

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



Leverkusen, den 20.3.2016

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen, Herrn Uwe Richrath,
Büro des Rates

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Richrath, lieber Uwe,

hiermit bittet meine Fraktion darum, diese Kurzexpertise des Sachverständigen zu unseren Anträgen, Herrn Hesse/Hannover, den Rats-, den Bezirks- und den Ausschussmitgliedern der Fachausschüsse Bauen und Planen sowie Bürger und Umwelt umgehend zur Kenntnis zu bringen, damit unsere Bemühungen um eine Versachlichung der Diskussion zumindest noch etwas Sinn gehabt haben.

Da auch einige unserer Anträge den Fachausschuss Bürger und Umwelt betreffen, bitte ich diese auch hier in die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufzunehmen.

i.A.


(Erhard T. Schoofs)

Planung der Rheinquerung der BAB A1

Technischer Sachverhalt zur Vorbereitung der Ratssitzung vom 18.3.2016

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen.....	2
2	Tagesordnung	3
2.1	Verkehrsführung während der Bauzeit	3
2.2	Öffnung der Deponie Dhünnaue.....	4
2.3	Verzicht auf Öffnung der Deponie Dhünnaue.....	6
2.4	Bürgerbefragung zur Lösungsvarianten	6
2.5	Prüfung der Tunnelvariante	6
2.6	Gesundheitskosten.....	8

Verfasser:

Dipl.-Ing. Helmut Hesse
 Bis 2015 öffentlich bestellter und vereidigter
 Sachverständiger für Baubetrieb und Bauwirtschaft
 Waldhausenstr. 20
 30519 Hannover

Datum:

17. März 2016

1 Vorbemerkungen

Veranlassung

Veranlassung der nachfolgenden Untersuchung ist die Einladungen des Herrn Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen zu den Sondersitzungen der Bezirksvertretung I und des Rates der Stadt Leverkusen am 18.3.2016.

Sofern mein Bericht in den Ratssitzungen nicht vollständig vorgetragen werden kann, sollen diese Informationen den Ratsmitgliedern und der Verwaltung der Stadt Leverkusen zur nachträglichen Information dienen.

Zur Person

Seit mehr als 10 Jahren bin ich, nach ca. 35 Jahren in der Bauindustrie, als Sachverständiger tätig und berate dabei

- Bauunternehmung bei Sondervorschlägen im Ingenieurbau einschließlich technischer Bearbeitung und Baupreiskalkulation
- Gerichte bei der Ermittlung von Baukosten
- Vertragspartner bei alternativer Streitbeilegung von Baustreitigkeiten
- Versicherungen bei der Ermittlung der Höhe von Bauschäden und von Schadenersatzansprüchen wegen Planungsmängeln.

Seit ca. einem Jahr beschäftige ich mich zusätzlich mit der Planung für die Rheinquerung bei Leverkusen. Im Auftrag der Bürgerliste Leverkusen habe ich die Planfeststellungsunterlagen für den 1. Bauabschnitt untersucht.

2 Tagesordnung

2.1 Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Rheinquerung der A1 ist einer der am meisten befahrenen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Der Schwerlastanteil ist außergewöhnlich hoch. Außerdem ist die Auslastung für potentielle Umwege bereits heute sehr hoch. Eine weitere Zunahme des Verkehrs kann als gesichert angesehen werden. Zusätzlich wird eine Verkehrsbelastung durch den Baustellenverkehr entstehen.

Verkehrsphasenpläne

Die vorliegenden Planungsunterlagen für die Rheinquerung der A1 enthalten nahezu keine Angaben

- zu den geplanten Umleitungsstrecken und zu
- der Verkehrsdichte mit und ohne Umleitungsverkehr.

Derartige Unterlagen sind ein wesentlicher Teil eines Vorentwurfs und müssten im gegenwärtigen Stadium bereits ausgearbeitet sein.

Aus meiner Sicht hat die Stadt Leverkusen ein Anrecht darauf, diese Unterlagen einzusehen und zu prüfen.

Der Baustellenverkehr erzeugt zusätzliche Verkehrsstaus und Wartezeiten und hat in der näheren Umgebung

- Schleichverkehr,
- Suchverkehr,
- Überlagerungsverkehr,
- Umwegfahrten und
- weitere Staus zur Folge.

Bauzeit

Durch die Baumaßnahme in der geplanten Form wird der Verkehr in der Region Köln / Leverkusen über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren stark belastet.

Nur für den 1. Bauabschnitt schätze ich die erforderlichen Bauzeiten auf

- 7 Jahre für den Eingriff in die Deponie Dhünnaue
- 8 Jahre für den Bau der nördlichen Rheinbrücke und
- 6 Jahre für den Bau der südlichen Rheinbrücke.

Für die Bauabschnitte 2 und 3 ist mit jeweils 4-6 Jahren Bauzeit zu rechnen.

Aus fachtechnischer Sicht wäre es angemessen, wenn Rat und Verwaltung der Stadt Leverkusen einem Bauzeitenplan mit Angaben über die geplante Verkehrsführung und die entstehende Verkehrsbelastung in der näheren Umgebung der Baustellen anfordern.

2.2 Öffnung der Deponie Dhünnaue

Nach der Planung von Straßen NRW soll neben der bestehenden Rheinbrücke Leverkusen eine neue Brücke hergestellt werden, über die später der Verkehr der Autobahn A1 in Richtung Koblenz geführt werden soll. Um den notwendigen Platz für diese Autobahnverbreiterung zu gewinnen, muss die Abdeckung der Deponie Dhünnaue geöffnet werden.

Mengen

Straßen NRW gibt die Öffnungsflächen mit ca. 15.000 m² an. Die Fläche entspricht der Verbreiterung der Verkehrsfläche. Der Eingriff die Deponie wird wesentlich größer.

Seitlich der geplanten Verkehrsflächen wird eine Böschung entstehen. Die Höhe der Böschung bis zu 13 m betragen.

Außerdem wird es erforderlich werden, die Ablagerung der Deponie unterhalb der Verkehrsfläche zu entfernen und durch einen tragfähigen Boden zu ersetzen. Dies ist in den Bauvorschriften der Straßenbauverwaltung so vorgeschrieben. Dazu muss die Ablagerung der Deponie bis 15 m unter der Autobahn, bis auf den tragfähigen Boden, entfernt werden.

Es wird ein Graben mit ca. 1 Million m³ Aushub und 15 m Tiefe entstehen.

Die Bauweise mit vollständigem Bodenaustausch ist auch beim Neubau der Rheinbrücke Leverkusen vor ca. 50 Jahren zur Anwendung gekommen.

Kosten

Die Kosten für einen Abtrag in der Altdeponie Dhünnaue an der A1 sind in der Kostenberechnung von Straßen NRW nicht enthalten.

Es werden lediglich die Kosten für den Schutz von Natur und Landschaft in Höhe von
ca. 29 Mio. € genannt.

Dieser Betrag ist bei weitem nicht ausreichend. Der Verfasser schätzt die Kosten für die Deponie auf
ca. 500 Mio. €

Die Kostenschätzung ist mit den zurzeit üblichen Preisen und Kosten berechnet worden.

Maßgebend für die Kosten ist die Kapazität der Bodenverbrennungsanlagen. Diese bestimmt die Bauzeit.

Bei meiner Kostenschätzung bin ich von einer Tagesleistung von 400 m³ pro Kalendertag und einer Transportentfernung von 4 km ausgegangen. Dazu müsste auf dem benachbarten Gelände der Firma CURRENTA eine entsprechend leistungsfähige Müllverbrennungsanlage errichtet werden.

Dafür würde ein weiteres Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Kostenberechnung

Die Planung im Autobahnbau ist von dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der so genannten Auftragsverwaltung der Länder auf den Landesbetrieb Straßenbau NRW übertragen worden.

Straßen NRW ist nicht nur für die technische Planung, sondern auch für die Baugenehmigung und für die Kostenberechnung der Baumaßnahme verantwortlich.

Dabei hat Straßen NRW die Kosten nach einer Anweisung von 1985 berechnet. Diese Anweisung ist seit mehreren Jahren ungültig und durch eine andere Anweisung des Bundesverkehrsministeriums ersetzt.

Eine aktualisierte Kostenberechnung der Straßenbauverwaltung steht aus.

Bewertung

Offensichtlich ist weder

- das Bundesverkehrsministerium
- noch die Bezirksregierung Köln
- noch die Öffentlichkeit

von Straßen NRW ausreichend informiert worden

- über die Dauer eines Eingriffs in die Deponie Dhünnaue,
- noch über die damit verbundenen Kosten,
- noch über das Genehmigungsrisiko.

Das Genehmigungsrisiko

- für den Transport des Abfalls,
- den Bau einer Verbrennungsanlage mit ausreichender Kapazität und
- für die Ablagerung der Verbrennungsrückstände

ist als sehr hoch einzuschätzen.

Ohne diese und andere Genehmigungen können die Arbeiten in die Deponie nicht beginnen. Ohne einen erfolgreichen Abschluss der Arbeiten in der Deponie kann nicht mit dem Straßenbau begonnen werden.

Aus fachtechnischer Sicht und zur Klärung der Umstände ist es aus meiner Sicht angemessen, dass die Verwaltung der Stadt Leverkusen schon jetzt die Genehmigungsfähigkeit des geplanten Eingriffs in die Deponie Dhünnaue überprüft und das Ergebnis ihrer Überprüfung der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Köln) der Vorhabenträgerin (Straßen NRW) und der Bauherrn (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) zu leitet.

Ein entschiedenes Vorgehen und volle Transparenz der unumgänglichen Entscheidungen der städtischen Behörden nützt allen am Projekt Beteiligten und ist geeignet, Befürchtungen und Ängsten in der Öffentlichkeit entgegen zu wirken.

2.3 Verzicht auf Öffnung der Deponie Dhünnaue

Die Deponie Dhünnaue hat 5 Merkmale, die sie von anderen Deponien unterscheidet:

1. Die Deponie ist extrem groß.
2. Die Deponie liegt innerhalb dicht besiedelten Gebietes.
3. Die Deponie ist extrem gefährlich.
4. Niemand weiß genau, welche Schadstoffe in der Deponie enthalten sind.
5. Die Deponie ist außergewöhnlich gut gesichert.

Jede Öffnung der Deponie Dhünnaue und jede Arbeit auf oder in der Deponie kann den gegenwärtigen Zustand nur verschlechtern.

Die Gefahren, die von einem Eingriff in die Deponie Dhünnaue ausgehen, werden von der Vorhabenträgerin selbst als extrem hoch eingeschätzt.

Die Deponie wurde über mehrere Jahrzehnte ungeordnet betrieben. Dadurch ist keine klare Trennung zwischen ungefährlichen, gefährlichen und lebensgefährlichen Abfall möglich. Straßen NRW schreibt für den Eingriff in die Deponie selbst vor, dass jede Berührung und jeder Kontakt durch die Atemluft mit dem Deponat oder dem Gas aus der Deponie unterbleiben muss, weil akute Lebensgefahr, Krankheiten und Siechtum einschließlich einer Erbgutveränderung nicht ausgeschlossen werden können.

Aus diesem Grunde sollen zum Beispiel die Baugeräte hermetisch abgeschlossen mit Strom betrieben und mit autarker Atemluft versorgt werden. Ähnlich Astronauten im Weltraum sollen die Arbeiter mit so genanntem Vollschutz arbeiten.

Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Baufirmen diese Ansprüche erfüllen können.

Es ist vielmehr vorhersehbar, dass über Wind und Regen, über Bodenaushub und Geräte und über die Transportfahrzeuge und Menschen Schadstoffe aus der Deponie zu den Anwohnern gebracht werden.

Der nachdenkliche Mensch fragt sich, ob und wie man schon jetzt regeln kann, wer für die Folgen gesundheitlicher Schäden aufkommt, die durch den Eingriff in die Deponie entstehen werden. Einfacher, besser und billiger wäre es, auf den Eingriff in die Deponie vollständig zu verzichten.

2.4 Bürgerbefragung zur Lösungsvarianten

Das Thema einer Bürgerbefragung liegt außerhalb meines Fachgebietes. Aus diesem Grunde möchte ich dazu keine Stellung nehmen.

2.5 Prüfung der Tunnelvariante

Die Prüfung nahe liegender Varianten für die Streckenführung ist eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin (Straßen NRW).

Diese Prüfung ist erfolgt, mit dem Ergebnis einer ausschließlich oberirdischen Verkehrsführung im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 1 und dem damit verbundenen Neubau von 2 Rheinbrücken mit jeweils ca. 5 Fahrspuren und einer Gesamtbreite von 59,10 m.

Dabei wurden auch 2 Tunnelvarianten untersucht und in einem frühen Überprüfungsstadium ausgeschlossen.

Das Verfahren der Variantenplanung und insbesondere die Variantenauswahl weisen schwerwiegende Mängel auf.

Einteilung der Genehmigungsabschnitte

Einen grundsätzlichen Mangel sehe ich darin, dass der erforderliche Ausbau der A1 auf einer Länge von weniger als 10 km in 3 Genehmigungsabschnitte aufgeteilt worden ist und nacheinander über das Baurecht entschieden werden soll. Dadurch wird der für eine verlässliche Bewertung notwendige Überblick über das Bauvorhaben unmöglich gemacht.

Es ist nicht einzusehen, warum über den 1. Abschnitt der Rheinquerung entschieden werden soll, ohne dass bekannt ist, wie in dem 2. Abschnitt der Verkehr weitergeführt werden soll. Es ist u.a. auch deswegen nicht einzusehen, weil die Planung für den 2. Bauabschnitt offensichtlich fertig gestellt ist und bereits einem Kreis der Beteiligten vorgestellt wurde. Es ist aus meiner Sicht angemessen, dass die Straßenbauverwaltung ihre Planung und die Planungsgrundlagen für die gesamte Strecke offen legt und erst dann über einzelne Abschnitte entschieden wird.

Ohne diese Transparenz und die Einbeziehung aller Planungsabschnitte bleibt die Prüfung der Tunnelvarianten unbefriedigend.

Fehler beim Ausschluss der Tunnelvariante

Der Ausschluss der Tunnelvariante wird in den Planfeststellungsunterlagen des 1. Abschnittes begründet. Die genannten Ablehnungsgründe sind grob fehlerhaft und treffen nicht zu.

Straßen NRW schließt alle Tunnelvarianten aus, weil angeblich

- kein Anschluss an die A 59 möglich ist,
- der Tunnel gegen die Dichtwand der Deponie stößt und
- der gesamte Verkehr unterirdisch in insgesamt 4 Tunneln geführt werden soll.

Tatsächlich kann bei einer Kombination von Tunnel- und Brückenlösung

- ein Anschluss an die A 59 ohne Umbauarbeiten erhalten bleiben,
- der Tunnel so geführt werden kann, dass er nicht gegen die Dichtwand stößt und
- für den Durchgangsverkehr in 2 Richtungstunneln aufgenommen werden.

Außerdem kann dabei ein städtebaulicher und verkehrstechnischer Vorteil dadurch gewonnen werden, dass auf den Fundamenten der bestehenden Rheinbrücke der Überbau ersetzt wird und zusätzliche Fahrspuren für den regionalen Verkehr (einschließlich Busverkehr) eingerichtet werden.

Die nahe liegende Variante einer Kombinationslösung von Brücke und Tunnel wurde von Straßen NRW überhaupt nicht untersucht.

Ein weiterer Grund dafür, die Tunnelvariante gleichwertig zu untersuchen ist das **Bundesnaturschutzgesetz**.

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 41 Abs. 7) ist darzulegen, **dass es keine zumutbare Alternative gibt.**

Diese gesetzliche Verpflichtung ist nicht erfüllt. Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Brückenlösung wurden nicht dargelegt und sind nicht vorhanden.

Von Straßen NRW wurden lediglich zwei Tunneloptionen vorgestellt, deren nähere Untersuchung sich für einen fachkundigen Ingenieur von vornherein ausschließt. Beide Varianten sind so unzulänglich gewählt, dass der Ausschluss begründet ist. Die Mängel der von Straßen NRW vorgestellten Tunneloptionen können mit einfachen Änderungen behoben werden.

Ein weiterer Grund dafür, die Tunnelvariante zu untersuchen, ist das
Bundesimmissionsschutzgesetz.

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ist darzulegen, dass durch aktive Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte für den Lärmschutz nicht überschritten werden. Nur wenn nach dem Stand der Technik nachgewiesen wird, dass es dazu keine technische Alternative gibt und wenn außerdem nachgewiesen wird, dass die Kosten des aktiven Lärmschutzes unverhältnismäßig hoch sind gegenüber dem angestrebten Schutzzweck, dann darf auf passive Lärmschutzmaßnahmen zurückgegriffen werden.

Der Tunnel ist ein aktiver Lärmschutz. Der Tunnel reicht zum Lärmschutz aus.

Zudem ist der aktive Lärmschutz durch einen Tunnel wirtschaftlicher als der aktive Lärmschutz durch Lärmschutzwände mit dem passiven Lärmschutz durch Lärmschutzfenster.

Zusammenfassung

Eine technisch gleichwertige Untersuchung von Tunnel, Brücken oder von Kombinationslösungen müsste

- eine Bewertung der Gefahren enthalten, die mit dem Eingriff in die Deponie verbunden sind,
- die Auswirkung auf den Lärmschutz berücksichtigen,
- eine Berechnung der Baukosten und des Nutzen-Kosten-Faktors enthalten und
- eine vergleichende Betrachtung der erforderlichen Bauzeiten enthalten,
- die Auswirkungen der Bauarbeiten auf den regionalen Verkehr ausweisen und
- die wirtschaftlichen Auswirkungen der Dauer der unterschiedlichen Bauzeiten angeben.

2.6 Gesundheitskosten

Nach den Durchführungsbestimmungen von Straßenbauprojekten müssen alle Vor- und Nachteile eines Bauvorhabens bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors berücksichtigt werden. Dazu gehören auch die Gesundheitskosten.

In der mir vorliegenden Kostenberechnung mit dem Stand vom 7. 1. 2015 sind die Gesundheitskosten nicht berücksichtigt worden.

Es ist aus meiner Sicht angemessen, wenn die Stadtverwaltung von der Straßenbauverwaltung fordert, das ihr die aktuelle Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors einschließlich der Gesundheitskosten vorgelegt wird.

Hannover, den 17. März 2016



Dipl.- Ing. H. Hesse
Sachverständiger für
Baubetrieb und Bauwirtschaft