

Planfeststellungsverfahren Ausbau BAB 1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West einschließlich Neubau der Rheinbrücke Leverkusen

Sehr geehrte Damen und Herren.

Sehr geehrter Herr Bierbaum

1.

Zunächst darf förmlich gerügt werden, dass die Fachbeiträge des TÜV –Rheinland bezüglich der Gefahrenabschätzung des Bauvorhabens nach der so genannten Seveso III –Richtlinie (Fertigstellung November 2015 und Anfang Januar 2016) nicht bereits Bestandteil der ersten Offenlage zu oben genanntem Planfeststellungsverfahren gewesen sind.

Es darf zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein möglicher Verstoß gegen Artikel 15, Absatz 2 bis 7 der Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 angezeigt werden.

Da das Planvorhaben nach Mitteilung des Vorhabenträgers bereits Ende 2012 zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden ist, bestand ausreichend Zeit die Öffentlichkeit in die Planungen auch unter Berücksichtigung der Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 mit einzubeziehen.

2.

Weiterhin ist bislang ebenfalls nicht ersichtlich, ob für die avisierte Öffnung des Deponiekörpers im Rahmen des Ausbaus der BAB 1 in Leverkusen-Wiesdorf inklusive des Ausbaus des BAB-Kreuzes Leverkusen – West im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 die Notwendigkeit und Erforderlichkeit einer Gefährdungsabschätzung nach dieser Richtlinie vorgesehen ist ?

3.

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Studien vermögen in ihrer Zielsetzung und Konklusion nicht zu überzeugen.

Bereits an den zugrunde gelegten Ausgangsparameter dürfen erhebliche fachlich-methodische Zweifel angezeigt werden.

So wird unter Punkt 1, Seite 1 der gutachterlichen Stellungnahme vom 04.11. bzw. 18.11.2015 ausgeführt:

„Mit dem Vorhaben sollen die Stauwahrscheinlichkeit gesenkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.“

Nachvollziehbare Belege für diese verkehrlichen Annahmen hat der Vorhabenträger auch im übrigen Planverfahren bislang nicht vortragen können.

Die Rheinbrücke zwischen Köln-Niehl und Leverkusen – West stellte bislang keinen Stauschwerpunkt auf der BAB 1 dar.

Erst durch die Brückensanierungs- und -instandhaltungsarbeiten und die dadurch verursachte künstliche Verengung der Fahrspuren bereits ab dem BAB Kreuz Leverkusen (BAB 1 und BAB 3) ist dieser Verkehrsabschnitt stauträchtig geworden.

Diese Tatsache rechtfertigt indes nicht die Annahme, dieser Planungsabschnitt sei generell staugefährdet und es rechtfertigt erst recht nicht das Planvorhaben für den beabsichtigten Ausbau von derzeit sechs auf zukünftig 12 Fahrspuren zwischen Köln -Niehl und Leverkusen – West.

Im bisherigen Planverfahren diene die Darstellungsweise eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses, um das Planvorhaben in die Anlage zu § 17 e des Bundesfernstraßengesetzes aufnehmen zu können und durch die hierdurch gesetzlich herbeigeführte Rechtsmittelverkürzung den Brückenausbau schneller realisieren zu können.

In der nunmehr vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme des TÜV-Rheinland wird dieses „Staugefährdungspotenzial“ der Rheinbrücke bei Leverkusen dafür herangezogen, vor dem Ausbau des Brückenbauwerks ein höheres Gefährdungspotential zu den aufgeführten Gefahrstoffbetrieben darzulegen als nach dem massiven Ausbau.

Dies kann nach vernünftiger Betrachtungsweise nicht nachvollzogen werden:

Das zukünftige Brückenbauwerk wird mindestens doppelt so breit wie die bestehende Rheinbrücke.

Es werden zwei unabhängig voneinander bestehende Brückenelemente mit nach innen wie außen versehenen meterhohen Lärmschutzwänden errichtet werden.

Eine notwendige und erforderliche „Entfluchtung“ der Brücke wird daher tatsächlich erheblich erschwert werden.

Zudem rückt die Bauwerkkonstruktion erheblich näher an die von den Gutachtern aufgeführten Gefahrstoffbetriebe heran.

3.1

Der massive Brückenausbau wird vom Vorhabenträger mit dem prognostizierten zukünftig erhöhten Verkehrsaufkommen gerechtfertigt.

Die von Straßen NRW vorgelegten Zahlen insbesondere für den Fernverkehr belegen und rechtfertigen den erheblichen Ausbau der neuen Rheinbrücke indes nicht.

Es ist jedoch insbesondere durch die zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West vorgesehene durchgängige Einfädelungsspur davon auszugehen, dass insbesondere interkommunaler Verkehr zwischen Köln und Leverkusen abgewickelt werden soll.

Diese Maßnahme rechtfertigt jedoch zum einen nicht den Ausbau der Rheinbrücke als Bundesfernstraße, noch lässt es die Annahme der Gutachter plausibel erscheinen, dass nach dem Brückenausbau weniger KFZ als heute das Brückenbauwerk passieren werden als heute und somit eine geringere zukünftige Gefährdung der Öffentlichkeit (Benutzer der Rheinbrücke) gutachterlich festgestellt wird.

Diesen Widerspruch kann auch das Folgegutachten vom Januar 2016 nicht auflösen.

Denn sind die Annahmen von Straßen NRW zutreffend, dass zukünftig mehr Verkehr über die Rheinbrücke in Leverkusen geführt werden soll (vergleiche Seite 15, Punkt 5.3.2 der Stellungnahme des TÜV-Rheinland vom 04. bzw. 18.11.2015, wonach 2030 gegenüber 2010 der Güterverkehr (Tonnenkilometer) um 38 vom Hundert und der Personenverkehr (Personenkilometer) noch einmal um 13 vom Hundert zunehmen soll), dann muss zwangsläufig auch von einem erhöhten Verkehrsaufkommen zwischen Köln-Niehl und Leverkusen - West ausgegangen werden mit der dabei einhergehenden erhöhten Gefährdung der Öffentlichkeit zu den benachbarten Gefahrstoffbetrieben, oder aber die Prognosen des Vorhabenträgers sind nicht zutreffen, dann wäre jedoch der massive Ausbau der Rheinbrücke bei Leverkusen planerisch nicht gerechtfertigt.

Weiterhin wird ausgeführt:

„Der dargestellte Verkehrsanstieg ist für die Risikobewertung im Rahmen dieser Studie nicht relevant, da er unabhängig davon ist, ob der Ausbau der BAB 1 erfolgt oder nicht.

So beruhen die im Abschnitt 5.3.4 für die Risikobewertung in Vergleich genommenen Daten auf Mikrosimulationen, welche für den Prognose-Nullfall 2030, das heißt für das Jahr 2030 ohne Ausbau der BAB 1 und für den Prognose-Planfall 2030, das heißt für das Jahr 2030 mit Ausbau der BAB 1, durchgeführt worden sind.“

3.1.1

Anhand der gutachterlichen Ausführungen kann daher im Ergebnis nicht nachvollzogen werden, warum derzeit ein höheres Gefährdungsrisiko durch die bereits bestehende Rheinbrücke bei Leverkusen als durch

den doppelt so breiten und näher an die Störfallbetriebe heranrückenden Neubau der BAB 1 zwischen Köln-Niehl und Leverkusen-West bestehen soll ?

Denn durch den zwölfspurigen Ausbau der BAB 1 bei Leverkusen werden unabhängig von der Validität der vorgelegten Verkehrsprognosen geradezu neue regionale wie überregionale Verkehrsströme im Rahmen einer angebotsorientierten Verkehrsplanung geradezu angezogen werden.

3.2

Darüber hinaus mangelt es der gutachterlichen Untersuchung an einem weiteren erheblichen methodischen Mangel:

Sie geht weder bei der Betrachtung des Ist-Zustandes wie auch bei der Bewertung des Prognosezustandes mit neuem Brückenbauwerk und erheblicher Zunahme des MIV und des Schwerlastverkehrs nicht von den bestmöglichen Schutzmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr aus:

Die Alternative einer eingehausten oder gänzlich unterirdischen Streckenführung entlang der Gefahrstoffbetriebe wird zur optimalen Abschirmung der Bevölkerung gegenüber den Störbetrieben überhaupt gar nicht in Erwägung gezogen.

Stattdessen simulieren die Gutachter durch den zwölfspurigen Ausbau der Rheinbrücke einen erhöhten Verkehrsfluss mit gleichzeitig geringerem Gefährdungspotential für die Öffentlichkeit.

Sinn und Zweck einer Gefährdungsstudie im Sinne der Richtlinie 2012/18 EU vom 04.07.2012 ist es jedoch, ein Heranrücken der Bevölkerung an so genannte Gefahrstoffbetriebe zu vermeiden bzw. diese durch bestmögliche Sicherheitsvorkehrungen vor möglichen Schadensereignissen zu schützen.

Es wird jedoch gutachterlich nicht ausgeführt, warum der Neubau der Brücke zwangsläufig näher an die bereits bestehenden Störfallbetriebe heranrücken muss, noch ob die hierbei vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen ausreichen bzw. den optimalen Gesundheitsschutz gewährleisten können.

Unter dem Gesichtspunkt der Risikominimierung sind demnach weitere Streckenführungen zu untersuchen, was zwangsläufig auch eingebaute oder unterirdische Wegeführungen mit einschließen muss.

Diesen methodischen Ansätzen werden die vorgelegten Studien nicht gerecht.

3.3

Im Gegenteil:

Auf Seite 18 des Gutachtens vom 04.11. bzw. 18.11.2015 wird ausgeführt:

„Für die direkte Ermittlung der Anzahl von möglicherweise betroffenen Personen im Beurteilungsbereich stehen keine Daten zur Verfügung.

Aus diesem Grund ist es legitim, eine gewisse Proportionalität zwischen der Anzahl der Personen und der Anzahl der Fahrzeuge zu unterstellen.

Der Ansatz für die Risikobewertung zwischen dem Prognose-Nullfall 2030 mit dem Prognose-Planfall 2030 ist demnach der Vergleich der Fahrzeuganzahl der genannten Prognosen im Beurteilungsbereich.

Die Risikobewertung wird im Sinne eines kollektiven Risikos durchgeführt"

Auf Seite 21 heißt es weiter:

„Die Belastung (Fahrzeuge pro Stunde) wird sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 erhöhen.

Die Belastung (KFZ/h) im Beurteilungszeitraum wird sich erhöhen,

Das ist insofern plausibel, als dass die Strecken nach der Umsetzung des Vorhabens wieder intensiver genutzt werden."

Dennoch wird auf Seite 24 ausgeführt:

„Entsprechend den Ausführungen im Abschnitt 5.3.4 ist nicht von einem vorhabenbedingtem Anstieg der in einem Störfall im betreffenden Betriebsbereich möglicherweise betroffenen Personen (Fahrzeuge) auszugehen.“

Da anhand der angenommenen Verkehrsprognosen des Planvorhabenträgers dieser noch einmal erheblich bis 2030 ansteigen soll, werden auch die Anzahl der von einem Störfall betroffenen Personen zwangsläufig zukünftig deutlich erhöht sein.

3.4

Wie diese erhöhte Menschenmenge zukünftig optimal vor den Gefahrstoffbetrieben abgeschirmt werden kann und soll, wird im Detail sowohl in qualitativer wie quantitativer Hinsicht nicht ausgeführt.

Denn ohne Zweifel werden sich zukünftig durch den massiven Ausbau der Rheinbrücke bei Leverkusen bei einem möglichen Schadensereignis mehr Menschen oberirdisch, das heißt baulich ungeschützt, und überdies näher im so genannten Gefahrenbereich zu den benannten Gefahrstoffbetrieben aufhalten.

Diese neue und zudem risikoreichere Situation wird gutachterlich nicht adäquat adaptiert.

Der zukünftigen Gefahrensituation angemessene, technisch mögliche und notwendige Maßnahmeregelungen werden nicht getroffen, sie werden in ihrer eingehenden Problematik gutachterlich noch nicht einmal erkannt.

Sowohl Problemanalyse, Gefahren einschätzung und die sich daraus ergebende Schadensminimierung werden nicht zutreffend erkannt, Konzepte der nachhaltigen Gefahrenreduktion durch etwaige alternative Streckenführungen zu den Gefahrstoffbetrieben werden ebenso nicht erkannt, nicht diskutiert und somit im Ergebnis auch nicht geprüft.

3.4.1

Der Ausbau der neuen Rheinbrücke gerade in der geprüften Trassenführung und –breite wird ohne weitere Begründung präjudiziert, öffentliche Belange der Gefahrenabwehr und der Gesundheitsvorsorge finden hingegen nicht ausreichend und angemessen sowie in nicht gebotenem Umfang die vorgesehene Berücksichtigung.

Insoweit wird in den gutachterlichen Stellungnahmen eine deutlich erkennbare unvollkommene und somit im Ergebnis fehlerhafte Abwägung zwischen dem möglichen öffentlichen Belangen des Erhalts und des Ausbaus straßengebundener Infrastrukturen und dem öffentlichen Gut der kollektiven Gesundheitsvorsorge vorgenommen, die bereits in dem bisherigen Planverfahren auch an dieser Stelle fortgeführt wird.

3.5

Die bisherige Rheinbrücke in Leverkusen darf sowohl nach der Richtlinie 96/82/EG wie der Richtlinie 2012/18/EU als bestandsgeschützt angesehen werden.

Der immense Erweiterungsbau an anderer Stelle kann hingegen auch unter einem möglichen Verweis auf sozioökonomische Faktoren nicht gerechtfertigt sein, da ein Neubau an dieser Stelle nicht zwingend ist.

Insoweit erhalten öffentliche Belange der Gesundheitsvorsorge und der Gefahrenabwehr im Ergebnis ein höheres Gewicht, zumal sie im Vergleich zu einer alternativen Streckenführung der Rheinquerung bei Leverkusen nicht verhandelbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Kreisgruppe Köln