

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



**Planfeststellungsunterlagen
Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
Einwendung Nr. 6
Bodenversiegelung**

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Der geplante Ausbau führt zu einer Bodenversiegelung großer Flächen. Die Bodenversiegelung kann wesentlich reduziert werden, wenn anstelle der doppelten Rheinbrücke mit Auf- und Abfahrten ein Tunnel oder mehrere Tunnel für den Durchgangsverkehr errichtet werden.

Die Variantenauswahl zwischen den Brücken- und Tunnellösungen ist nicht gleichwertig erfolgt.

Ich beantrage daher:

Die vorgelegte Planung zum Ausbau der A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen West wird im Planfeststellungsabschnitt 1 wegen einer mangelhaften Variantenauswahl nicht genehmigt.

Begründung

Die Thematik der Bodenversiegelung ist ein wichtiges Kriterium bei der Entscheidung über unterschiedliche Streckenführungen und Baumöglichkeiten im Fernstraßenbau. Diese Thematik ist nicht annähernd untersucht worden. Sie hat aber für den Wasserhaushalt und den Naturhaushalt eine sehr große Bedeutung.

Der geplante Ausbau der A1 ist mit einer **Bodenversiegelung von ca. 280.000 m²** verbunden.

1. Mit der Befestigung der Fahrbahn wird der natürliche Boden bedeckt, so dass kein Niederschlag mehr versickern kann.

Unter normalen Umständen und ohne eine Bodenversiegelung versickern in der Niederschlagszone auf dieser Fläche ca. 100.000 m³ Niederschlag. Nur durch die Versickerung des Niederschlags kann der natürliche Wasserkreislauf aufrechterhalten werden. Die fehlende Grundwasserspense trägt zu einem Absinken des Grundwasserspiegels bei.

Eine Bodenversiegelung in diesem Umfang ist ein spürbarer Beitrag zu Trinkwassermangel, vermehrten Dürreschäden und stärkerem Hochwasser.

2. Von der versiegelten Fläche fließen pro Jahr ca. 180.000 m³ Wasser direkt ab. Die fehlenden Versickerungsflächen steigern die Hochwasserabflussspende.

Generell wächst das Hochwasserrisiko.

3. Die Oberflächen der Fahrbahnen sollen mit Asphalt hergestellt werden. Bei starker Sonneneinstrahlung kann sich der Asphalt bis zu 70 °C aufwärmen. Dabei steigt die erwärmte Luft auf und reißt den mit Gummiabrieb und mit Schwermetallen belasteten Feinstaub mit.

In unmittelbarer Nähe der Fahrbahnen befindet sich ein Erholungsgebiet (Neulandpark). Die Funktion dieses Erholungsgebietes wird aufgrund der starken Erwärmung der in unmittelbarer Nachbarschaft verlaufenden neuen Fahrbahnen infrage gestellt. Insbesondere an heißen Tagen, an denen viele Stadtbewohner Erfrischung und Erholung im Grünen suchen, wird ihnen diese Möglichkeit verwehrt.

4. Die für die Fahrbahnen benötigten Flächen sind zurzeit mehr oder weniger von Mikroorganismen, Pflanzen und Tieren belebt. Für diese Flora und Fauna verschwindet der Lebensraum. Der geplante Ausbau der A1 führt zu einer weiteren Verödung des bereits belasteten Öko Raums.

Auf und in Asphalt kann man nicht leben.

5. Die für die Fahrbahnen benötigten Flächen sind zurzeit weitgehend bewachsen. Dadurch wirken sie infolge der Verdunstung ausgleichend auf die Temperatur in der Umgebung. Diese Möglichkeit bieten die Asphaltflächen nicht.

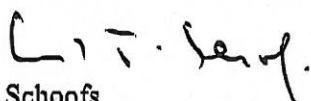
Durch die große versiegelte Fläche wird das Kleinklima negativ verändert.

Ich bitte Sie, meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und bitte Sie meine Einwendung zu prüfen und mir das Ergebnis ihrer Überprüfung mitzuteilen.

Ausgleichsmaßnahmen in räumlicher Entfernung helfen unserer Stadt wenig. Unter Umständen verstößt der geplante Ausbau gegen den Flächennutzungsplan, das Raumordnungsgesetz oder die Entwicklungsplanung der Stadt Leverkusen.

Den Ämtern unserer Stadt kommt bei der Prüfung der Bauplanung eine erhebliche Bedeutung zu. Dadurch könnten Sie eigenständig klären lassen, ob die vorgesehene Bauweise zulässig ist, wenn es Alternativen gibt, mit denen die zuvor beschriebenen Risiken vermieden werden können.

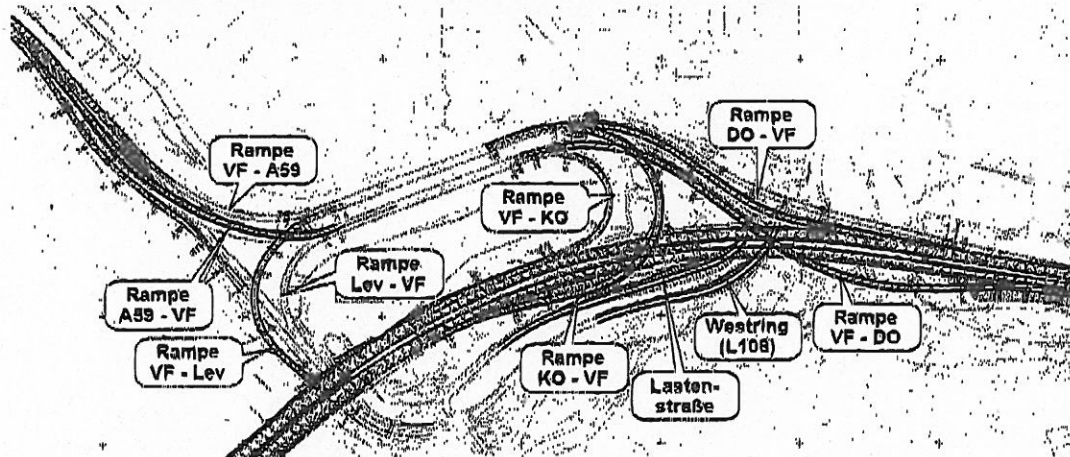
Mit freundlichen Grüßen

i. A. 
Erhard T. Schoofs
1.1.2016

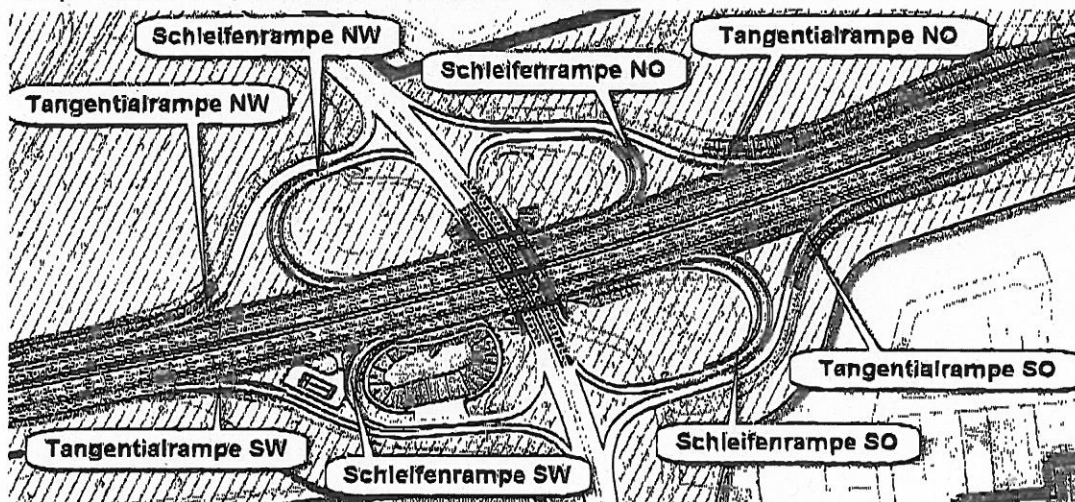
Anlage

Ermittlung der versiegelte Fläche

Abschnitt		Länge	Breite			Flächen Gesamt
	Strecke	m	m	m	m	m ²
Richtungsfahrbahn Koblenz	A 1	4.550	11,25	7,75	19,00	86.450
Verteilerfahrbahn Koblenz	A1	900			8,50	7.650
Richtungsfahrbahn Dortmund	A 1	4.550	11,25	7,75	19,00	86.450
Verteilerfahrbahn Dortmund	A 1	900			8,50	7.650
						188.200
Kreuz Leverkusen-West						
Rampe	A 59-VF	1.360			10,50	14.280
Rampe	VF-Lev	580			15,20	8.816
Rampe	KO-VF	1.420			14,50	20.590
Rampe	Lastenstraße	662			11,00	7.282
Rampe	Westring L 108	325			10,50	3.413
Rampe	VF-DO	1.230			14,20	17.466
Rampe	DO-VF	126			13,60	1.714
						73.560
Anschlussstelle Köln Niehl						
Tangentiarampe	NO	171			6,50	1.112
Tangentiarampe	SO	140			6,50	910
Tangentiarampe	NW	95			6,50	618
Tangentiarampe	SW	160			6,50	1.040
Schleifenrampe	NO	156			6,50	1.014
Schleifenrampe	SO	220			6,50	1.430
Schleifenrampe	NW	192			6,50	1.248
Schleifenrampe	SW	100			6,50	650
Industriestraße		231	15,75	21,75	37,50	8.663
						16.684
gesamte Strecke						278.444



Rampenbezeichnungen Autobahnkreuz Leverkusen-West



Rampenbezeichnungen Anschlussstelle Köln Niehl

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



**Planfeststellungsunterlagen
 Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
 Einwendung Nr. 8 Nahe liegende Variante nicht untersucht**

Sehr geehrte Damen und Herren

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

**Der Ausbau wird mit einer nicht ausreichend begründeten Variante geplant.
 Die nahe liegende Variante einer Kombination von**

- einer Brücken für den Regionalverkehr und
- eines oder mehrerer Tunnel für den Durchgangsverkehr

ist nicht untersucht 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 eine nahe liegende Variante nicht untersucht worden ist.

Planungsziele

Straßen NRW definiert die Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung wie folgt:
 (PDF-Datei 001, S.19.)

„Die Wiederherstellung eines schwerverkehrstauglichen Rheinübergangs ist raumordnerisch und landesplanerisch von hoher Bedeutung.
 Die A 1 ist im Regionalplan Köln als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr enthalten.“

Um dieses Ziel zu erreichen, legt Straßen NRW eine Planung zur Genehmigung vor mit:

- dem Neubau 2 Brücken in Stahlbauweise über den Rhein
- 11 Brücken in Spannbetonbauweise vor und hinter der Rheinquerung,
- ca. 50.000 m³ Müllaushub in der Deponie Dühnnaue,
- ca. 15.000 m² Öffnung der Abdeckung der Deponie Dühnnaue,
- dem Risiko eines Austritts von Deponiegas im Umfang von 1.000.000 m³,
- dem Risiko einer Detonation von Fliegerbomben aus dem 2. Weltkrieg in dem Deponiekörper,
- dem Risiko eines Einsturzes vorhandener Brücken wegen Spannungsrißkorrosion,
- ca. 280.000 m² Bodenversiegelung,
- ca. 100.000 m³ fehlender Grundwasserspunde,
- einer fehlerhaften Berechnung der Lärmimmission,
- Lärmschutzmaßnahmen an 540 Wohngebäuden (auf 2-fache Menge bei korrekter Berechnung),
- Überschreitung des Lärmschutzes in den Naherholungsgebieten.

Die erforderliche Bauzeit und die voraussichtlichen Baukosten werden nicht genannt. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass der Bund die Kosten zu tragen hat. (Erläuterungsbericht Seite 217)

Nahe liegende Alternative

Die nahe liegende Lösung, den Rhein zu unterqueren, wurde nicht untersucht.

Für eine Rheinquerung in Form eines Tunnels stehen erprobte bautechnische Verfahren zur Verfügung. Dabei können zum Beispiel 4 Fahrbahnen in einem Tunnel mit großem Durchmesser verlaufen oder es können 2 Tunnel mit jeweils 2 Fahrbahnen mit kleinem Durchmesser hergestellt werden.

Für alle Tunnellösungen ist ausreichend Platz vorhanden. Der Baugrund ist ideal geeignet für einen maschinellen Tunnelvortrieb. Die dabei erreichbare Vortriebsleistung wird auf 10-14 m in 24 h eingeschätzt.

Die Querung des Rheins mit einem Tunnel für die Autobahn kann in wenigen Monaten erfolgen. Für die Inbetriebnahme ist mit Rücksicht auf die Dauer des Baus der Zufahrten mit einer Bauzeit von 1 bis 2 Jahren zu rechnen.

Vergleichbare Verkehrstunnel zur Unterquerung von Gewässern

Für die erfolgreiche Herstellung von Straßentunnels gibt es viele Beispiele wie im Einschwimm-Absenk-Verfahren hergestellt:

1937 - 1942	Maastunnel	Rotterdam	4 Fahrstreifen	Rhein
1968 - 1974	Neuer Elbtunnel	Hamburg	6 Fahrstreifen	Elbe
1984 - 1989	Emstunnel	Leer	4 Fahrstreifen	Ems
2000 - 2003	Warnowtunnel	Rostock	2 Fahrstreifen	Warnow

Oder im maschinellen Vortrieb hergestellt:

1998 - 2003	Wesertunnel	Westerstede	4 Fahrstreifen	Unterweser
2001 - 2004	Herrntunnel	Lübeck	4 Fahrstreifen	Trave
2000 - 2002	Westerschelde-Tunnel	Terneuzen	4 Fahrstreifen	Schelde
Geplant	Elbtunnel	Dochtersen	4 Fahrstreifen	Unterelbe

Der Westerschelde-Tunnel in der Nähe von Antwerpen ist in einer Bauzeit von 2 Jahren auf einer Länge von 6.600 m und mit einer Wassertiefe bis zu 60 m (von einer deutschen Baufirma mit deutschem Baugerät) hergestellt worden. Die gleiche Technik ist für die Rheinquerung geeignet.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum Straßen NRW diese Möglichkeiten nicht nutzt, um den volkswirtschaftlichen Schaden zu mindern, der von der augenblicklichen Sperrung der Rheinquerung verursacht wird.

Vorteile

Die nahe liegende Lösung zur Herstellung einer schwerlasttauglichen Rheinquerung mit einer modernisierten Brücke und einem oder mehreren Tunneln unter dem Rhein bietet eine Reihe von Vorteilen, wie

- erhöhte Nutzungsdauer (z. B. 150 Jahre statt 60 Jahre),
- Verkürzung der Bauzeit (z. B. 2 Jahre statt 14 Jahre),
- nahezu keine Störung der Anlieger durch den Baubetrieb,
- nahezu keine Störung durch Baulärm,
- Reduzierung von Lärm und Luftverschmutzung,
- frühere Beseitigung des Engpasses für den Verkehr auf der A1,
- geringere Versiegelung des Bodens,
- verbesserte Verkehrsbeziehungen,
- verbesserte Wohnnutzung,
- verbesserte Erholungsnutzung,
- keine Verletzung der Oberflächensicherung der Deponie,
- verminderter Aufwand für passive Lärmschutzmaßnahmen,
- setzungsfreie Ausbildung der Fahrbahnen der A1.

Die Kombination einer Rheinbrücke mit Rheintunneln kann bautechnisch 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 durchgesetzt 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 und erreicht weitere Vorteile:

- Steigerung der Wirtschaftlichkeit,
- verbesserte Verknüpfung der Verkehrswege,
- Unterstützung nachhaltiger Verkehrsformen (Fahrrad, E-Bike),
- Überwindung von Barrieren im Siedlungsgebiet und einen
- Beitrag zur Vermeidung von Kfz-Verkehr.

**Die Kombination einer Brücke für den Durchgangs-, Regional- und Nahverkehr
mit zwei Tunnel für den Durchgangsverkehr
ist die unzweifelhaft bessere Lösung für eine schwerlasttaugliche Rheinquerung.**

Verwaltungsrechtlicher Sachverhalt zur Variantenwahl

Das Abwägungsgebot verlangt die Berücksichtigung von ernsthaft sich anbietenden Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials. Sie müssen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, RdNr. 171).

Der Begriff der Alternative steht im engen Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine vorzugswürdige Trassenalternative gegenüber der planfestgestellten Trassenführung ist nicht bereits dann gegeben, wenn diese mit guten Gründen ebenfalls vertretbar ist. Die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit ist erst dann überschritten, wenn eine alternative Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008).

Dabei besteht keine Verpflichtung die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder ihr vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Der Sachverhalt braucht nur so weit aufgeklärt zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist.

Alternativen, die auf Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausläuft, so kann diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausgeschieden werden (BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009 - 9 B 10.09-, RdNr. 5).

Ich bitte Sie, meine Einwendung an die Bezirksregierung Köln weiterzuleiten und bitte Sie meine Einwendung zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen


Erhard T. Schoofs

1.1.2016

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



**Planfeststellung Ausbau A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West
Einwendung Nr. 9
Radfernwege**

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Der geplante Ausbau

- verstärkt die trennende Wirkung zwischen den urbanen Räumen von Köln-Niehl und Leverkusen Wiesdorf und
- behindert die Fortentwicklung nachhaltiger Fortbewegungsmöglichkeiten.

Die Planung weist große inhaltliche Lücken auf und ist nicht genehmigungswürdig.

Ich beantrage daher:

Die vorgelegte Planung zum Ausbau der A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen West wird im Planfeststellungsabschnitt 1 wegen einer mangelhaften Planung eines zukunftsweisenden Radwegenetzes nicht genehmigt.

Um den Mangel auszugleichen, wird ein fachspezifischer verkehrs-, stadt- und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb empfohlen.

Begründung

Die vorgelegte Planung ist an dem Prinzip orientiert, für den prognostizierten Verkehr von Kraftfahrzeugen Rollbahnen zur Verfügung zu stellen.

Mit Methoden von vor 30 Jahren soll die zukünftige Nutzung der Rheinquerung geordnet werden.

Damit werden die Möglichkeiten vertan,

- die Qualität der angrenzenden Wohnquartiere zu steigern,
- das Erholungsgebiet Neuland wie bisher zu nutzen,
- zur Vermeidung des Kfz Verkehrs beizutragen,
- die Verkehrswege landschafts- und stadtverträglich herzustellen und
- Barrieren im Siedlungsgebiet zu überwinden.

Diese Möglichkeiten tauchen nur sehr selten auf.

Der Umstand, dass die Rheinbrücke Leverkusen nach nur 2 Generationen ersetzt werden muss, ist außergewöhnlich. Die Ursache dafür sind eine fehlerhafte Verbreiterung des Überbaus und fortgesetzt fehlschlagende Sanierungsversuche durch Straßen NRW.

Der Vergleich mit der Hohenzollernbrücke zwischen Deutz und Köln zeigt, dass eine solide konstruierte und nach den anerkannten Regeln der Technik unterhaltene Brückenkonstruktion über 4 bis 6 Generationen betrieben werden kann.

Es kommt also jetzt darauf an, die Rheinquerung so zu gestalten, dass sie auch in 100 Jahren noch attraktiv ist.

Diesem selbstverständlichen Anspruch wird der vorgelegte Entwurf von Straßen NRW in keiner Weise gerecht. Er genügt auch nicht dem gesellschaftlichen Konsens zum Ausbau der Autobahnen, wie er zum Beispiel im Koalitionsvertrag festgelegt worden ist. Danach soll der Neubau von Autobahnen auf das zwingend notwendige Maß beschränkt werden und mehr als bisher für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und die Vermeidung des Betriebs von Kraftfahrzeugen und für den Lärmschutz gesorgt werden.

Auch diese Ziele werden mit dem Entwurf von Straßen NRW völlig verfehlt.

Abhilfe

Durch den Bau von zwei großzügig angelegt und überdachten Radschnellwegen auf der Nord- und Südseite einer neuen Rheinbrücke und den Ausbau eines Netzes von Radfernwegen können unter anderem folgende Änderungen erreicht werden.

1. Auch weitere Strecken werden mit dem Fahrrad attraktiv.
2. Die Verkehrsbelastung sinkt.
3. Der CO₂ Ausstoß und die Klimabelastung werden verringert.
4. Die Querung des Flusses wird erleichtert.
5. Die Erreichbarkeit von Wohnung und Arbeitsplätzen ohne PKW-Nutzung wird verbessert.
6. Viele Arbeitnehmer, Selbstständige und Rentner können auf die PKW-Nutzung verzichten.
7. Nachhaltige Fortbewegungsmöglichkeiten werden gefördert.
8. Die sehr stark trennende Wirkung des Rheins zwischen den Stadtteilen von Leverkusen und Köln wird abgemindert.
9. Lärm- und Abgaswirkungen werden abgebaut.
10. Es werden Möglichkeiten für die Nutzung alternativer und in Zukunft stärker genutzter Fahrzeuge (wie E-Biks) geschaffen.

Dazu müssen die in Ost-West-Richtung verlaufenden Radwege mit den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Radwegen auf beiden Seiten des Rheins miteinander verknüpft werden.

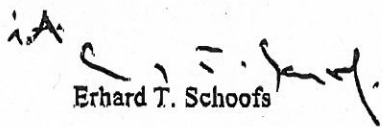
Es ist darüber hinaus zu prüfen, ob und wo Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV geschaffen werden.

Der Ausbau eines Netzes von Fernradwegen in den Niederlanden oder in der Schweiz zeigt das Entwicklungspotential dieses Verkehrsträgers. Dies gilt auch für die Region am Niederrhein.

Für all diese wünschenswerten Entwicklungen besteht nur jetzt eine Realisierungschance. Durch den von Straßen NRW vorgelegten Entwurf werden die Möglichkeiten dauerhaft verbaut.

Den Ämtern unserer Stadt kommt bei der Prüfung der Bauplanung von Straßen NRW eine erhebliche Bedeutung zu. Dadurch kann Stadtentwicklung positiv beeinflusst werden.

Mit freundlichen Grüßen

ia

Erhard T. Schoofs
1. 1. 2016

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



Planfeststellung Ausbau A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West Einwendung Nr. 10

Richtwert für Lärmschutz im Erholungsgebiet überschritten

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Der geplante Ausbau der A 1

- verstößt gegen die Richtwerte von DIN 18005 Teil I vom Mai 1987 zur Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau
- die Richtwerte für Freizeit- und Erholungsflächen werden ganz offensichtlich überschritten.

Die vorgelegte Straßenplanung ist wegen gravierender Mängel nicht genehmigungswürdig.

Ich beantrage daher:

Die vorgelegte Planung zum Ausbau der A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen West wird im Planfeststellungsabschnitt 1 wegen einer mangelhaften Planung des notwendigen Schallschutzes in den betroffenen Erholungsgebieten nicht genehmigt.

Begriffe

Lärm gehört heute zu den vom Menschen verursachten Umweltbeeinträchtigungen, die zu den größten Belästigungen führen und gesundheitliche Schädigungen hervorrufen können. Mehr als 50% der Bevölkerung in Deutschland fühlen sich durch Lärm belästigt. An erster Stelle der Belästigung wird der Straßenverkehr genannt.

Auswirkungen des Lärms

Auswirkungen von Lärm sind u. a. die Beeinträchtigung von Sprache und Kommunikation, Konzentrationsstörungen, Schlafstörungen, Kopfschmerzen, Unlustgefühl, Aggressionen sowie die Abnahme der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit.

Lärmkosten

Die Belastungen durch Lärm verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Diese i. d. R. nicht vom Lärmverursacher getragenen externen Kosten können in ihrer Höhe gut abgeschätzt werden. In Deutschland sind dafür zwar noch keine Verwaltungsvorschriften eingeführt worden. Nach dem Stand der Technik und der Wissenschaft und nach erprobten Berechnungsverfahren in anderen europäischen Ländern (Norwegen und Schweiz) müssen die Lärmkosten berechnet und bei der Ermittlung des Verhältnisses des volkswirtschaftlichen Nutzens und der volkswirtschaftlichen Kosten berücksichtigt werden.

Die großen volkswirtschaftlichen Kosten verdeutlichen die dringende Notwendigkeit, schon bei der Planung auf Lärmvermeidung und Lärminderung zu achten.

Lärmschutzvorschriften

Der Lärmschutz ist in Deutschland in vielfältiger Weise gesetzlich geregelt.

Unter anderem sind Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Geräuschen beim Neubau oder wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen in Form einer Lärmschutzverordnung festgelegt worden. Die amtliche Bezeichnung der Lärmschutzverordnung ist:

"Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist"

Die Immissionsgrenzwerte sind darin wie folgt geregelt (§ 2, Abs. 1)

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

Die Lärmschutzverordnung enthält keine Angaben über Grenzwerte in Erholungsgebieten. Diese Lücke wird geschlossen durch:

**DIN 18005 Teil I- Ausgabe Mai 1987 -
Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau**

Dort ist im Beiblatt 1 für Friedhöfe und Parkanlagen ein Richtwert angegeben:
55 dB (A) als Tag- und Nachtwert.

Diese Angaben finden sich im geltenden Erlass des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr von Nordrhein-Westfalen.

(RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 21.7.1988 - I A 3 - 16.21-2
am 01.01.2003: MSWKS).

Dieser Erlass ist im Einvernehmen mit dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft und dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie ergangen. MBl. NRW. 1988 S. 1238

Lärmimmissionswerte im Neuland Park

Die Planfeststellungsunterlagen von Straßen NRW enthalten keine Lärmkarten.

Auch ohne detaillierte Angaben zur Lärmemission lässt sich zuverlässig feststellen, wie hoch die Lärmimmissionen in der Parklandschaft neben der A1 sind.

Diese hängen stark von der Entfernung zur A 1 ab. Üblicherweise liegt der Schalldruck am Fahrbahnrand bei 80 dB(A). In einer Entfernung von 100m liegt er dann bei 64 dB(A) in einer Entfernung von 200 m bei 60 dB(A) und in einer Entfernung von 400m bei 55 dB(A).

Daraus folgt: um

In einem Streifen von 400 m Breite
wird der Richtwert für Lärmimmission für Erholungsgebiete und Parkanlagen überschritten.

Ein eindeutiger Beweis dafür, dass in Neuland Park die Richtwerte für den Lärmschutz überschritten sind findet sich in dem Planfeststellungsunterlagen (PDF-Datei 098, Anlage 17 Erläuterungsbericht Fachbeitrag Lärmschutz, einschließlich Berechnungsergebnissen, Anhang 2 Pegel-Liste, Seite 2 ff. Spalte 10). In dieser Spalte werden die Prognose Ergebnisse des Lernens für verschiedene Gebäude angegeben. So wird zum Beispiel folgender Lärm für Gebäude angegeben, die aus der Richtung der A1 gesehen hinter dem Neuland Park liegen.

- Adolf Str. 59, 43, 72, 73, 78, 81, 89, 90, 94, 95, 96, 100 über 55 dB(A)
- Albert Einstein Str. 1, 2, 4, 10, 16, 18, 19, 24 A, 26, 27, 32, 35, 42, 44, 54, 55, 58, 59, 61, 62, 66, 69, 71, 73, 75, 77, 77 A, 78 A über 55 dB(A)

Die tatsächlichen Werte liegen etwa 30 % höher, weil Straßen NRW bei der Berechnung eine Abminderung von 5 dB für offenporige Asphalt vorgenommen hat. Die Lärm mindernde Wirkung von offenporigem Asphalt geht aber spätestens nach 5 Jahren verloren, so dass dann der Lärm entsprechend erhöht auf die Gebäude trifft.

Der überwiegende Teil des Erholungsgebietes Neuland-Park liegt im Lärmbereich von ca. 60 dB.

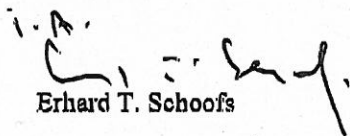
Das entspricht den Geräuschen, die inner städtisch von einem in 4-6 m Entfernung vorbeifahrenden Pkw ausgehen. So wird aus dem mit großem Aufwand gestalteten Park einer Bundesgartenschau ein Ort, an dem man sich nicht mehr aufhalten möchte.

Mit der vorgelegten Planung für den Ausbau der A1 verfehlt der Landesbetrieb Straßenbau NRW bei weitem die vom Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr erlassenen Richtlinien zum Lärmschutz im Städtebau.

Die dauerhafte Zerstörung von stadtnahen Erholungsflächen und den mit öffentlichen Mitteln geschaffenen Werten erfolgt ohne eine zwingende Notwendigkeit. Mit dem Bau der Rheinquerung in Form unterirdische Verkehrswege kann der Schaden abgewendet werden.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass z. B. das Stadtplanungsamt an die Einhaltung von Vorschriften zum Lärmschutz gebunden ist, die von der Bundesrepublik Deutschland ohne Zwang übertreten werden. Besondere ist nicht nachvollziehbar, dass der Landesbetrieb Straßen NRW mit der Planung einer Autobahn gegen die von seinem Dienstherrn erlassenen Vorschriften zum Lärmschutz im Städtebau verstößt.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Erhard T. Schoofs
1.1.2016

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



Planfeststellung Ausbau A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West Einwendung Nr. 11

Fehlende schalltechnische Untersuchung im Nahbereich der BAB A1

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Der geplante Ausbau der A 1 verstößt gegen die Lärmschutzverordnung. Wesentliche Gebiete im Nahbereich der A1 werden schalltechnische nicht untersucht.

Die Planung weist große inhaltliche Lücken auf, u. a. fehlen

- eine Untersuchung der Lärmauswirkung im Naherholungsgebieten am nördlichen Stadtrand von Leverkusen und der Rheinaue
- Angaben zu den Ausgangswerten (Immissionswerte) und
- eine Lärmkartierung.

Die vorgelegte Straßenplanung ist wegen formaler Mängel nicht genehmigungsfähig.

Ich beantrage daher, der Regierungspräsident möge beschließen:

Die vorgelegte Planung zum Ausbau der A1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen West wird im Planfeststellungsabschnitt 1 wegen einer mangelhaften Untersuchung und Planung des notwendigen Schallschutzes in den betroffenen Erholungsgebieten und wegen fehlender Untersuchung nahe liegender Alternativen nicht genehmigt.

Lärm

Lärm ist heute eines der gravierendsten Umweltprobleme: Sehr viele Menschen fühlen sich durch den immer stärker werdenden Lärm belästigt, besonders durch den Verkehrslärm. Für die Wahrnehmung von Geräuschen verfügt der Mensch über ein eigenes Sinnesorgan.

Das Ohr es hört nie weg und ist „immer ganz Ohr“.

Jedes Geräusch wird registriert und bewertet, ob es wichtig oder unwichtig ist und ob es Gefahr bedeutet oder nicht.

Psychische Auswirkungen

- Stress und Nervosität als Risikofaktoren für Herzinfarkt
- üble Laune, Ärger, Ohnmachtgefühle
- Beeinträchtigung des Lebensgefühls
- Erhöhung des Medikamentenkonsums
- Zunahme von Fehlern
- Abnahme der Lernfähigkeit

Soziale Auswirkungen

- Anheben der Stimme, Unterlassen von Kommunikation
- Veränderung der Nutzung von Wohnräumen, Balkonen und Gärten sowie des Lüftungsverhaltens
- Abnahme von Hilfsbereitschaft und häuslicher Geselligkeit
- soziale Isolation

Lärmschutzvorschriften

Entsprechend seiner Bedeutung ist der Lärmschutz in Deutschland in vielfältiger Weise gesetzlich geregelt. Unter anderem sind Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Geräuschen beim Neubau oder wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen in Form einer Lärmschutzverordnung festgelegt worden.

Lärmschutznachweise

Das Berechnungsverfahren, mit dem der Nachweis des Lärmschutzes geführt werden muss, ist ebenfalls gesetzlich festgelegt, in folgender Form:

**Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm
nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)**

Die in der oben genannten Bekanntmachung bezeichneten Berechnungsverfahren wurden im Einvernehmen zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachstehend bekannt gemacht. Bundesanzeiger 17.8.2006 Bonn, den 22. Mai 2006, BMU-Az.: IG I 7 - 41008/5-1, BMVBS-Az.: S 13/7144.2/02-07/501187

Planfeststellungsunterlagen von Straßen NRW

**In den Planfeststellungsunterlagen von NRW werden die
hauptsächlich vom Verkehrslärm betroffenen Gebiete neben der A1 nicht untersucht.**



Abb. 2 Übersicht der Schutzabschnitte rechtsrheinisch

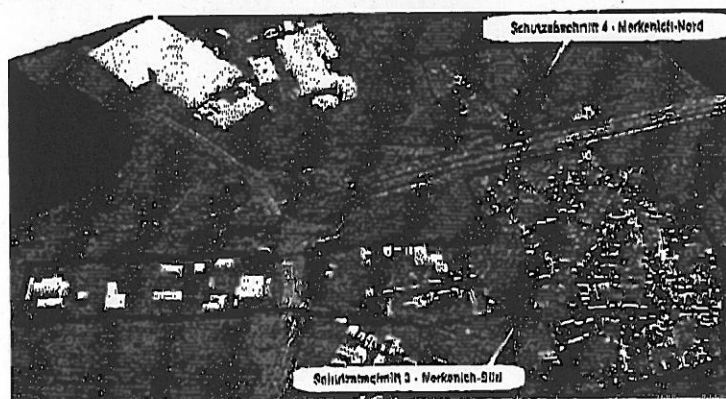


Abb. 3 Übersicht der Schutzabschnitte linksrheinisch

Auszüge aus Unterlage 17.1, S.12 der Planfeststellungsunterlagen

Aus den Darstellungen von Straßen NRW wird deutlich, dass weite Bereiche südlich der A1 schalltechnisch nicht untersucht worden sind. Untersuchungen der Lärmauswirkung sind in den Planfeststellungsunterlagen an anderer Stelle nicht zu finden

Mit der vorgelegten Planung für den Ausbau der A1 verfehlt der Landesbetrieb Straßenbau NRW bei weitem die vom Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erlassenen Richtlinien zum Lärmschutz im Städtebau und die von der Bundesregierung erlassenen Bestimmungen zum Schutz vor Straßenlärm bei weitem.

Es ist nicht hinnehmbar, dass von Straßen NRW in Auftragsverwaltung des Bundes die geltenden Vorschriften zum Lärmschutz nicht beachtet werden und die Auswirkung des Lärms im Nahbereich der Autobahn nicht einmal untersucht worden ist.

Als Alternative mit vollständigen Lärmschutz steht die Untertunnelung des Rheins zur Verfügung. Diese Alternative ist von Straßen NRW nicht näher untersucht worden sondern in einem frühen Stadium ohne triftige Gründe ausgeschlossen worden.

Die vorgelegten Unterlagen zur Planfeststellung sind nicht nur mangelhaft, weil eine schalltechnische Untersuchungen im Nahbereich der A1 fehlt, sondern vor allem, weil keine vergleichende Berechnung der Kosten und des Nutzens für eine Tunnelvariante und eine Brückenvariante und für eine Variante mit einer Kombination von Brücke und Tunnel vorgelegt worden sind.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. L. T. Schoofs

Erhard T. Schoofs

1.1.2016

Bauwirtschaftliche Ingenieur Beratung
Rheinquerung BAB A 1

Dipl.-Ing. Helmut Hesse
Seite 1 von 12

Formale Qualität der Planfeststellungsunterlagen

28.11.2015

Planung der Rheinquerung der BAB A1

Formale Qualität der Planfeststellungsunterlagen

Inhaltsverzeichnis

1	Untersuchungsgegenstand.....	2
2	Planfeststellungsunterlagen.....	2
2.1	Inhalt.....	2
2.2	Qualität	2
3	fehlende Angaben	3
3.1	Baukosten.....	3
3.1.1	Verwaltungsbestimmungen zur Kostenermittlung	4
3.1.2	Beschreibung AKVS 2015.....	4
3.1.3	Klärungsbedarf der Bau- und Investitionskosten.....	6
3.2	Wirtschaftlichkeit	7
3.2.1	Verwaltungsbestimmungen zur Wirtschaftlichkeit.....	7
3.2.2	Klärungsbedarf bezüglich der Wirtschaftlichkeit.....	8
3.3	Baugrunduntersuchungen	9
3.4	Variantenuntersuchungen	10
4	Bewertung	11

Verfasser:

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

1 Untersuchungsgegenstand

Gegenstand der nachfolgenden Untersuchung sind der formale Inhalt und die Qualität der Planfeststellungsunterlagen zur Rheinquerung der Bundesautobahn A1.

Die Planung ist soweit fortgeschritten, dass die Planfeststellungsunterlagen bis 16.1.2016 zur Einsichtnahme ausliegen.

In diesem Bericht

- beschreibe ich Inhalt und Qualität der Planungsunterlagen,
- verweise auf die fehlenden Angaben,
- bewerte die Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit und
- gebe in Form von Fragen den wesentlichen Klärungsbedarf wieder.

2 Planfeststellungsunterlagen

2.1 Inhalt

Die Ausschreibungsunterlagen für den Ausbau der Bundesautobahn A 1 zwischen der Anschlussstelle Köln-Niel und dem Autobahnkreuz Leverkusen-West umfasst 287 PDF Dateien darunter

- einen Erläuterungsbericht,
- diverse Lagepläne,
 - der geplanten Straßen,
 - und des Leitungsbestandes,
- diverse Höhenpläne der geplanten Straßen sowie
- weitere Lagepläne
 - für Immissionsschutzmaßnahmen,
 - für Entwässerungsmaßnahmen,
 - für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
 - und für den Grunderwerb,
- dazu weitere Angaben
 - zu den Querschnitten der geplanten Straßen,
 - zu den immissionstechnischen Untersuchungen,
 - zu den umweltfachlichen Untersuchungen,
 - zu den Altablagerungen Dhünaue und
 - zu den Leitungsverlegungen.

2.2 Qualität

Die Planfeststellungsunterlagen sind der Größe und Bedeutung des Projektes angemessen umfangreich.

Darunter leidet die Übersichtlichkeit sehr. Auch versierte Fachleute müssen lange in vielen und umfangreichen Dateien suchen bis sie auf die benötigten Angaben stoßen.

Häufig ist die Suche vergeblich.

Einzelheiten von untergeordneter Bedeutung werden in eingehender Planungstiefe und epischer Breite (hydraulische Leistungsfähigkeit und Ausbildung der Straßengräben) wiedergegeben.

Einzelheiten von wesentlicher Bedeutung (Materialien und Gestalt der Brücken) werden verschwiegen oder sind unter Umständen noch nicht geklärt.

3.1.1 Verwaltungsbestimmungen zur Kostenermittlung

Sachverhalt

Verschiedene Verwaltungsbestimmungen regeln die Ermittlung der Baukosten im Fernstraßenbau. Sie werden von Mitarbeitern aus den Verkehrsministerien des Bundes und der Bundesländer in speziellen Ausschüssen erarbeitet und vom Bundesminister für Verkehr als sogenannte Allgemeine Rundschreiben (ARS) den Verkehrsministerien der Länder zur Einführung empfohlen. Die Länderminister erteilen den nachgeordneten Verwaltungsbehörden in der Regel inhaltsgleiche Erlasse, so dass die Allgemeinen Rundschreiben für die Verwaltung verbindlich werden.

Diverse Richtlinien bilden den Leitfaden zur Veranschlagung und der Kostenfortschreibung von Baumaßnahmen im Bundesfernstraßenbau. Mehrere der entsprechenden Bestimmungen wurden in einer Vorschrift zusammengefasst, ergänzt und auf einen zeitgemäßen Stand gebracht. Der Bund Länder Ausschuss hatte bereits im Jahr 2013 seine Arbeit an dieser Vorschrift abgeschlossen und sie einstimmig dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Einführung empfohlen.

Außerdem hat der Bundesrechnungshof auf die Einführung gedrungen.

Diese Verwaltungsvorschrift ist seit September 2015 in Kraft. Sie trägt den Namen:

Anweisung zur Kostenermittlung, Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung sowie zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2015)

Diese Bestimmung muss für die Rheinquerung der BAB A1 angewendet werden.

3.1.2 Beschreibung AKVS 2015

Die nachfolgenden Ausführungen sind weitgehend dem Gutachten des Bundesrechnungshofs über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau vom 14.4.2014 entnommen. Wörtliche Wiedergaben sind „kursiv“ eingeblenet.

Formale Qualität der PlanfeststellungsunterlagenSachverhalt

Bei der Kostenermittlung eines Bundesfernstraßenprojektes nimmt der Grad der Genauigkeit mit dem Planungsfortschritt und den dabei zur Verfügung stehenden Informationen zu.

Im Bundesfernstraßenbau können fünf Kostenermittlungsstufen unterschieden werden.

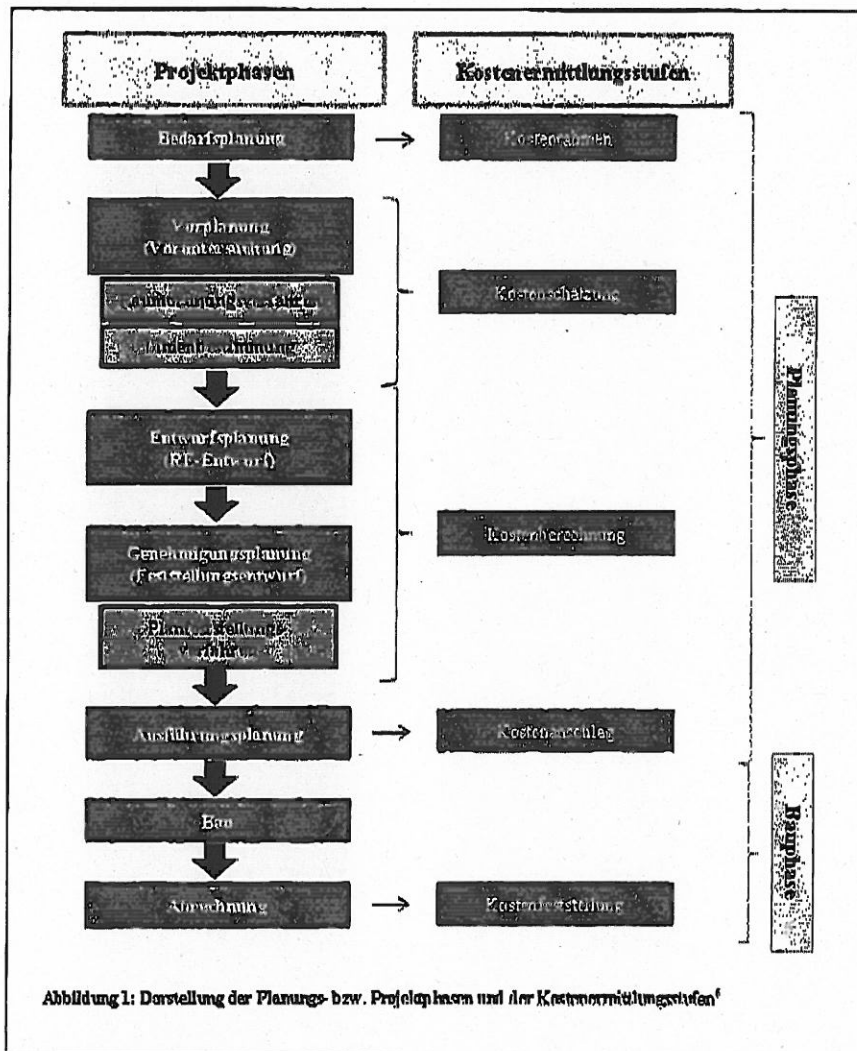


Bild 1 Planungsphasen und Kostenermittlungsstufen

Stand 14. 4. 2014 Quelle: Gutachten des Bundesbeauftragten für die Wirtschaftlichkeit der Verwaltung (Bundesrechnungshof)

Bereits im Stadium der Entwurfsplanung und noch vor dem Planfeststellungsentscheid ist eine Kostenberechnung erforderlich.

3 fehlende Angaben**3.1 Baukosten**

Zur Wirtschaftlichkeit wird auf Seite 61 in Ziffer 3.2.3.6, auf Seite 78, in Ziffer 3.3.3.6 und auf Seite 95 in Ziffer 3.4.3.5 des Erläuterungsberichtes zur Planfeststellung Stellung genommen.

Dabei werden keine Kosten genannt.

Neben allgemeinen Aussagen werden Prozentzahlen eines Kostenvergleichs zwischen den untersuchten Varianten wiedergegeben.

Die Angaben sind

- weder ausreichend,
- noch verständlich ,
- noch nachprüfbar
- oder einwendungsfähig.

Die Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Köln) und die interessierte Öffentlichkeit (Bürger, Mandatsträger, Amtsträger und Presse) haben einen Anspruch darauf zu erfahren, wie viel Steuergeld für welche Bauleistung investiert werden soll.

Üblich ist die Angabe der Baukosten in den Planfeststellungsunterlagen in dem Kapitel Ingenieurbauwerke in folgender Form

<u>Hauptabmessungen</u>	
Kreuzungswinkel:	ca. 47 °°
Lichte Weite:	ca. 66,00 m
Konstruktionshöhe:	ca. 1,60 m
Lichte Höhe:	z 4,70 m
Breite zwischen Geländern:	ca. 29,60 m
Brückenfläche:	ca. 2.035 m²
Kostenschätzung:	ca. 6.600.000,- €

und im Kapitel Kosten in folgender Form

Die Gesamtkosten für die Maßnahme betragen 225,749 Mio. € (Brutto). Sie gliedern sich wie folgt auf:	
• Baukosten	214,357 Mio. € (Brutto)
	davon 40,246 Mio. € für Brücken
	davon 16,473 Mio. € für Stützwände
	davon 67,422 Mio. € für Tunnel
	davon 6,921 Mio. € für sonstige Anlagen
• Kosten Grunderwerb	11,392 Mio. € (Brutto).

Derartige Angaben fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vollständig.