

### 4.3 Rheinbrücke

#### Notwendigkeit einer Brücke

Eine Stadt wie Leverkusen braucht eine Rheinbrücke. Es gibt viele kleinere und unbedeutendere Städte die eine Rheinbrücke haben. Außerdem gibt es viele Menschen, die eine Brücke bevorzugen, weil sie sich fürchten einen Tunnel zu benutzen.

Eine Brücke verbindet. Eine besonders schöne Brücke wirkt identitätsstiftend und hebt sind Stolz der Bewohner.

Das wird bei der geplanten Brückenanlage mit einer Doppelbrücke schwer zu erreichen sein. Mit insgesamt 12 Fahrspuren und einer Breite von mehr als 60 m wird diese Brücke eher abstoßend und störend wirken. W

Nach meiner Vorstellung soll die Rheinbrücke Leverkusen an der bestehenden Stelle erhalten bleiben und durch einen neuen Überbau ertüchtigt werden. Die Unterbauten, das sind die Widerlager und Pfeiler können erhalten bleiben. Die Nutzungsdauer der bestehenden Rheinbrücke beträgt 52 Jahre. Normalerweise wird mit einer Nutzungsdauer von 80-100 Jahren gerechnet. Lediglich der Überbau ist infolge einer unzweckmäßigen Verbreiterung der Fahrbahnen abgängig. Das betrifft aber nicht die Unterbauten.

#### Ästhetik

Als ein Beispiel für die Ästhetik einer Brücke verweise ich auf die Brücke über den Tarn, die in Südfrankreich nach einem Entwurf von Sir Norman Foster gebaut worden ist.

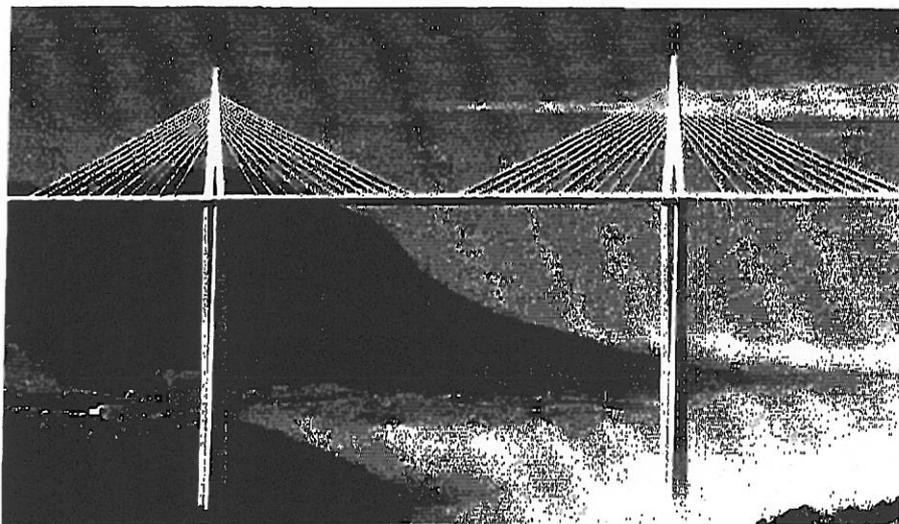


Abb. 10 Viaduc de Millau (Werksfoto der Firma Eiffel)

#### Vorentwurf Rheinbrücke Leverkusen

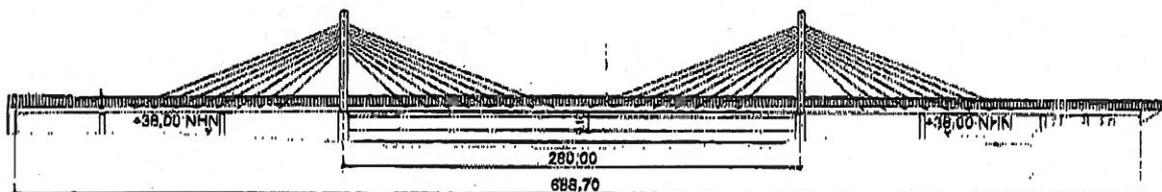


Abb. 11 Bauwerksskizze der Rheinbrücke mit Hauptabmessungen  
 ( aus Erläuterungsbericht zum Antrag auf Planfeststellung von Straßen NRW Seite 139)

Bei dem Entwurf der beiden Rheinbrücken für die A1 wird in Teilen das Design der Brücke von Millau übernommen. Es werden jedoch in 4 hintereinander liegenden Ebenen schräg gestellte Seilharfen entsprechend dem Viaduc de Millau vorgesehen. Dadurch ergeben sich in jeder Ansicht Überschneidungen der Spannseile. Das ist der Ästhetik sehr abträglich. Der Entwurf der Straßenbauverwaltung für die beiden Rheinbrücken bei Leverkusen wirkt wie eine verunglückte Imitation der Brücke von Millau.

Demgegenüber könnte auch für die Rheinquerung bei Leverkusen die Eleganz des Entwurfs von Sir Norman Foster erhalten bleiben, wenn anstelle der geplanten Doppelbrücke mit 12 Fahrspuren nur eine Rheinbrücke mit 6 Fahrspuren und einer aufrechten ab Spannung im Brückenmitte errichtet wird.

Modellfotos des Vorentwurfs der geplanten Rheinbrücken, die von der Straßenbauverwaltung im Rahmen des Dialog zur Verfügung gestellt worden sind, zeigen die schräge Verspannung in 4 Ebenen.



Abb.12 fotorealistische Animation der Doppelbrücken in Fahrtrichtung gesehen

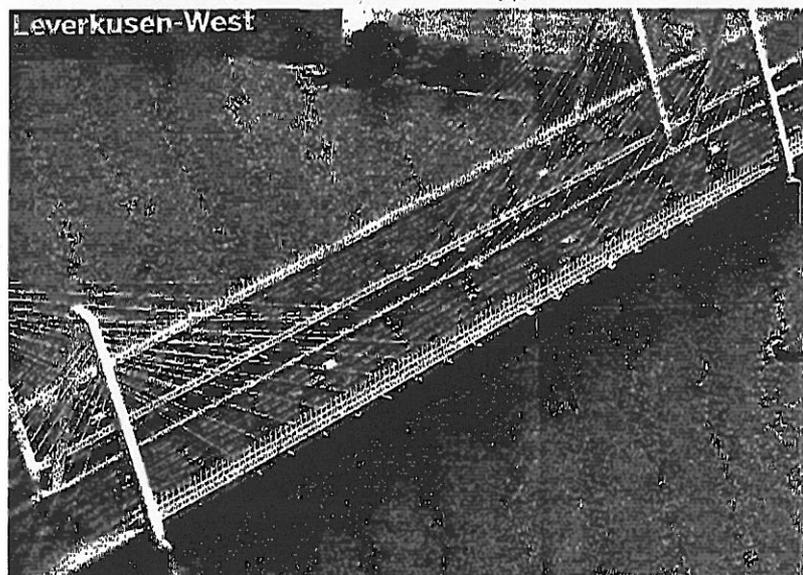


Abb.13 fotorealistische Animation der Doppelbrücken aus einer Vogelperspektive gesehen

Quelle: Dialog, Die Bürgerzeitung zum Autobahnausbau Ausgabe April 2015  
Herausgeber: Straßen NRW

### Chance der Stadtentwicklung durch eine Brücke

Der fällige Neubau der Rheinbrücke Leverkusen ist eine städtebauliche und verkehrstechnische Chance, die in 3 bis 4 Generationen nur einmal auftaucht.

Mit einer geschickten städtebaulichen und verkehrstechnischen Gestaltung können

- die Qualität der angrenzenden Wohnquartiere gesteigert werden,
- das Erholungsgebiet Neuland besser genutzt werden,
- die notwendigen Verkehrswege für den lokalen Verkehr und den Fahrradverkehr landschafts- und stadtrträglich auszubauen,
- Barrieren im Siedlungsgebiet überwunden werden,
- der öffentliche Personennahverkehr gefördert werden,
- geschützte Radwege über den Rhein angelegt werden,
- die Erreichbarkeit von Arbeitsplatz und Wohnung ohne Pkw Nutzung verbessert werden,
- nachhaltige Fortbewegungsmöglichkeiten gefördert werden,
- Lärm und Abgas Wirkung abgemindert werden,
- Verkehrswege für zukünftige Verkehrsformen geschaffen werden und
- Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV geschaffen werden.

Für die wünschenswerte städtebauliche Entwicklung besteht jetzt eine Realisierungschance.

**Mit der zur Genehmigung vorgelegten Brückenlösung  
wird die städtebauliche Weiterentwicklung dauerhaft verhindert.**

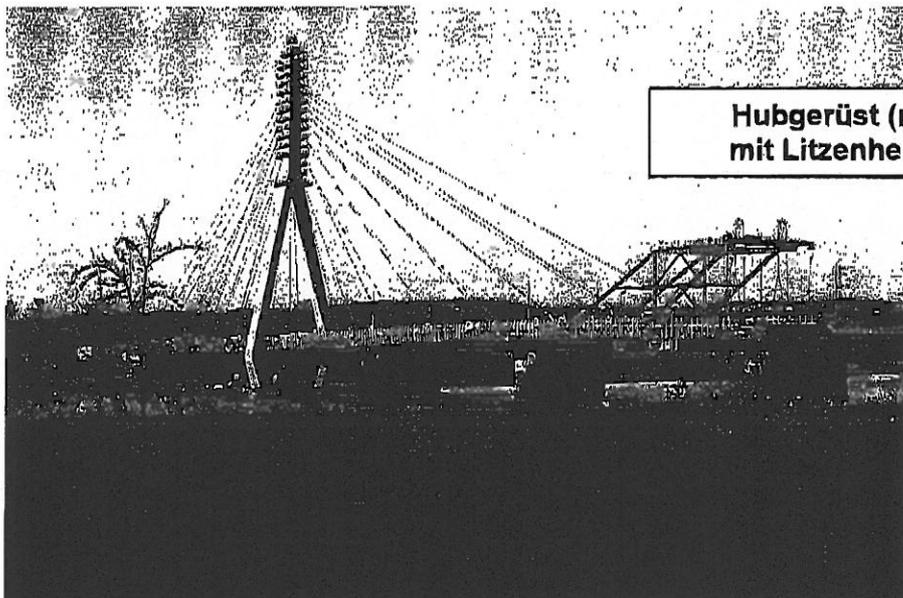
Wir wissen zwar heute noch nicht, wohin sich der Straßenverkehr in den nächsten 50 bis 100 Jahren entwickeln wird. Änderungen im Einkaufsverhalten (Internethandel statt Einzelhandel) und Änderungen der Arbeitswelt im Dienstleistungsbereich (Homeoffice statt Büro) und der Produktion (Digitalisierung und Mechanisierung) und die zunehmende Vergreisung der Wohnbevölkerung sind Zeichen dafür, dass das Wachstum des Individualverkehrs absinken wird. Das wird auch deutlich an den Entwicklungstendenzen des im April 2016 vorgelegt in Bundesverkehrswegeplans.

Der Bedarf an zusätzlichen Verkehrsflächen wird abnehmen. Eine Brückenanlage über den Rhein mit 12 Fahrspuren wird den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht.

### Bauzeit und Bauablauf des Brückenbaus

Die Querung des Rheins soll nach dem Vorentwurf von Straßen NRW mit 2 Schrägseilbrücken für den gesamten Straßenverkehr erfolgen. Vorgesehen sind zwei 2-hüftige Schrägseilbrücken mit A-förmigen Pylonen. Diese Konstruktion muss im so genannten freien Vorbau errichtet werden.

Bei einem freien Vorbau von Schrägseilbrücken müssen zuerst die Pylone (Maste für Abspannseile) errichtet werden. Ausgehend von einem Abschnitt unter den Pylonen werden auf beiden Seiten Abschnitte der Fahrbahn angefügt und durch Seile im Gleichgewicht gehalten. Die vorzubauenden Abschnitte müssen aufgrund ihrer Abmessungen auf dem Wasserweg antransportiert werden. Die Abschnitte werden mithilfe eines Vorbaugerüsts (im Bild rot) von den schwimmenden Arbeitsplattformen angehoben und solange gehalten bis die Stahlteile miteinander verschweißt sind und die Schrägseile die Last übernehmen.



Hubgerüst (rot)  
mit Litzenheber

Abb.14 Straßenbrücke über die Elbe bei Niederwartha  
Quelle: eigenes Archiv

Die Stahlkonstruktion der Rheinbrücken muss in Stahlbauwerken hergestellt werden und zur Montage auf der Baustelle angeliefert werden. Die zweckmäßigen Abmessungen der zur Baustelle zu transportieren und Teile ergeben sich aus der Form der Seilabspannung und Transportmöglichkeiten zum Einbauort.

Unter der Voraussetzung, dass Stückgewichte von 200 t aus der Werkshalle des Stahlbaubetriebes auf rheingängige Schiffe verladen werden können, sind insgesamt 80 Teilstücke mit 33 m Breite und 26,7 m Länge auf dem Wasserweg anzutransportieren.

Ein Antransport der Brückenbauteile auf dem Wasserweg entlastet zwar die Zufahrtswege und die Anwohner, führt aber zu einer Beeinträchtigung und zu einer vorübergehende Sperrung der Rheinschifffahrt wegen der Überbreite der Fahrbahnplatten und weil die Transportschiffe zur Übergabe der Fahrbahnabschnitte im Rhein verankert und unter dem Hubgerüst positioniert werden müssen.

Der Zeitraum der Montage und damit der Beeinträchtigung der Rheinschifffahrt beträgt ca. 240 Kalenderwochen. Das entspricht einem Zeitraum von ca. 5 Jahren. In dieser Zeit wird die Rheinschifffahrt im Abstand von 3 Wochen im Nahbereich der Einbaustelle für 1-1,5 Tage stillgelegt.

**Planfeststellungsverfahren  
Ausbau der BAB A 1  
Thema**

**11. Treffen Dialogforum  
Kombi-Lösung**

Dipl.-Ing. Helmut Hesse

Seite 20 von 24

Bauzeit für die beiden Rheinbrücken

Die Stahlbaumontage erfordert viel Zeit und ist mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schifffahrt verbunden. Unter idealen Umständen ist mit folgender Bauzeit zu rechnen:

Bauzeit nach der Planfeststellung					
	Einzeldauer			Gesamtdauer	
	Monate		Jahre	Jahr	Jahr
<b>Abschluß des Genehmigungsverfahrens</b>				<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Nordbrücke</b>		wirksam	minimal		realistisch
Entwurfsplanung	10	10	0,833	2019	
Ausschreibung und Angebotsbearbeitung	9	9	0,75	2020	
Angebotsprüfung und Vergabe	6	6	0,5	2020	
Ausführungsplanung	16	16	1,333	2021	
Prüfung der Ausführungsplanung und Genehmigung	4	4	0,333	2022	
Herstellung der Strompfeiler	15	15	1,25	2023	
Herstellung der Pylone	13	13	1,083	2024	
Werkfertigung der Fahrbahnabschnitte	3	0	0	2024	
Montage der Fahrbahnabschnitte	20	20	1,667	2028	
Aufbau des Fahrbahnbelags	3	3	0,25	2026	
Fahrbahnmarkierungen und -ausrüstungen	3	3	0,25	2026	
			8,25		10
<b>Inbetriebnahme der Nordbrücke</b>				<b>2025</b>	<b>2028</b>
<b>Südbrücke</b>					
Entwurfsplanung	10	0	0		
Ausschreibung und Angebotsbearbeitung	9	0	0		
Angebotsprüfung und Vergabe	6	0	0		
Ausführungsplanung	16	0	0		
Prüfung der Ausführungsplanung und Genehmigung	4	0	0		
Herstellung der Strompfeiler	13	13	1,083		
Herstellung der Pylone in Betonbauweise	11	11	0,917		
Werkfertigung der Fahrbahnabschnitte	3	0	0		
Montage der Fahrbahnabschnitte	18	18	1,5		
Aufbau des Fahrbahnbelags	3	3	0,25		
Fahrbahnmarkierung und -ausrüstungen	3	3	0,25		
			4		5
<b>Inbetriebnahme der Südbrücke</b>				<b>2029</b>	<b>2033</b>

Bei einer Baugenehmigung im Jahr 2017 müssen zunächst die Vergabeunterlagen erarbeitet werden und die Bau und Planungsleistungen ausgeschrieben werden. Sofern die Vergabe nicht gerichtlich angefochten wird, kann frühestens im Jahr 2021 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Der Baubetrieb erfordert für die 1. Brücke (Nord) eine Bauzeit von mindestens 4 Jahren, so dass die Verkehrsumlegung frühestens im Jahr 2025 erfolgen kann.

Für die Südbrücke können Planung und Genehmigung während der Bauzeit der Nordbrücke erfolgen, sodass unmittelbar nach der Verkehrsumlegung mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Eine weitere Reduzierung der Bauzeit ist für die Herstellung der Strompfeiler und Pylone sowie für die Montage der Fahrbahnabschnitte mit jeweils 2 Monaten berücksichtigt worden. Trotzdem kann mit einem Bauende nicht vor 2029 gerechnet werden.

Die genannten Bauzeiten setzen einen idealen Bauablauf voraus. Diese Annahme ist unrealistisch. Störungen im Genehmigungsverfahren und beim Baubetriebes durch zusätzliche Planungen und Genehmigungen sind bei ein Bauvorhaben dieser Größenordnung und Schwierigkeit unvermeidlich. Eine Verlängerung der idealen Bauzeit um 25 % ist realistisch. Das entspricht 1 Jahr für Planung und Genehmigung und 2 bis 3 Jahre für den Baubetrieb.

Erst im Jahr 2031 bis 2033 ist mit der Fertigstellung des Bauabschnitts 1 der Rheinquerung zu rechnen, sofern der Bau nach dem Vorentwurf von Straßen NRW erfolgt.

#### **4.4 Rheintunnel**

##### Verkehrssteuerung

Die im Rahmen der Kombinationslösung vorgeschlagene Brücke über den Rhein soll dem örtlichen und regionalen Verkehr dienen. Für den Durchgangsverkehr sind 2 Richtungstunnel unter dem Rhein vorgesehen.

Die Richtungstunnel sollen westlich des Autobahn Kreuzes Köln-Niehl beginnen und östlich des Autobahnkreuzes Leverkusen endeten. Außerdem erscheint es zweckmäßig einen Abzweig von der A1 zur A3 in Richtung Köln herzustellen.

Damit kann der Durchgangsverkehr auf der Magistrale des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) in Ost-West-Richtung und der Verkehr auf dem nördlichen Teil des Kölner Rings bewältigt werden.

Mit dem Durchgangsverkehr werden 2/3 des gesamten Verkehrsaufkommens unter den Rhein verlegt und die Rheinbrücke Leverkusen entlastet.

Die Kombination von Tunneln mit Brücke kann so ausgebildet werden,

- dass die bestehenden Verkehrswege bestehen bleiben und lediglich
- der nicht ausreichend tragfähige Überbau der vorhandenen Rheinbrücke ersetzt wird,
- auf der Rheinbrücke eine bevorzugte Spur für den ÖPNV und für Taxen eingerichtet wird,
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h während der Nacht eingerichtet wird und
- unter den Fahrbahnen geschützte Rad- und Gehwege angeordnet werden.

Mit der Kombination von Brücke und Tunneln kommt man dem Ziel einer landschafts- und stadtverträglichen Gestaltung der Verkehrswege näher, erfüllt die Auswahlkriterien von Straßen NRW und erreicht weitere Vorteile wie:

- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit,
- verbesserte Verknüpfung der Verkehrswege,
- Unterstützung nachhaltiger Verkehrsformen (Fahrrad, E-Bike),
- Überwindung von Barrieren im Siedlungsgebiet,
- Beitrag zur Vermeidung von Kfz-Verkehr,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Verminderung der Störanfälligkeit.

##### Ablehnungsgründe

Diese alternative Gestaltung der Rheinquerung der A 1, die sich dem unvoreingenommenen Betrachter geradezu aufzwingt, wurde ausweislich der Planfeststellungsunterlagen von Straßen NRW nicht erwogen und nicht gleichwertig untersucht.

Dazu weiter Herr Dr.-Ing. Rehm

Die in den Richtlinien für die Anlagen für Autobahnen (RAA) geforderte Anforderung, „sinnvolle Varianten“ die in „relativ konfliktfreien Korridoren“ liegen, zu untersuchen wurde bei der bisherigen Prüfung einer Tunnelvariante seitens NRW-Straßen sträflich verletzt, da deren untersuchte Tunneltrasse mitten in die Giftmülldeponie am AK Leverkusen West gelegt wurde.

Das offensichtliche große Umweltrisiko und die nahezu technisch unmögliche Anbindung an das AK Leverkusen West vorverurteilen diese von der NRW-Straßen ins Spiel gebrachte Tunnelvariante als nicht sinnvoll. Dass diese Linienführung zudem nicht in einem konfliktfreien Korridor liegt, steht außer Frage. Insofern wurde klar gegen die Planungsforderungen der RAA verstoßen.

Inwieweit von einem konfliktfreien Korridor für die Brücken-Vorzugsvariante gesprochen werden kann hinsichtlich des damit verbunden Durchstanzens der Giftmülldeponieabdichtung für zusätzliche Stützen bzw. Fundamente zur Verbreiterung der aufgeständerten BAB 1 sei dahingestellt. Die laut RAA geforderte Umweltverträglichkeitsstudie muss dies zweifelsfrei aufzeigen.

Es wäre tunnelbautechnisch weitaus sinnvoller – und im Sinne der Planungsrichtlinien der RAA konfliktfreier – die Tunneltrasse zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-Alkenrath zu führen, die damit südlich von der Giftmülldeponie verlaufen würde, ohne diese zu durchkreuzen. Damit würden zwei Tunnelröhren von ca. 8 Kilometer Länge entstehen, die gemäß Sicherheitskonzept mit entsprechenden Querschlägen intervallartig verbunden wären.



*Abb:15 Sinnvolle und machbare alternative Tunneltrasse zwischen Köln-Niehl und Leverkusen Alkenrath*

Die Vergabeordnung besagt, dass nicht die günstigste, sondern die wirtschaftlichste Variante zum Zuge kommen sollte, was sich hinsichtlich der hohen volkswirtschaftlichen Kosten durch die starke Umweltbeeinträchtigung beim Bau einer neuen Autobahnbrücke positiv auf die Umwelt schonendere Tunnelvariante auswirken würde.

Beeinträchtigungen durch langjährige Bauaktivitäten an einem der verkehrsneuralgischsten Punkte Europas mit den vorprogrammierten Staus und Unfällen sowie die immense Steigerung von Feinstaub sind nur zwei der wesentlichen Nachteile einer Brückenbaustelle gegenüber einer Tunnelbaustelle, die sich konfliktfrei unter der Erde befindet.

Den wesentlichen Teil des lärmenden Verkehrs unter die Erde zu verlegen und damit eine erhöhte Lebensqualität für die betroffenen Anwohner zu schaffen ist ein weiterer offensichtlicher positiver Aspekt mit einem entscheidend geringeren Konfliktpotential.

Die Wiederverwendung des Großteils des abgebauten Bodens aus dem Tunnelvortrieb für die verarbeitende Bauindustrie stellt ein gemäß dem aktuellen Umweltbewusstsein hohes und vorbildliches Gut dar und ist zudem ein wirtschaftlicher Pluspunkt der Tunnelvariante.

Das umwelttechnische Risiko bezüglich des Eingriffs ins hoch kontaminierte Grundwasser im Bereich der Giftmülldeponie ist weitaus geringer für die Tunnelvariante verglichen mit der Stelzenbauweise der behördlichen Vorzugsvariante, die direkt durch die hochsensible Deponieabdichtung führen würde.

Die mit dem Tunnelbau verbundene Reduzierung des Feinstaubausstoßes während der Bauzeit und beim Betrieb der mit 2 Großbrücken ausgebauten Autobahn durch die konsequente unterirdische Filterung der Abgase ist ein generationsübergreifender Vorteil im Hinblick auf krebserregende Erkrankungen der Atemwege mit entsprechende langwierigen negativen Folgen für die direkt Betroffenen als auch für die damit im Zusammenhang stehenden indirekt hohen volkswirtschaftlichen Gesundheitskosten. Insofern ist die bis dato pauschale Aussage der NRW-Straßen, der Tunnelbau sei grundsätzlich teurer, in Bezug auf seine gesamtwirtschaftliche Bilanz zu relativieren und muss erst noch mit konkreten Zahlen für eine technisch sinnvolle Variante belegt werden.

#### Baublauf

Der Bauablauf zur Realisierung einer Tunnelvariante gemäß oben aufgezeigter Trassenführung würde den eigentlichen Tunnelvortrieb entweder von Kölner oder Leverkusener Seite erlauben, wobei sich aufgrund der günstigeren Platzverhältnisse die Baustelleneinrichtung auf Leverkusener Seite anbieten würde. Durch die geplanten Tunnel soll die bestehende Autobahnbrücke entlastet – nicht entfernt – werden, bzw. nach Fertigstellung der Tunnel für den normalen PKW-Verkehr und die Fahrradnutzung saniert werden. Dadurch bleibt der derzeitige Anschluss der A59 erhalten und muss nicht aufwendig neu gebaut werden.

Angedacht sind entweder zwei zweistöckige Straßentunnel mit jeweils 2+1 Spuren, d.h. insgesamt 4+2 Spuren je Röhre (große Tunnellösung, TVM Ø. ca. 17,5m) oder 2 einstöckige Tunnelröhren mit jeweils 2+1 Spuren je Tunnel (kleine Tunnellösung, TVM Ø. ca. 13m). Die verkehrstechnische Anbindung der großen Tunnellösung an das bestehende Verkehrsnetz ist aufgrund der doppelstöckigen Linienführung aufwendiger aber machbar.

Die Planung und der Bau der TVM würde für die kleinere TVMs ca. 1 Jahr bzw. 1,5 Jahre für die größere TVMs dauern. In dieser Zeit können die Baustelleneinrichtung und entsprechende Vorbereitungsarbeiten parallel umgesetzt werden. Mit Transport und Aufbauarbeiten auf der Baustelle könnten die Vortriebsarbeiten für die kleinen TVMs nach ca. 1,5 Jahren bzw. 2 Jahren für die großen TVMs nach Auftragserteilung beginnen.

Die eigentlichen Tunnelvortriebsarbeiten beider Röhren verlaufen zeitlich knapp versetzt parallel, d.h. für die kleine Tunnellösung sind insgesamt für beide Röhren ca. 2 Jahre bzw. 2,5 Jahre Bauzeit für die große Tunnellösung realistisch. Die Querschläge und Schächte können zum Großteil parallel zu den Vortriebsarbeiten ausgeführt werden mit einer Sicherheitsreserve von zusätzlich ca. 1 Jahr für den finalen Ausbau. Die Bauarbeiten für die Anschlussbauwerke an den bestehenden Verkehr verlaufen parallel zu den Tunnelvortriebsarbeiten und verursachen damit keine zusätzlichen Bauzeitenverlängerungen.

D.h. die gesamte Bauzeit für die Erstellung der beiden Tunnelröhren läge je nach Tunnelvariante zwischen 4,5-5,5 Jahren. Die Bauarbeiten zur Anbindung der Tunnel an den bestehenden Verkehr können parallel zu den Tunnelbauarbeiten durchgeführt werden, d.h. unter Berücksichtigung einer zusätzlichen realistischen Sicherheitsreserve von 0,5 Jahren können für die beiden Tunnelvarianten zwischen 5 und 6 Jahren veranschlagt werden. Die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs kann als minimal eingestuft werden.

Soweit Herr Dr.-Ing. Rehm.

## **5 Aufgaben**

### Stand

Seit ca. einem Jahr bin ich tätig für die Fraktion Bürgerliste Leverkusen und für die Bürgerinitiative Netzwerk gegen Lärm, Feinstaub und andere schädliche Immissionen e.V.

Meine Aufgaben bestanden darin,

- die von Straßen NRW vorgelegte Planung für den 1. Bauabschnitt zu überprüfen
- gegebenenfalls Mängel und Fehler in der Planung aufzuzeigen und
- Einwendungen zu formulieren,
  - die im Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln vorgebracht werden sollen und die
  - gegebenenfalls vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verwendet werden können.

Darüber hinaus hat mich und andere die Fraktion Bürgerliste Leverkusen damit beauftragt eine Alternative zur vorgelegten Planung zu entwickeln.

Dies ist die so genannte Kombi-Lösung mit einer Brücke über den Rhein und 2 Richtungstunneln unter dem Rhein.

Die Fraktion Bürgerliste Leverkusen und die Bürgerinitiative übernehmen Aufgaben, die im Interesse der Straßenbauverwaltung und der Allgemeinheit liegen und eigentlich von der Straßenbauverwaltung erledigt werden müssten.

### Verbleibende Aufgaben

Noch sind viele Aufgaben nicht erledigt. So müssten z. B. für die ausstehenden Planfeststellungsabschnitte 2 und 3

- die von Straßen NRW vorzulegenden Planungsunterlagen überprüft werden,
- die Ausbildung und insbesondere die Anschlüsse der Tunnel an die BAB A3 ausgebildet werden,
- die Straßen- und Tunnelquerschnitte für den prognostizierten Verkehr bemessen werden,
- die Ingenieurbauwerke entworfen werden und
- die Bauzeit und die Baukosten berechnet werden.

Für diese Planung fehlen aber zurzeit die notwendigen Grundlagen.

Es ist der Wunsch und die Hoffnung von mir und meinen Auftraggebern, dass es im Laufe der Zeit zu einem sachlichen Meinungsaustausch, gegenseitiger Information und möglichst zu einer Kooperation mit Straßen NRW bei der Planung und Bewertung der Varianten kommt.

Der Weg vor das Verwaltungsgericht ist vorbereitet und beschlossen. Er ist aber die denkbar schlechteste Lösung und kann noch vermieden werden.

Aufgestellt am: 9 Mai 2016



Dipl.-Ing. Helmut Hesse