

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



An die Mitglieder der Gremien,
in denen unser Antrag zur Vorstellung der Planungen der KOMBILÖSUNG durch
Vertreter der BÜRGERINITIATIVEN behandelt wird.

Sehr geehrte Mitmenschen,

zum Planfeststellungsbeschluss/zur Genehmigung der Bezirksregierung zum
ersten Bauabschnitt des Um- und Ausbaus der A1/A3/A59, inklusive Rhein- und
Deponiequerung sowie beide Leverkusener Kreuze, hat unsere Fraktion, u. a. mit
Hilfe des Sachverständigen Dipl. Ing. Hesse aus Hannover, eine umfassende
Stellungnahme bzw. Wertung erarbeitet, um unsere weitere Fraktionsarbeit an
diesem, uns alle wohl noch etliche Jahre beschäftigenden Thema, zu ordnen und
zu strukturieren.

Wir möchten Ihnen zu unserem Antrag einen Kernpunkt unserer Überlegungen
zu den anstehenden Beratungen in der Hoffnung übermitteln, dass dies zum
besseren Verständnis der Problematik beiträgt.

Sollten Sie darüber hinaus weitere Informationen benötigen bzw. wünschen,
stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung !

Wir verweisen hier aber auch auf unsere 23 Einzelstimmungen zum
Planfeststellungsbeschluss, wo die Gesamt

Wir bitten für einige sprachliche Fehler und Unsauberkeiten um Verständnis, da
beim Kopieren irrtümlich eine noch nicht endgültig durchgesehene Fassung
verwendet wurde und dieser Mangel jetzt - auf die Schnelle - nicht behoben
werden kann.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A.

(Erhard T. Schoofs)

Mängel der Variantenauswahl

Inhaltsverzeichnis:

1	Aufgabe	2
2	Ergebnis	2
3	Gesehenvermerk	3
3.1	Verfahren	3
3.2	Entscheidungskriterien	4
3.2.1	Tunnelvariante	4
3.2.2	Baukosten	6
3.2.3	Nutzen-Kosten-Verhältnis	6
4	Planfeststellungsunterlagen	8
4.1	Ziele	8
4.2	Tunnelbauvarianten	9
4.3	Bewertung der untersuchten Tunnellösungen	10
4.3.1	mehr Tunnel geplant als notwendig	10
4.3.2	Tunnel gegen ein unüberwindliches Hindernis geplant	10
4.3.3	Kein Anschluss an die A 59 möglich	10
4.4	Ausschlussgründe für die Tunnelbau Optionen	11
4.5	KOMBILÖSUNG mit Brücke und Tunnel	11
4.6	Unzutreffende Ausschlussgründe	11
4.6.1	fehlende Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West	11
4.6.2	Spätere Inbetriebnahme	12
4.6.3	Eingriffe in die Deponie Dhünnaue	12
5	Planfeststellungsbeschluss	13
5.1	Realisierung von Kombilösungen	13
5.1.1	Vergleichsprojekte	13
5.1.2	Bauverfahren	14
5.1.3	Baukosten	14
5.2	Durchgangsverkehrstunnel	15
5.2.1	Lagepläne	15
5.2.2	unzureichende Nutzung	16
5.2.3	Aufgeständerte Fahrbahn	17
5.3	Lärmschutz	17
5.3.1	Gesetzliche Grundlagen	18
5.3.2	Bewertungsmaßstab	18
5.4	Feinstaub	19
5.5	Bauzeit	20
5.6	Montage der Rheinbrücke	21

1 Aufgabe

in Bd. 3 (Mängel der Variantenauswahl) sollen in chronologischer Reihenfolge

- aus dem Gesehenvermerk des Bundesministers für Verkehr und
- anhand der Angaben des Vorhabenträger in den Planfeststellungsunterlagen
- in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses

die Mängel und Fehler aufgezeigt werden, die letztlich zu einer fehlerhaften Entscheidung der Bezirksregierung geführt haben.

2 Ergebnis

Der Baulastträger ist vom Vorhabenträger bei der Variantenauswahl unzureichend unterrichtet worden. Die vorgestellte Tunnelbauvariante war nicht durchdacht und wegen vieler grober Fehler von Anfang an nicht akzeptabel. Die Möglichkeiten, die der Tunnelbau zur Klärung des Rheins bietet, wurden höchst oberflächlich betrachtet.

Ein technischer Wettbewerb auf gleicher Bearbeitungstiefe zwischen einer Tunnelbaulösung und einer Brückenbaulösung hat nicht stattgefunden.

Der Vorhabenträger hat in den Planfeststellungsunterlagen Tunnellösungen ausgeschlossen. Die Ausschlussgründe treffen nicht auf die KOMBILÖSUNG zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat abschließend mehrere Tunnellösungen untersucht und verworfen. Dabei handelt es sich um reine Tunnellösungen zur Rheinquerung ohne eine Brücke über den Rhein. Die Ausschlussgründe treffen nicht für die KOMBILÖSUNG zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat vergleichende Untersuchungen bezüglich der Bauzeit eingestellt und dabei auf angebliche Nachteile der KOMBILÖSUNG hingewiesen.

Alle in dem Planfeststellungsbeschluss wiedergegebenen Argumente gegen die KOMBILÖSUNG sind nachweislich unzutreffend.

3 Gesehenvermerk

3.1 Verfahren

Der Gesehenvermerk des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur ist ein formaler Verwaltungsakt der Bauverwaltung bei der Planung und Genehmigung von Maßnahmen des Fernstraßenbaus.

Mit dem Gesehenvermerk bestätigt der Baulastträger (Bundesrepublik Deutschland) dem Vorhabenträger (Landesbetrieb für Straßenbau Nordrhein-Westfalen) dass er die Planung zur Kenntnis genommen hat und beabsichtigt, die benötigten Mittel beim Bundestag zu beantragen.

Der Gesehenvermerk ¹wurde unterschrieben

am 12.5.2015 für den Bund
am 11.5.2015 für das Land
am 8.5.2015 für Straßen NRW.

Der Gesehenvermerk enthält 4 Auflagen. Diese betreffen:

- die Ausbildung der Ein- und Ausfahrten und zugehörigen Verkehrsstärken
- die Darstellung von Zwangspunkten für Brückenpfeiler in dem Erläuterungsbericht
- die Sicherung eines Geländesprungs für einen Radweg und
- die Erläuterung von Erhaltungsanteilen.

Der Gesehenvermerk hält einen Punkt als noch zu klären und offen. Dies betrifft die Eingriffs- und Ausgleichsregelungen.

Der Gesehenvermerk nimmt Bezug auf die eine Besprechung in der die Vorplanung vorgestellt worden ist. Diese Besprechung fand am 30. 4. 2014, also rund ein Jahr vorher, am Dienstsitz Bonn des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur statt. An dieser Besprechung haben² teilgenommen:

- 4 Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr
- 3 Vertreter des Landesministeriums von Nordrhein-Westfalen
- 6 Vertreter des Landesbetrieb für Straßenbau von Nordrhein-Westfalen
- 4 Vertreter von Planungsbüros.

Das zentrale Thema der Projektvorstellung³ ⁴im Verkehrsministerium in Bonn war die Variantenauswahl.

¹ Anlage 3.1 Gesehenvermerk

² Anlage 3.7 Teilnehmerliste

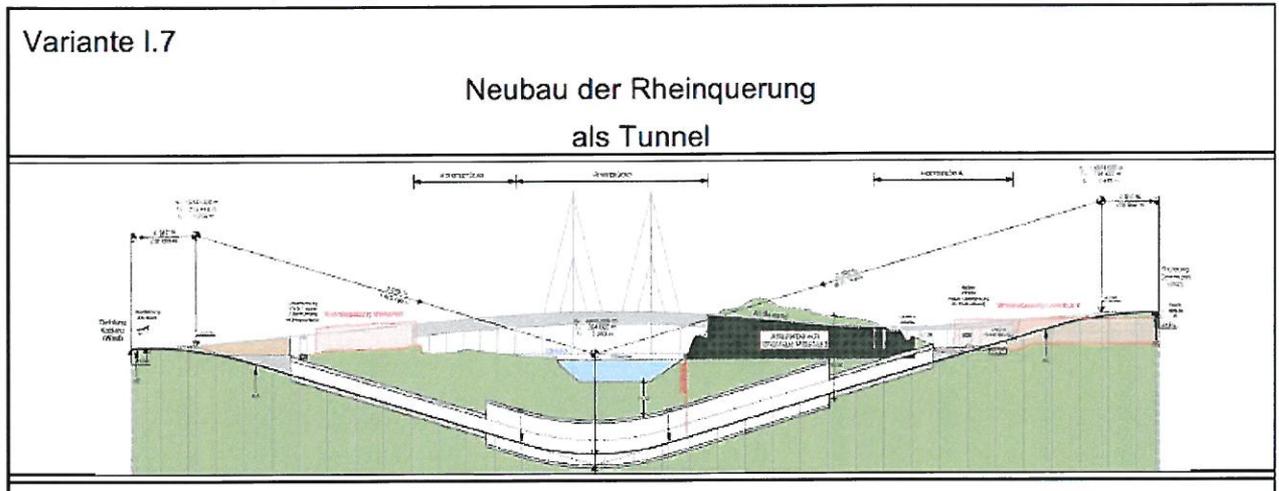
³ Anlage 3.4 Dossiers zum Variantenvergleich (24 Seiten)

⁴ Anlage 3.5 PowerPoint Präsentation zur Projekt Abstimmung (42 Seiten)

3.2 Entscheidungskriterien

3.2.1 Tunnelvariante

In der Variantengruppe I, die sich beschränkt auf die Linienführung der A1 wurde der Neubau der Rheinquerung als Tunnel betrachtet.⁵



Quelle: Planfeststellungsunterlagen vom 30.10.2015 Unterlage 1 Seite 43
identisch mit Präsentation vom 30.4.2014 im BMVI

Der Tunnel ist im Längsschnitt dargestellt. Aus dem Längsschnitt, der Beschreibung und dem in den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Lageplan ist zu erkennen

- dass der Tunnel jeweils am Fuße der Brückenrampen beginnt und mit sehr steilen Rampen unter den Rhein abtaucht.
- große Abschnitte der Rheinquerung im Rheinvorland und in der Deponie Dhünnau in offener Bauweise hergestellt werden sollen,
- die Tunneleingänge im Überflutungsgebiet des Rheins liegen,
- die Rampen den offenen Abfluss des Gewässers Dhünnau absperrn,
- eine unterirdische Führung des Gewässers Dhünnau eine ökologische Barriere bildet und mit der Gefahr von Überflutungen verbunden ist,
- die Zufahrt zum Entsorgungszentrum Bürrig abgesperrt wird,
- die Längsneigung des Tunnels mehr als 3 % beträgt,
- der Tunnel keine Durchgangsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer bietet,
- der Tunnel mit einem großen Eingriff in die Deponien Dhünnau Nord und Dhünnau Mitte verbunden ist,
- für den Bau des Tunnels das AK Leverkusen West zeitweise gesperrt werden muss.

⁵ Variante I.7 Neubau Rheinquerung als Tunnel

Die im Bundesministerium für Verkehr am 30.4.2014 vorgestellte Variante I.7 ist von der weiteren Untersuchung ausgeschlossen worden.

Der Ausschluss ist zu Recht erfolgt, weil

- die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) die zulässige Längsneigung mit 3 % begrenzt und 2,5 % zur Anwendung empfiehlt,
- Längsneigung über 3 % sind für Autobahntunnel verboten sind,
- der Bau der Rampen und der Abschnitte des Tunnels im Rheinvorland in offener Bauweise mit der Gefahr verbunden ist dass, dass ein Hochwasser des Rheins die Wände der Baugruben überflutet und in die offene Tunnelbaustelle eindringt. Das führt zu einer Bedrohung von Leib und Leben des Baustellenpersonals,
- die Lage der Tunneleingänge im Überflutungsgebiet des Rheins mit der dauerhaften Gefahr verbunden ist, dass der Tunnel bei Hochwasser geflutet wird. Das würde die größte bisher eingetretene Katastrophe im Straßenverkehr erzeugen,
- eine Absperrung des Gewässers Dhünnaue aus wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gründen nicht genehmigungsfähig ist,
- eine Absperrung der Zufahrt zum Entsorgungszentrum Bürrig zu Umwegverkehr der von den bereits überlasteten Straßen im Umfeld des Entsorgungszentrums und innerhalb der Stadt Leverkusen führt, der nicht mehr aufgenommen werden kann,
- eine Absperrung der Zufahrt zum Entsorgungszentrum Bürrig zu einer massiven Behinderung der Entsorgungseinrichtungen führt mit schwerwiegenden und dauerhaften Folgen für deren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit,
- ein Eingriff in die Altablagerungsflächen Dhünnaue Nord und Dhünnaue Mitte aus ökologischen Gründen nicht genehmigungsfähig ist,
- ein Eingriff in die Altablagerungsflächen Dhünnaue Nord und Dhünnaue Mitte mit extremen Risiken für die menschliche Gesundheit verbunden ist,
- ein Eingriff in die Altablagerungsflächen Dhünnaue Nord und Dhünnaue Mitte mit extremen Kosten verbunden ist.

Wertung des Unterzeichners

Der Neubau der Rheinquerung als Tunnel ist in der vorgestellten Form mit so vielen Fehlern behaftet, dass er von vornherein ausscheidet.

Die Fehler sind auch ohne tunnelbautechnischen Sachverstand leicht erkennbar.

Es bleibt die Frage offen, wie ein verantwortungsbewusster Ingenieur es wagen kann, im Bundesverkehrsministerium diese Lösung überhaupt vorzustellen.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass die Untersuchung der Variante 1.7 dem Nachweisdienen sollte, dass auch eine Tunnellösung untersucht worden sei.

Es wurde eine Nonsenslösung untersucht, die weder prinzipiell noch in irgend einem Detail mit der KOMBILÖSUNG verglichen werden kann.

Bei der KOMBILÖSUNG Lösung wird die Deponie nicht angetastet.

Bei der KOMBILÖSUNG kann nach 3 Jahren Bauzeit die Gewichtsbeschränkung der Rheinbrücke aufgehoben werden.

Bei der KOMBILÖSUNG werden dem Verkehr mehr Fahrspuren angeboten als bei der Vorzugsvariante der Straßenbauverwaltung.

Bei der KOMBILÖSUNG bleiben der nördliche Teil des Autobahnkreuzes Leverkusen und die Zufahrten zum Entsorgungszentrum Bürrig und den Bayer Werken erhalten.

3.2.2 Baukosten

In der Projektabstimmung über die Unterlagen zum Gesehenvermerk werden in einem Abstimmungsvermerk bereits am 30. 4. 2014 die Gesamtkosten mit 609,2 Million € angegeben. Diese Kosten stimmen mit den in den Planfeststellungsunterlagen der ein Jahr später am 7.1.2015 aufgestellten Kostenberechnung (nach AKS 85) überein.

Tatsächlich liegen die Baukosten für die Vorzugsvariante von Straßen NRW unter realistischen Bedingungen bei 2.183 Million €⁶(Quelle?)

Wertung des Verfassers

Die Entscheidung des Baulastträgers und später auch der Genehmigungsbehörde beruht auf einer grob fehlerhaft Annahme bezüglich der zu erwartenden Baukosten.

3.2.3 Nutzen-Kosten-Verhältnis

In der Projektabstimmung über die Unterlagen zum Gesehenvermerk werden in einem Abstimmungsvermerk keine Angaben zum Nutzen-Kosten-Verhältnis gemacht. In diesem Abstimmungsvermerk ist grundsätzlich Angabe zum Nutzen-Kosten-Verhältnis gefordert.

Angaben zu Wirtschaftlichkeit und zum Nutzen-Kosten-Verhältnis sind ein wesentlicher Bestandteil der nach der vom Bundesminister für Verkehr in der Richtlinie RE 2012 vorgeschriebenen Unterlagen im Planungsprozess von Fernstraßen.

Wertung des Unterzeichners zum Gesehenvermerk des BMVI

Bei der Erteilung des Gesehenvermerk lagen wesentliche Unterlagen bezüglich der Wirtschaftlichkeit nicht vor.

Der Baulastträger ist bezüglich der Baukosten von Voraussetzungen ausgegangen, die nicht angenähert der Realität entsprechen.

Möglicherweise ist bereits aus diesen beiden Gründen die Planfeststellung aufzuheben. Der Baulastträger ist über die Folgen seiner Entscheidung unzutreffend und nicht ausreichend unterrichtet worden.

⁶ Anl. 5.1 Korrektur der Baukosten der Vorzugsvariante



1.1 Allgemeine Projektangaben

Straßenbauverwaltung Landesbetrieb Straßenbau NRW		
Straße/Bezeichnung Ausbau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen-West einschließlich Neubau der Rheinbrücke Leverkusen		
PROJIS-Nr.: 0513 9901 00, Land NW		
bisherige Projektabstimmungen PA 2 : 30.04.2014		
Bedarfsplan: Nicht enthalten	Linienbestimmung: Nicht erforderlich	
Länge: 4,55 km	Gesamtkosten : 608,2 Mio. € Investitionskosten: 270,0 Mio. € Erhaltungskosten : 338,2 Mio. €	Nutzen-Kosten-Verhältnis:

Quelle: Anlage zum Abstimmungsvermerke im BMVI

Angabe des Nutzen-Kosten-Verhältnis fehlt

4 Planfeststellungsunterlagen

4.1 Ziele

Die nachfolgenden Angaben sind den vom Landesbetrieb Straßenbau NRW am 23.11.2015 vorgelegten Planfeststellungsunterlagen entnommen (**Planfeststellung Unterlage 1, S.23, ff., „Vergleich der Varianten und Wahl der Linie“**). Im Rahmen der Vorplanung wurden 3 Variantengruppen gebildet.

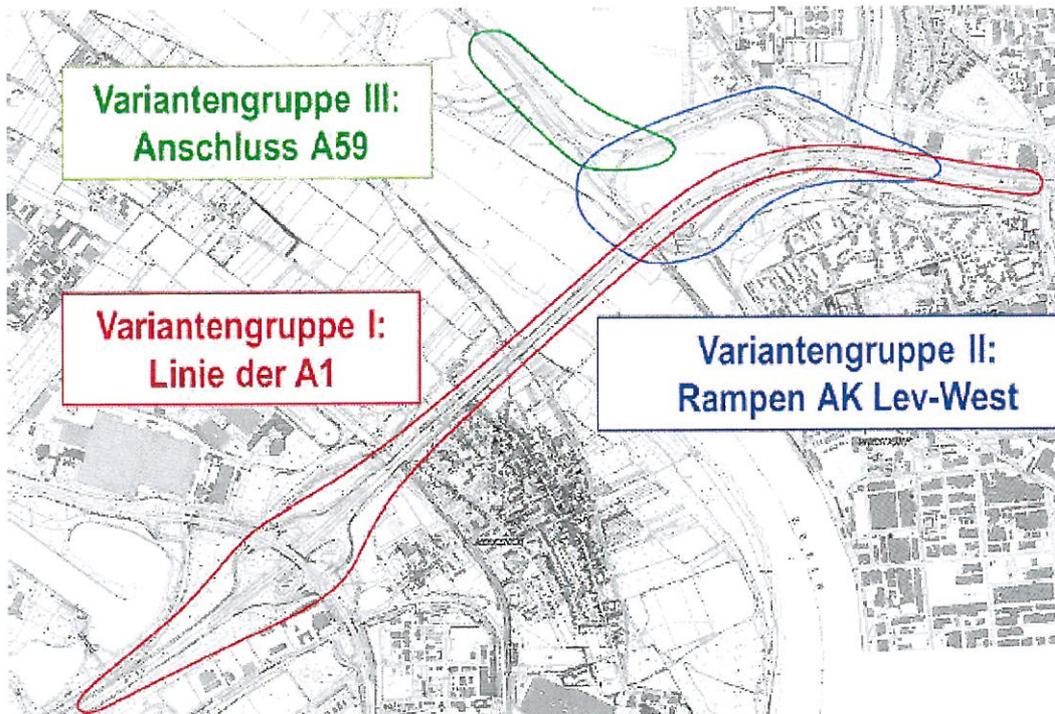


Abb. 1 Bereiche der Variantengruppen
Quelle: Planfeststellung Unterlage 1

Die Variantengruppe 1 betrifft die Rheinquerung. Das Ziel der Baumaßnahme wird vom Vorhabenträger auf Seite 34 des Erläuterungsberichtes der Planfeststellungsunterlagen näher beschrieben :

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

Außerdem werden folgende Feststellungen und Bewertungskriterien genannt:

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

4.2 Tunnelbauvarianten

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

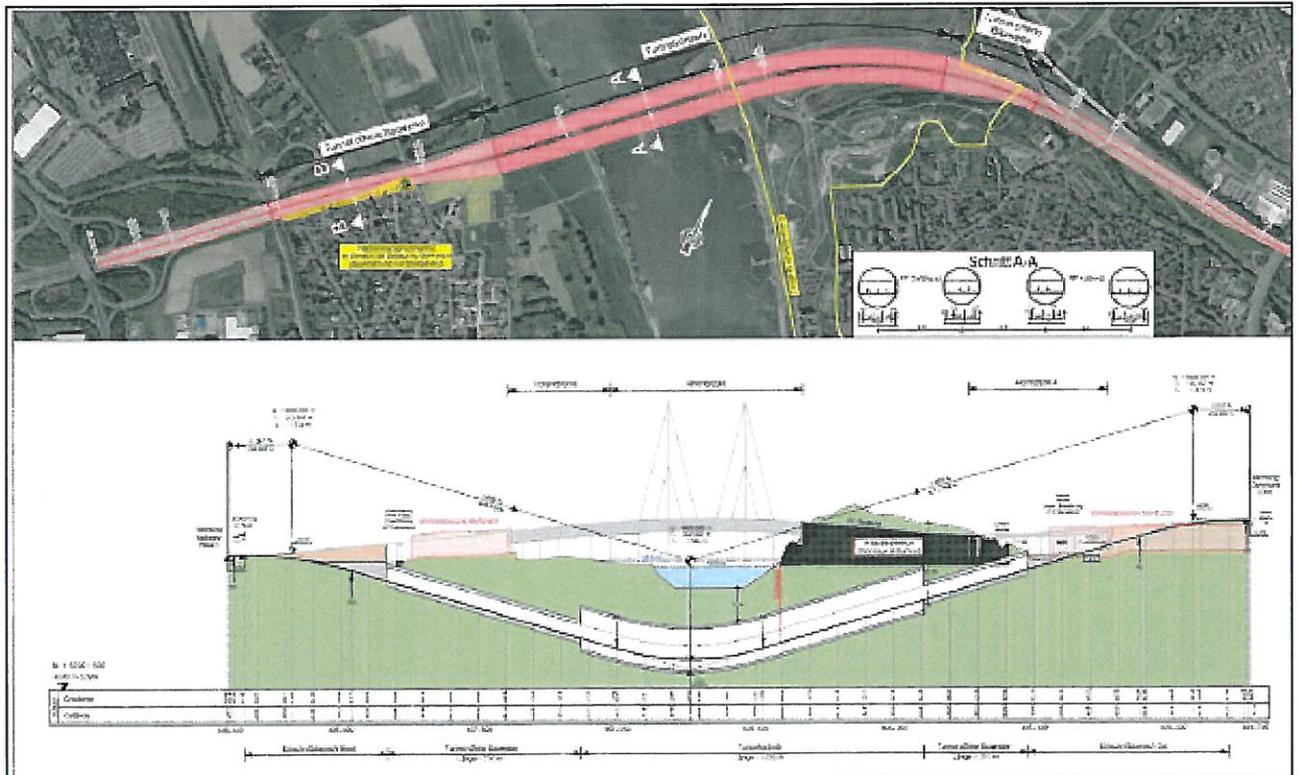


Abb. 9 Tunneltrasse in heutiger Lage der A1

Quelle: Planfeststellung Unterlage 1

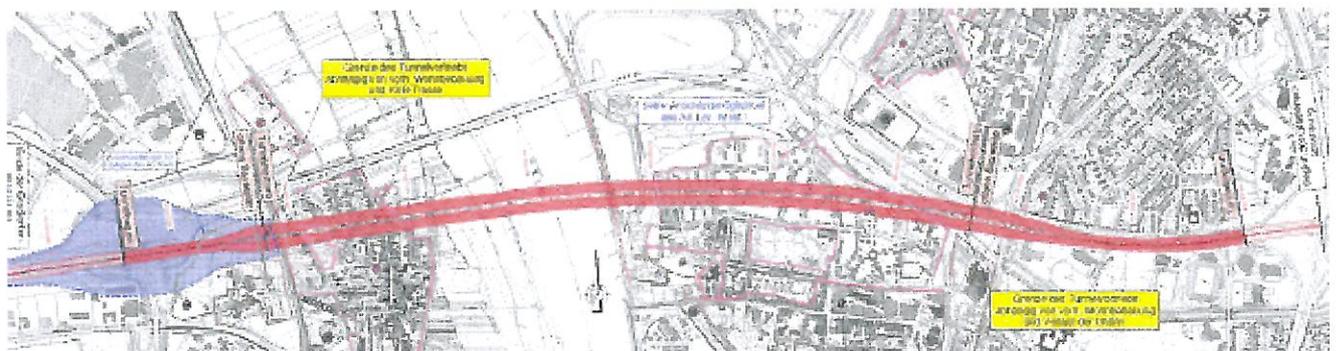


Abb. 10 Tunneltrasse südlich der Sperwand

Quelle: Planfeststellung Unterlage 1

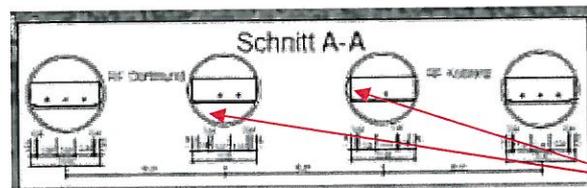
4.3 Bewertung der untersuchten Tunnellösungen

Die vom Vorhabenträger untersuchten Tunnellösungen sind so schwerwiegend fehlerhaft, dass sie bereits auf den ersten Blick ausgeschlossen werden müssen.

4.3.1 mehr Tunnel geplant als notwendig

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

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



Überflüssig

4.3.2 Tunnel gegen ein unüberwindliches Hindernis geplant

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

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

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

4.3.3 Kein Anschluss an die A 59 möglich

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

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

4.4 Ausschlussgründe für die Tunnelbau Optionen

Der Vorhabenträger nennt folgende Ausschlusskriterien für die Tunnelbauvarianten.

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

Quelle: Planfeststellung Unterlage 1 Seite 44, frühzeitig ausgeschiedene Varianten):

4.5 KOMBILÖSUNG mit Brücke und Tunnel

Die KOMBILÖSUNG, die nahe liegende Variante, sieht 2 Tunnel mit je 3 Richtungsfahrbahnen vor. Außerdem soll der marode Überbau der bestehenden Rheinbrücke mit einem schwerlastfähigen Überbau in gleicher Breite und Lage ersetzt werden. Auf der Brücke sind 4 Fahrspuren für den Betrieb der Autobahn und 2 weitere Spuren für den lokalen Verkehr möglich.

Bei der KOMBILÖSUNG werden alle Zufahrten und Abfahrten zur Rheinbrücke von der A 59, der Stadt Leverkusen, dem Entsorgungszentrum Bürrig und den Bayer Werken erhalten. Weder im Bauzustand noch im geplanten Betriebszustand wird die Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West eingeschränkt. Es werden im Gegenteil die Verkehrsverhältnisse durch die zusätzliche Rheinquerung für den Regionalverkehr verbessert.

4.6 Unzutreffende Ausschlussgründe

4.6.1 fehlende Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen-West

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

Der Ausschlussgrund einer mangelnden Funktionsfähigkeit des Autobahnkreuzes Leverkusen West trifft eher auf die Vorhabenträger geplante Brückenlösung zu.

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

Die vom Vorhabenträger geplante Baudurchführung führt zu Verkehrsstaus über einen Zeitraum von mehreren Jahren und zu unkontrollierbarem Ausweich- und Schleichverkehr durch die Stadt Leverkusen.

Der von Straßen NRW gewählte Ausschlussgrund für die Tunnellösung, die fehlende Funktionsfähigkeit für das AK Leverkusen West trifft für die KOMBILÖSUNG nicht zu.

Vielmehr ist bei der Realisierung der planfestgestellten Lösung die Funktionsfähigkeit des AK Leverkusen West über einen Zeitraum von 6-10 Jahren gestört.

4.6.2 Spätere Inbetriebnahme

Der Vorhabenträger führt aus, dass die Realisierungsmöglichkeit für einen Tunnellösung erst deutlich nach 2020 gegeben sei.

Dieses Ausschlusskriterium trifft nicht zu. Bei der KOMBILÖSUNG kann die Verkehrsbeschränkung auf der Rheinbrücke nach 3 Jahren Bauzeit aufgehoben werden. Außerdem kann bei der KOMBILÖSUNG, gleichzeitig an der Brücke und an der Tunnelanlage gleichzeitig gearbeitet werden, so dass nach 6 Jahren Bauzeit zusätzlich zur Brücke die Tunnelanlage in Betrieb genommen werden kann. (Siehe Anlage 4.3 und Erläuterungen in Bd. 4)

Mit dem raschen Ersatz der maroden Rheinbrücke wird mit der KOMBILÖSUNG das Verkehrsproblem dort gelöst, wo es entstanden ist, bei der überlasteten Rheinbrücke. Der Umweg über ein Ausräumen der Deponie Dhünnaue wird mit der KOMBILÖSUNG vermieden. Weitere Einzelheiten sind im Bd. 4 Bauzeit dargestellt.

4.6.3 Eingriffe in die Deponie Dhünnaue

Der Vorhabenträger führt aus, dass die Tunnellösung einen erheblichen Eingriff in die Altlast Dhünnaue erfordert.

Auch dieses Ausschlusskriterium trifft mehr auf die Brückenlösung, keinesfalls jedoch auf die KOMBILÖSUNG zu. Bei der KOMBILÖSUNG bleiben die Altlastenfläche Deponie Dhünnaue samt ihrer Oberflächenabdichtung und Sperrwand unangetastet.

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

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

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

und vieles andere mehr.

5 Planfeststellungsbeschluss

In dem Planfeststellungsbeschluss werden die Kriterien der Variantenauswahl in der Varianten-
gruppe 1 von der Planfeststellungsbehörde aufgegriffen und auf den Seiten 208 bis 221 ergän-
zend bewertet.

Dabei kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem gleichen Ergebnis, das bereits bei der Vorstel-
lung im Bundesverkehrsministerium am 30.4.2014 und in dem Planfeststellungsantrag vom
30.10.2015 wiedergegeben wird.

Die Tunnellösung wurde ausgeschlossen.

Der Ausschluss erfolgt auf Basis selbst gewählter Tunnelvarianten. Keine der von der Planfest-
stellungsbehörde untersuchten Tunnelbauvarianten stimmt mit der KOMBILÖSUNG über ein.
Insofern gehen alle ablehnenden Argumente an der Sache vorbei.

Nachfolgend werden dazu einige Aspekte beleuchtet.

5.1 Realisierung von Kombilösungen

Unter dieser Überschrift geht die Planfeststellungsbehörde auf das Thema von Kombilösungen ein
und erklärt, dass sie dem Argument einer früheren Fertigstellung nicht folgen kann. Zur Begrün-
dung der Ablehnung von Kombilösungen werden folgende Themen bewertet

- Vergleichsobjekte
- Bauverfahren
- Baukosten und
- Bauzeit.

Dabei ist festzustellen, dass die genannten Fakten den Tatsachen entsprechen. Die Schlussfolge-
rung sind jedoch unzutreffend sind.

5.1.1 Vergleichsprojekte

Die Querung der Unterelbe mit der Autobahn A 20 bei Glückstadt ist ein Beispiel für eine weitsich-
tige Gestaltung. Lange Zeit wurde von den Befürwortern des Brückenbaus mit dem Hinweis auf
die höheren Baukosten der Bau eines Tunnels unter der Elbe abgelehnt.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben sich je-
doch aus guten Gründen für eine Tunnellösung entschieden. Der Tunnel ist zwar teurer aber er
hält länger. Die Argumentation mit einem Vergleich der reinen Baukosten geht an den Tatsachen
vorbei. Entscheidend ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das hat in Glückstadt ohne jeden Zweifel
für die Tunnellösung gesprochen.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die KOMBILÖSUNG hat die Planfeststellungsbehörde nicht
untersucht.

Über die Klage gegen den Tunnelbau hat das Bundesverwaltungsgericht am 10.11.2016 ent-
schieden und die Klage zurückgewiesen⁷

⁷ BVerwG 9 A 18.15 - Urteil vom 10. November 2016

BVerwG 9 A 19.15 - Urteil vom 10. November 2016

Wie der Unterzeichner von den maßgebenden Projektbeteiligten erfahren hat, sind die genannten Baukosten für den Tunnel bei Glückstadt nicht kalkuliert worden sondern durch einen Vergleich mit dem Angebotspreis für die 4. Elbe Röhre in Hamburg abgeschätzt worden. Für den Unterelbetunnel bleibt der Preiswettbewerb der Baufirmen abzuwarten. Erst danach wird sich zeigen, ob die Kosten 231.000 € pro laufenden Meter Doppelröhre erreichen. Der Betrag ist außergewöhnlich hoch und wurde noch nie bei einem Schildvortrieb in Sanden und Kiesen aufgewandt.

Der außerdem von der Planfeststellungsbehörde als Vergleichsprojekt erwähnte Westerscheldetunnel ist, wie die Planfeststellungsbehörde zutreffend angibt in 6 Jahren mit 2 Röhren und 6,6 km fertig gestellt worden. Die spezifischen Kosten pro laufenden Meter Doppelröhre betragen beim Westerscheldetunnel 111.000 €/m, also wesentlich weniger als die freigegebenen Mittel für den Unterelbetunnel.

Das Beispiel des Unterelbetunnels, bei dem sich die Straßenbauverwaltungen aus 2 Bundesländern trotz der hohen Kosten für einen Tunnel entschieden haben und nicht für eine Brücke, spricht nicht gegen die KOMBILÖSUNG sondern dafür.

5.1.2 Bauverfahren

Zum Bauverfahren weist die Planfeststellungsbehörde zutreffend darauf hin, dass der im Bereich der Rheinquerung anstehenden Boden für den maschinellen Tunnelvortrieb geeignet ist.

Dieser Hinweis spricht nicht gegen eine KOMBILÖSUNG, sondern dafür.

5.1.3 Baukosten

Bei den Erörterungen der Baukosten kommt die Planfeststellungsbehörde letztendlich zu dem Ergebnis, dass die Baukosten einer Brücke in Kombination mit einem Tunnel über den dreifachen Kosten einer oberirdischen Streckenführung liegen werden.

Diese Ansicht ist dadurch zu Stande gekommen, dass die Planfeststellungsbehörde

- versäumt hat die unterschiedliche Gebrauchsdauer der Tunnellösung und der Brückenlösung in den Kostenvergleich mit einzubeziehen,
- die Kosten für das Ausräumen der Deponie nicht berücksichtigt hat,
- die Baukosten für den Brückenbau um rund 200 Million ⁸ zu niedrig angesetzt worden sind und
- der volkswirtschaftliche Schaden durch die Umwegkosten ⁹ unbeachtet geblieben ist.

Allein der volkswirtschaftliche Schaden durch die verspätete Fertigstellung der Rheinquerung bei einer Öffnung der Deponie Dhünnaue beträgt rund 750 Mio. € pro Jahr.

Die höheren Baukosten für die KOMBILÖSUNG werden bei weitem kompensiert durch die höhere Wirtschaftlichkeit und den Nutzen für die menschliche Gesundheit.

Bei der Erörterung der Baukosten gibt die Planfeststellungsbehörde außerdem an, dass der nördliche Teil der Rheinbrücke bereits nach 3 Jahren fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben werden kann. Das ist nur bei der KOMBILÖSUNG Lösung möglich, bei der Vorzugsvariante nicht. Es ist zu rechnen, dass der komplette Neubau der Nordbrücke mit Pfeilern und Widerlagern eine höhere Bauzeit erfordert als Ersatz des Überbaus bei Erhalt der Unterbauten.

Der wesentliche Trugschluss der Planfeststellungsbehörde besteht aber darin, dass sie die Zeit für das Ausräumen der Deponie nicht berücksichtigt hat. Dafür hat der Vorhabenträger selbst die Dauer von 7 Jahren ¹⁰ angegeben.

⁸ Anl. 5.1 und 5.4

⁹ Bd. 6 und Anl.6.1

¹⁰ Anl.2.3 Auftragsbekanntmachung für Überwachung der Arbeiten in der Deponie Dhünnaue

In einer detaillierten Untersuchung der Bauzeiten¹¹ ist der Unterzeichner zu dem Ergebnis gekommen, dass die Nordbrücke frühestens im Jahr 2025 also nach 9 Jahren Bauzeit in Betrieb gehen kann, wenn man die zeitlichen Angaben des Vorhabenträgers für die Arbeiten in der Deponie Dhünnaue berücksichtigt. Wenn man aber zuvor das nach Ansicht des Unterzeichners unumgängliche Ausräumen der Deponie bis auf den tragfähigen Baugrund berücksichtigt, dann kann die Nordbrücke erst nach 15 Jahren Bauzeit in Betrieb gehen.

Gerade die Bauzeit spricht für die KOMBILÖSUNG.¹²

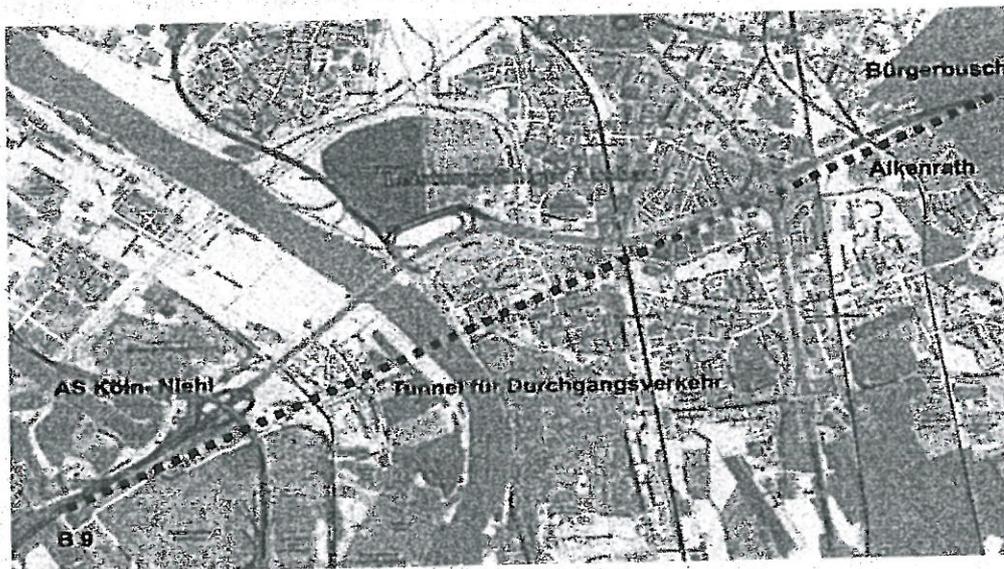
5.2 Durchgangsverkehrstunnel

Die Planfeststellungsbehörde behauptet, es sei ein Durchgangsverkehrstunnel vorgeschlagen worden. (Seite 211) Wer diesen Durchgangsverkehrstunnel vorgeschlagen hat, wird nicht angegeben.

Der "Durchgangsverkehrstunnel" der Planfeststellungsbehörde gibt ausschließlich ausschließlich einen Autobahntunnel wieder. Diese Lösung hat nichts mit der KOMBILÖSUNG gemeinsam. Das wird aus dem Vergleich der Lagepläne deutlich.

5.2.1 Lagepläne

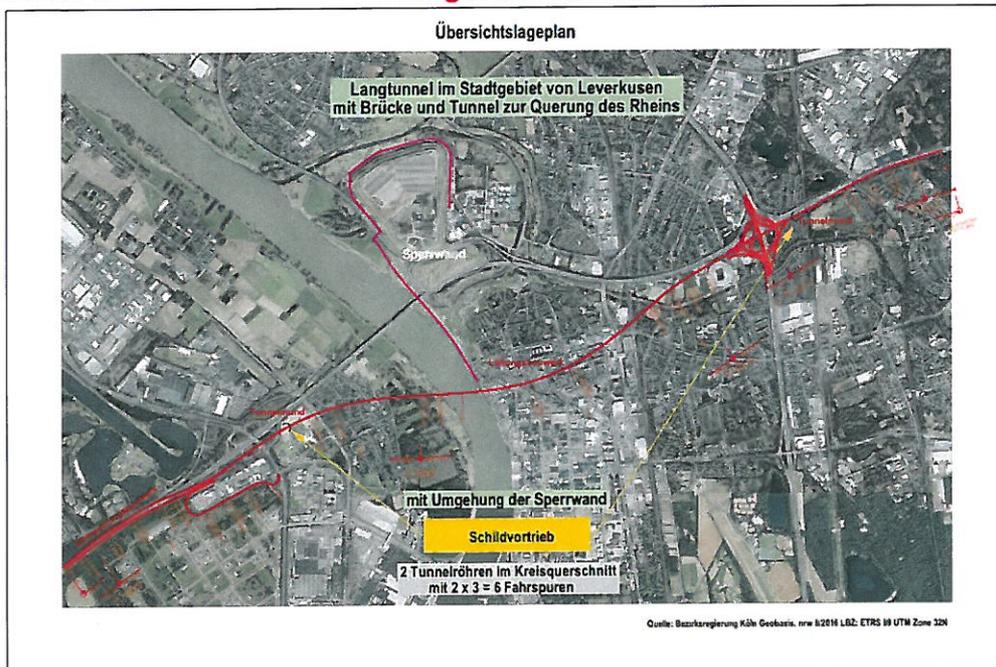
"Durchgangsverkehrstunnel"



Quelle: Planfeststellungsbeschluss Seite 211

¹¹ Bd. 4 Bauzeiten, Anl. 4.1

¹² Bd. 4 Bauzeiten, Anl. 4.3



Quelle Bd. 7 Anlage 7.2 Übersicht Lageplan Kombi Lösung mit Umgehung der Sperrwand

Die KOMBILÖSUNG der Kläger besteht aus einer Brücke in Verbindung mit mit einer Tunnelanlage.
Der "Durchgangsverkehrstunnel" der Planfeststellungsbehörde besteht nur aus einem Tunnel. Die Brücke fehlt.

Gemeinsamkeiten zwischen dem von der Planfeststellungsbehörde bewerteten Tunnel und dem Vorschlag der Kläger sind nicht zu erkennen.

Alle Folgerungen und die von der Planfeststellungsbehörde genannten Ausschlussgründe treffen auf die KOMBILÖSUNG nicht zu.

5.2.2 unzureichende Nutzung

Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf eine Untersuchung der verkehrlichen Nutzung der Tunnelstrecke und weist darauf hin,

- dass die Tunnelstrecke lediglich von 30.000 Fahrzeugen am Tag genutzt würde
- erneut eine aufgeständerte Fahrbahn (Stelze) hergestellt werden müsse und
- die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft nur in einem geringen Maß abgemindert würden.

Diese Feststellungen führen zur Ablehnung eines Durchgangsverkehrstunnels.

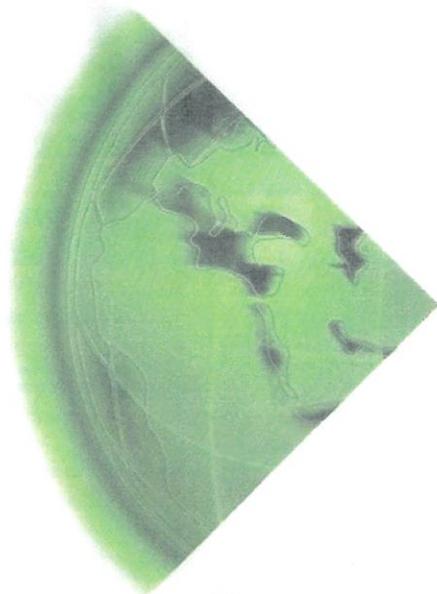
Diese Feststellungen treffen ohne Ausnahme auf die KOMBILÖSUNG nicht zu.

Verkehrliche Nutzung

Der Hinweis der Planfeststellungsbehörde auf die geringe Anzahl von 30.000 Fahrzeugen am Tag ist vermutlich dem Gutachten Brilon Bondzio Weiser vom Februar 2015 entnommen.

In diesem Gutachten wird im Auftrag des Vorhabenträgers die Auswirkung einer Abbindung des AK Leverkusen West (Tunnelvariante) untersucht.

Der untersuchte Planfall trifft nicht auf die KOMBILÖSUNG zu, weil bei der KOMBILÖSUNG das AK Leverkusen West über die Rheinbrücke an die A1 nicht abgebunden wird sondern angeschlossen bleibt.

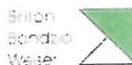


**Verkehrsuntersuchung
A1 Neue Rheinbrücke Leverkusen
Planfall Abbindung des AK Leverkusen-West
(Tunnelvariante)**

im Auftrag des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen,
Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln

Februar 2015

Dipl.-Ing. Alexander Sillus



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweesen mbH

Quelle: Gutachten vom Februar 2015 zur Abbindung des AK Leverkusen-West

5.2.3 Aufgeständerte Fahrbahn

Bei der KOMBILÖSUNG ist keine aufgeständerte Fahrbahn (Stelze) vorgesehen.
Der Ablehnungsgrund ist unzutreffend.

5.3 Lärmschutz

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei ihrer Analyse zu dem Ergebnis, dass keine nachhaltige Verbesserung der Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch die Tunnellösung eintreten wird, weil zusätzlich zu dem Tunnel für den Durchgangsverkehr ein Teil der Autobahn A1 über eine aufgeständerte Fahrbahn geführt werden muss.

Diese Überlegung trifft auf die KOMBILÖSUNG nicht zu. Das Gegenteil ist der Fall. Mit der KOMBILÖSUNG wird eine deutlich Abnahme der Lärmbelastung erreicht. Die Verringerung des Lärms betrifft nicht nur die Wohnbebauung, sondern auch die Freiflächen.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für die Lärmbelastung in Wohngebieten und die Richtwerte des Landes Nordrhein-Westfalen für Erholungsflächen können nach Angaben des Vorhabenträgers bei der Vorzugsvariante nicht eingehalten werden. Selbst bis zu 10 m hohe Lärmschutzwände reichen nicht aus.