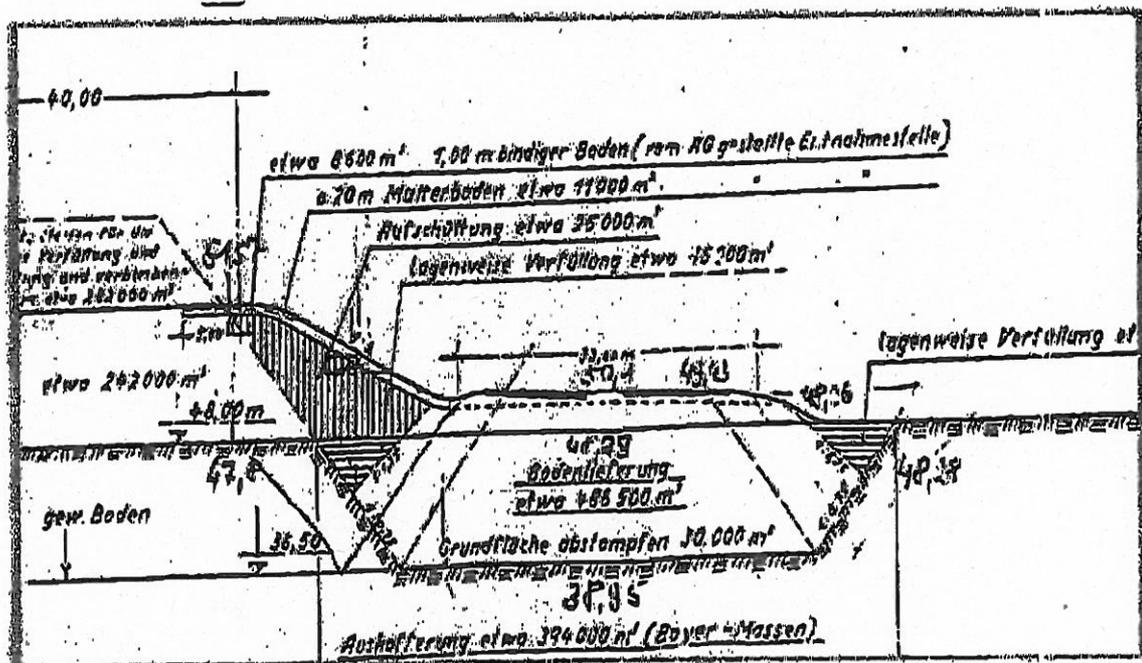


Abbildung 15: Prinzipialskizze zum Bau des Autobahnbaus [U8]

Nachfolgend wird die Müllmenge berechnet, die sich aus der geplanten Verbreiterung der A1 ergibt, wenn dafür ebenfalls der nicht tragfähige Abfall gegen tragfähigen Boden ausgetauscht wird.

Nach den Abrechnungsunterlagen wurden 486.500 m<sup>3</sup> Boden angeliefert. Außerdem wurde ausgebauten Deponiematerial erneut eingebaut. Wenn man davon ausgeht, dass die Zulieferung von Deponiematerial Massen ca. 30 % beträgt, dann steigt die ausgeräumte Müllmenge bereits auf 632.150 m<sup>3</sup> an. Außerdem mussten die seitlichen Böschungsbereiche ausgeräumt werden. Dafür wird eine Menge von 242.000 m<sup>3</sup> angegeben. Insgesamt waren also 874.150 m<sup>3</sup> auszuräumen.

Für die neuen Fahrbahnen der A1 muss im Bereich der Deponie die Breite von 33 auf 68 m vergrößert werden. Unter Berücksichtigung der größeren Breite der Fahrbahn wird die Müllmenge voraussichtlich auf 920.447 m<sup>3</sup> ansteigen.

Diese Mengenangaben geben das Volumen im eingebauten Zustand wieder. Aufgrund der unvermeidlichen Auflockerung beim Lösen und Laden des Mülls entsteht eine größere Transportvolumen. Wenn man einen Auflockerungsfaktor von 38 % anrechnet,

entsteht voraussichtlich eine Transportmenge in Höhe von 1.279.878 m<sup>3</sup>.

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Verstoß gegen das Bundesbodenschutzgesetz**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 1  
Seite 7 von 8**

Diese Menge ist größer als die Menge von 34.200 m<sup>3</sup>, die bei der Variantenauswahl der Vorhaben-trägerin berücksichtigt worden ist.

Die Müllmenge soll durch einen einfachen Vergleich verständlich gemacht werden.

Dafür wird die Länge des Transportweges berechnet, der für die Transporte unter folgenden Voraussetzungen entsteht:

Ladekapazität der Transportfahrzeuge für den Müll	10 m <sup>3</sup>
Fahrstrecke von der Deponie Dhünnaue zur Ablagerungsstelle	3,5 km
Entfernung zwischen Leverkusen und Rom	1.404 km
Erdumfang auf der Höhe von Leverkusen	25.759 km
Länge der Fahrstrecke beträgt	895.915 km
Die Entfernung von Leverkusen nach Rom kann damit und die Erde auf der geographischen Höhe von Leverkusen	338 mal überwunden werden ca. 35 mal umrundet werden.

## 6 Rechtslage

Der Schutz der Menschen und der Umwelt ist in Deutschland in umfangreicher Weise durch Gesetze geregelt. Zentrale Bedeutung hat dabei das Bundes Bodenschutzgesetz.

Das geplante Aufnehmen des Abfalls auf oder in der Deponie Dhünnaue fällt in den Geltungsbe-reich dieses Gesetzes.

Das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen zur Sanierung von Alt-lasten“ (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 flüssi-gen 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 der Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3).

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Verstoß gegen das Bundesbodenschutzgesetz**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 1**

Seite 8 von 8

Die Pflichten zur Gefahrenabwehr sind gesetzlich 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).*

Bei geplanten Aushubarbeiten auf der Deponie Dhünnaue entstehen nach dem Bundesbodenschutzgesetz 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.

Der geplante Transport des Abfalls ist ungesetzlich. Der Gesetzesverstoß ist unabhängig von der Menge des Abfalls.

Wenn die Vorhabenträgerin den Umfang und das Risiko das mit der Planung der Rheinquerung Leverkusen worden ist, gekannt hätte oder berücksichtigen würde, dann würde oder müsste sie eine andere Bauweise und Streckenführung wählen.

Aufgestellt am: 5. Januar 2016

Dipl.-Ing. Helmut Hesse

## **Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens**

**Gründungsarbeiten für Brücken in den  
Zufahrtsrampen sind mit der Gefahr einer  
Bombendetonation verbunden**

### Inhaltsverzeichnis:

1	Veranlassung.....	2
2	Einwendung.....	2
3	Planung der Vorhabenträgerin.....	2
4	Mängel der Planung.....	3
5	Alternative Untersuchung oder Bauverfahren.....	3
6	Vergleichbares Unglück.....	4
7	Rechtslage.....	4
8	Abhilfe.....	4

## Planfeststellungsverfahren Ausbau der BAB A 1

## Rheinquerung Gefahr einer Bombendetonation

Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 2  
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:

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

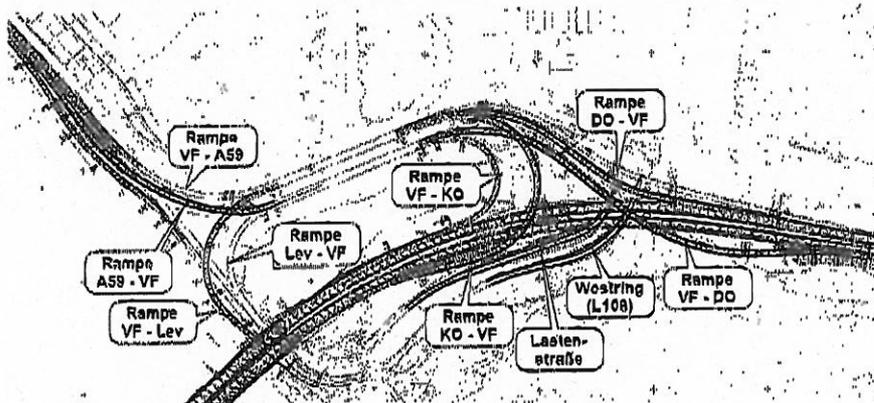
**2. Mit der vorgelegten Planung verstößt die Vorhabensträgerin auch gegen das Baurecht und gegen die Bestimmungen der Kampfmittelverordnung.**

Ich beantrage, die planfeststellende Behörde möge beschließen:

1. Die Planung wird in der vorgelegten Form **nicht genehmigt**.
2. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert entweder ein Bauverfahren vorzustellen mit dem die Gründung der neu zu errichtenden Brücken ohne die Gefahr einer Bombendetonation vorgenommen werden kann, oder eine Streckenplanung vorzulegen, bei der keine Gründungsarbeiten in der Deponie erforderlich werden

### 3 Planung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat im Bereich der Deponie Dhünnaue den Neubau 11 Brücken geplant. Die Brücken werden erforderlich, weil sich die Lage der Richtungsfahrbahnen zu Rheinbrücke ändert und damit alle Zufahrtsrampen neu gebaut werden müssen.



Die Gesamtlänge dieser Brückenneubauen übersteigt mit 2.902,11 m die Länge der Rheinbrücke. Die Länge der Rheinbrücke beträgt 1066,50 m

Außerdem werden mehrere Stützwände ebenfalls auf dem Deponiekörper erforderlich

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1****Rheinquerung  
Gefahr einer Bombendetonation****Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 2**

Seite 3 von 4

Straßen NRW bewertet die Situation selbst (Seite 153 des Erläuterungsberichtes) so, dass

- ein erhebliches Risiko besteht auf Minen, Fliegerbombe oder Granaten aus dem Zweiten Weltkrieg zustoßen,
- es technisch nicht möglich ist, die 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 sollen.

**4 Mängel der Planung**

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 zwei 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 Explosionsstrichters, sondern auch

- die Oberflächengewässer durch unkontrolliert austretendes Deponiewasser,
- die Gebäude und Produktionsstätten benachbarter Industriebetriebe
- 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 dem Deponiekörper so starke Erschütterungen erzeugt werden, dass auch weitere Bomben, Granaten oder Minen zur Explosion gebracht werden.

Die Folgen einer Explosion einer Bombe in dem Deponiekörper sind so schwerwiegend, dass das Risiko vollständig ausgeschlossen werden muss.

**5 Alternative Untersuchung oder Bauverfahren**

Leiter ist bis heute kein technisches Verfahren bekannt, mit dem die 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. Die Länge der Pfähle beträgt voraussichtlich 20-25 m. Der Durchmesser der Pfähle beträgt voraussichtlich 120-150 cm. Unter diesen Umständen besteht ein konkretes Risiko, dass bei der Herstellung der Pfähle Explosionen ausgelöst werden.

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1****Rheinquerung  
Gefahr einer Bombendetonation****Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 2**

Seite 4 von 4

**6 Vergleichbares Unglück**

Ein vergleichbares Unglück hat sich am 26.4.1978 auf dem Rathausplatz in Rheine ereignet. Bei Bohrarbeiten für die Tiefgarage wurde eine Bombe getroffen. Die Bombe detonierte in ca. 6 m Tiefe. Ein Bauarbeiter wurde getötet. Passanten konnten wie durch ein Wunder überleben. Die Bauarbeiter hatten zunächst das Hindernis gefunden und die Bohrarbeiten eingestellt. Erst nach Rücksprache mit der Bauleitung und weil kein Ortungsverfahren zur Verfügung stand, wurden die Bohrarbeiten fortgesetzt.

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

**7 Rechtslage**

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 § 10 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.“**

**8 Abhilfe**

Bei einem Ersatz für den abgängigen Überbau der Rheinbrücke Leverkusen und einem zusätzlichen Bau einer Tunnelanlage zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs können alle Zufahrtsrampen des Autobahnkreuzes Leverkusen West in der vorhandenen Lage verbleiben. Bauarbeiten in den Deponiekörper werden nicht erforderlich. Es entsteht keine Gefahr einer Bombendetonation.

Die genannten Risiken könnten mit einer Kombination von Brücke und Tunnel vermieden werden.

Aufgestellt am 12. Januar 2016

Dipl.-Ing. Helmut Hesse

Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1

Rheinquerung  
Verstoß gegen das Abfallvermeidungsgesetz

Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 3  
Seite 1 von 3

## Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

### Verstoß gegen das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz.

#### Inhaltsverzeichnis:

1	Veranlassung .....	2
2	Einwendung .....	2
3	Planung .....	2
4	Rechtslage .....	2
5	Planung der Vorhabenträgerin .....	3
6	Planungsfehler .....	3
7	Abhilfe .....	3

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Verstoß gegen das Abfallvermeidungsgesetz**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 3  
Seite 2 von 3**

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

Die Planfeststellungsbehörde möge beschließen:

1. die vorgelegte Planung wird nicht genehmigt.
2. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Ermittlung der Müllmenge in einer nachprüfungs- und einwendungsfähigen Form vorzulegen.
3. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, den Nachweis über den Verbleib des Mülls zu führen.
4. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die korrekt ermittelte Müllmenge bei der Entscheidung über die Variantenauswahl zu berücksichtigen und ihre Entscheidung erneut zu begründen.

### 3 Planung

Nach den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sollen nördlich der vorhandenen Rheinbrücke Leverkusen zwei weitere Brücken gebaut werden. Dafür müssen neue Verkehrsflächen geschaffen werden. Die neu zu bauenden Verkehrsflächen liegen innerhalb der Deponie Dhünnaue.

Um eine ebene Fläche auf der Höhe der Rheinbrücke für die neue und breitere Autobahn und für deren Zu- und Abfahrten zu gewinnen, muss ein erheblicher Teil des Deponiekörpers Dhünnaue abgetragen werden. Außerdem ist vorgesehen den unter der Verkehrsebene vorhandenen Müll 2 m tief auszuheben und durch tragfähigen Boden zu ersetzen. Mit diesem so genannten Bodenpolster unter der Fahrbahn soll erreicht werden, dass sich die Fahrbahn nicht setzt.

Nach Angaben von Straßen NRW (Seite 47 des Erläuterungsberichtes) müssen 34.200 m<sup>3</sup> kontaminierte Aushubmassen aufgenommen und entfernt werden. Außerdem soll die vorhandene Oberflächenabdichtung auf einer Fläche von 15.200 m<sup>2</sup> (Seite 48 des Erläuterungsberichtes) geöffnet werden.

### 4 Rechtslage

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

Ganz offensichtlich verstößt der genannte Umfang der Müllmenge gegen das

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

Das Gesetz wurde am 27. 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 kann nichts verbessert werden. An der Abfallmenge jedoch sehr viel.

## **5 Planung der Vorhabenträgerin**

Von Straßen NRW wird das Volumen der Erdbewegung mit **34.200 m<sup>3</sup>** angegeben. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei dieser Angabe um das Volumen im vorhandenen Zustand handelt. Dieses Volumen steigt beim Lösen und Laden 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 der Transportmenge auf rund **50.000 m<sup>3</sup>** an.

Um den Umfang dieser Transportleistung für die angegebene Menge von **34.200 m<sup>3</sup>** zu verdeutlichen wird die Länge der Fahrzeugschlange genannt, bei der im Abstand von 50 m jeweils ein Transportfahrzeug **10 m<sup>3</sup>** Sondermüll fährt.

**Die Länge der Fahrzeugschlange für die angegebene Menge beträgt ca. 236 km.**

## **6 Planungsfehler**

Straßen NRW hat bei der Berechnung der Müllmenge offensichtlich **nur eine Teilmenge des Bodenaustauschs** von 2 m Tiefe berücksichtigt, nicht jedoch den gesamten erforderlichen Einschnitt in den Deponiekörper Dhünnaue. Außerdem ist nicht sichergestellt, dass der in 2 m Tiefe unter dem geplanten Straßenniveau angetroffene Müll ausreichend tragfähig ist.

Es ist vielmehr sehr stark damit zu rechnen, dass wesentlich tiefer und breiter abgegraben werden muss, um einen standsicheren und funktionsgerechten Straßenkörper zu gewährleisten. Mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit muss der Müll komplett bis auf den gewachsenen Boden entfernt werden, wie dies bereits beim Bau der Rheinbrücke 1964 notwendig geworden ist.

Wie in dem Einwand Nr.1 erläutert, ist davon auszugehen, dass die Transportmenge des hochbelasteten Mülls von ca. **50.000 m<sup>3</sup>** auf mehr als **1 Million m<sup>3</sup>** ansteigen wird.

**Bereits mit der genannten Menge verstößt die Vorhabenträgerin gegen das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz.**

**Es wird Abfall in unübersehbar großer Menge erzeugt**

- **dessen Menge nicht zuverlässig ermittelt worden ist,**
- **und der vollständig vermieden werden kann.**

## **7 Abhilfe**

Der Abfall 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 hindurch geführt werden.

Diese Lösung ist nahe liegend. Sie wurde nicht gleichwertig von Straßen NRW untersucht.

Aufgestellt am 2. Januar 2016

Dipl.-Ing. Helmut Hesse

**Planfeststellungsverfahren**

**Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung**

**Einteilung der Planfeststellungsabschnitte fehlerhaft**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse**

**Einwendung Nr. 4**

Seite 1 von 3

# **Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens**

## **Einteilung der Planfeststellungsabschnitte**

**fehlerhaft begründet  
Mitwirkungsrechte der Bürger behindert**

### **Inhaltsverzeichnis:**

<b>1</b>	<b>Veranlassung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Einwendung .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Planung der Vorhabenträgerin .....</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Abhilfe .....</b>	<b>3</b>

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Einteilung der Planfeststellungsabschnitte fehlerhaft**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 4**

Seite 2 von 3

### **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 Ausbau 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 eingeengt.**

Die Bezirksregierung möge beschließen:

1. Die vorgelegte Planung wird nicht genehmigt.
2. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die benachbarten Planfeststellungsabschnitte zur zeitgleichen Genehmigung vorzulegen.
3. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte unter Beachtung der Einwendungen zu begründen.
4. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, vergleichende Bauzeitenpläne und Verkehrsphasen Pläne vorzulegen, aus denen die Zeitpunkte der frühest möglichen Inbetriebnahmen für die Tunnelvariante und die Brückenvariante hervorgehen.

### **3 Planung der Vorhabenträgerin**

#### **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.

Eine Rheinquerung für den Schwerlastverkehr kann mit einem Tunnel schneller und zuverlässiger hergestellt werden als mit der vorgesehenen Brücke, weil

- die 1. Rheinbrücke der Richtungsfahrbahn Dortmund frühestens nach 8 Jahren in Betrieb genommen werden kann und
- die 2. Rheinbrücke mit der Richtungsfahrbahn Koblenz frühestens nach 14 Jahren in Betrieb genommen werden kann und weil
- für die Tunnellösung je nach Länge der herzustellenden Tunnel und der Anzahl der Tunnelbohrmaschinen mit Bauzeiten von 3-5 Jahren zu rechnen ist.

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

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1**

**Rheinquerung  
Einteilung der Planfeststellungsabschnitte fehlerhaft**

**Dipl.-Ing. Helmut Hesse  
Einwendung Nr. 4  
Seite 3 von 3**

**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 sind. (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 Planungsstands 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 in einer neuen Rheinquerung aufgenommen werden kann, als dies mit einer Brückenlösung möglich ist.

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 zu berücksichtigen.

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

**4 Abhilfe**

Bei einer zügigen Herstellung von Richtungstunneln für den Durchgangsverkehr und einem nachfolgenden einem Ersatz des vorhandenen Überbaus der Rheinbrücke Leverkusen kann der Schwerlastverkehr den Rhein wesentlich früher unterqueren.

Sämtliche von Straßen NRW genannten Gründe für die Einteilung und zeitlich versetzte Genehmigung der Planfeststellungsabschnitte sind unzutreffend.

Aufgestellt am: 12. Januar 2016

Dipl.-Ing. Helmut Hesse