

Eine Stellungnahme könnte gerne so aussehen wie unten.

Wenn möglich sollte sie ergänzt werden durch die persönliche Betroffenheit und eigene Schwerpunkte.

Beispiel für eine (schriftliche) Einwendung:

(Name/Adresse/Datum)

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"**

Einwendungen gegen das Projekt Weiterbau der A 1 mit den Bezeichnungen im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans

Einwendungen gegen das Projekt Weiterbau der A 1 mit den Bezeichnungen:

- 1 Gesamtprojekt, A001-G10-NW-RP**
- A 1 AS Kelberg (B 410) - AS Blankenheim (B 51)**
- 2 Teilprojekt 1, A001-G10-NW-RP-T01-RP**
- A 1 AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L10)**
- 3 Teilprojekt 2, A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP**
- A 1 AS Adenau (L10) - AS Lommersdorf (L115z)**
- 4 Teilprojekt 3, A001-G10-NW-RP-T03-NW**
- A 1 AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51)**

Präambel

Die Kanzlerin Angela Merkel sagte in ihrer Rede zum Auftakt des Internationalen Jahres der Biodiversität 2010 am 11.01.2010 im Museum für Naturkunde in Berlin zu Beginn folgendes:

„Deshalb möchte ich, dass von dieser Veranstaltung zu Beginn dieses Jahres ein starkes Signal der Verantwortung an die Weltöffentlichkeit ausgeht. Wir müssen mit vereinten Kräften die Weichen für einen wirksamen internationalen Schutz der Biodiversität und ihre nachhaltige Nutzung neu stellen. Wir brauchen eine Trendwende. Wenn ich sage „nicht jetzt“, wäre das falsch. Wir brauchen sie jetzt – unmittelbar und nicht irgendwann. Aber ich sage auch: Wir müssen realistisch sein; es ist schwierig.“

Große Worte! Doch das Handeln dieser Regierung bewirkt genau das Gegenteil. So wird zum Beispiel der Weiterbau der Autobahn A 1 in der Eifel unverändert intensiv betrieben, obwohl durch diesen Weiterbau wertvolle Waldgebiete der Eifel für immer zerschnitten und zerstört werden. Das Aussterben der Wildkatze und des Haselhuhnes in diesem Gebiet werden einfach in Kauf genommen. Der Verlust von Schwarzstorch und Mittelspecht in diesem Gebiet ist wahrscheinlich. Dieser Weiterbau ist so überflüssig wie ein Kropf und zerschneidet auch den Hotspot 14 der Artenvielfalt.

Einwendungen

Gegen den Weiterbau der BAB A1 mit den oben genannten Teilstücken erhebe ich grundsätzliche Einwendungen. Dieser Weiterbau sollte vollständig aus dem Bundesverkehrswegeplan heraus genommenen werden. Er ist aus Naturschutzgründen absolut unverantwortbar.

Wenn ein positives Kosten-Nutzenverhältnis berechnet wird, dann nur weil der Wert der Natur mit nahezu Null angenommen wird. Mit der A1 droht der Eifel eine weitere schwerwiegende Umweltzerstörung. Die A1 soll im wesentlichen nach mehr als 75 Jahre alten Plänen gebaut werden. Auch die letzten Umplanungen können die gravierenden Schäden an Natur und Umwelt nicht verringern. Schon das im Auftrag der Straßenbauverwaltung erstellte Tierökologische (Teil-) Gutachten spricht davon, daß sich der Weiterbau der A1, wegen der tierökologischen Wertigkeit und der fehlenden Ausgleichbarkeit des Eingriffs, unter heute gültigen Gesichtspunkten und Erkenntnissen auf der gewählten Trasse verbieten würde.

Die für den geplanten Bau herangezogenen Argumente sind entweder falsch oder unzureichend.

Es ist einfach abenteuerlich, wenn für das geplante Teilstück der A1 als Begründung für die Notwendigkeit die Vorgeschichte der Planung herhalten muß. Immer wieder wird der „Lückenschluß“ als wichtigstes Argument ins Feld geführt. Dieses Argument ist und bleibt falsch und wird auch durch die permanente Wiederholung nicht richtiger. Dies sieht jeder, der sich einmal eine großräumige Karte ansieht. Wenn überhaupt, dann würde ein verkehrsgerechter Ausbau der B51 in Richtung Prüm, Bitburg weiter nach Trier Sinn machen. Auch Tunnellösungen wie in Thüringen wurden nicht einmal angedacht.

Die Belastung der A61 ist kein Argument für die A1, denn der Ausbau der A61 auf insgesamt 6 Spuren ist ohnehin geplant. Die Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Auswirkungen beruht auf unbewiesenen Tatsachenbehauptungen, die prognostizierten Verkehrszahlen sind einfach falsch. Als Beispiel sind hier die Verkehrszahlen der B257 genannt die seit Jahren konstant oder sogar rückläufig sind (siehe hierzu die angefügte Grafik, die auf Messungen von BAST beruhen). Die behaupteten Zunahmen werden nicht eintreten: der Nürburgring ist insolvent, der Flughafen Hahn hat sinkende Flugzahlen.

Die Behauptung, daß für die im Umfeld der A1 liegenden Ortschaften eine Lärm- und Abgasminderung eintritt ist eine Unwahrheit. Das Gegenteil ist der Fall, Lärm- und Abgasbelastungen, insbesondere Nachts, werden sich vervielfachen. Für welche Orte übernimmt das geplante Teilstück der A1 die behauptete Funktion örtlicher Ortsumgehungen. Diese Behauptung ist unseriös und kann nicht belegt werden.

In den Planungsunterlagen wird unumwunden zugegeben, daß die Vielzahl der Eingriffe in den Naturhaushalt absolut irreversibel und unausgleichbar sind. So wird eines der wenigen, intakten (als stabil geltendes) Wildkatzenvorkommen in Deutschland und den angrenzenden Gebieten leichtfertig gefährdet und bewußt der Ausrottung preisgegeben. Es wird der Bestand des Schwarzspechtes und seiner Höhlennachfolgegemeinschaft stark gefährdet. Diese Liste läßt sich fast beliebig fortsetzen: Schwarzstorch, Hohltaube, Uhu, Laufkäferarten, verschiedene Schmetterlingsarten, Wasser-Spitzmaus, Sumpf-Spitzmaus und viele andere mehr. Gefährdete Pflanzen und Biotope sind hier noch gar nicht angeführt. Alle diese wertvollen Naturgüter sind in der Kosten/Nutzenabwägung mit dem Wert Null eingegangen.

Notwendig ist und bleibt eine das gesamte, noch fehlende Teilstück umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung (ich verweise hier auf das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaft vom 9. August 1994) mit Einbeziehung wirklicher Alternativen (einschließlich der Null-Variante) und nicht nur die Untersuchungen marginaler Verschiebungen der Trasse. Es darf keine Planungen und „Umweltverträglichkeitsstudien“ für kleinräumige Teilstücke nach einer „Salamitaktik“ geben, die eine Gesamtbewertung des noch fehlenden

Teilstückes mit einer UVP verhindern.
Planungen nach der Richtlinie für Straßenbau in Wasserschutzgebieten fehlen. Die Planungen gefährden das faktische Wasserschutzgebiet/Einzugsgebiet Nohner Kalkmulde. Bei einem Unfall ist das Trinkwasser für große Gebiete der Eifel in Gefahr. Ebenso die Mineralwasserbrunnen in Dreis.

Einwendungen gegen das zuletzt offengelegte Teilstück Teilprojekt 3, A001-G10-NW-RP-T03-NW, A 1 AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51)
Die derzeit vorliegende Planung läßt eine Auseinandersetzung mit einem konkreten verkehrlichen Bedürfnis für den "Neubau der A 1" zwischen AS Blankenheim und AS Lommersdorf nicht erkennen. Die Aufnahme in den Bedarfsplan bedeutet keine Vorprägung oder Vorwegnahme der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Diese Aufnahme läßt die Prüfung, ob die Maßnahme erforderlich ist ("Nullvariante") oder ob durch Ausbau des vorhandenen Straßennetzes den verkehrlichen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann, nicht entbehrlich werden. Liegen entsprechende Anhaltspunkte vor, ist eine Prüfung erforderlich, ob unüberwindbare gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung Abstand zu nehmen. In den vorliegenden Unterlagen finden sich hierzu keine oder lediglich pauschal gehaltene Angaben. Eine den gesetzlichen Anforderungen genügende UVP über die Gesamtstrecke hat nicht stattgefunden, eine UV-Studie ist nicht ausreichend.

Schadensvermeidung ist für die Planungsbehörde offensichtlich selbst dort nicht angezeigt, wo sich entsprechende Maßnahmen aufdrängen, z.B. der völlige Rückbau der L115 bis zur Einmündung der K79. Für diesen Straßenabschnitt wird ein Rückgang des Verkehrsaufkommens von fast 90% erwartet. Trotzdem soll die L115 parallel zur Autobahn neu gebaut werden, hier wäre für den geringen Restverkehr der kleine Umweg über Tondorf durchaus zumutbar. Die angedachten Ausgleichsmaßnahmen sind nicht annähernd geeignet die durch Bau und Betrieb verursachten Schäden auszugleichen; teilweise sind sie für den Naturhaushalt eher schädlich, zumindest aber fragwürdig (z.B. Aufforstung von Ackerland). Besonders fragwürdig ist die geplante Renaturierung des belasteten ehemaligen Werksgeländes der Fa. Ruhr. Dieses Gelände muß ohnehin dekontaminiert werden und einige neu angepflanzte Bäume stellen keinen Ausgleich für hochwertige alte Baumbestände dar. Für den Autobahnbau gerodete Waldflächen setzen 20 000 - 100 000 Tonnen CO₂ frei, die sofort oder verzögert in die Atmosphäre entweichen. Sind über 160 Jahre alte Laubwälder betroffen, so ist festzustellen, daß ihr Anteil an der Landfläche ist von einst 80 Prozent auf unter 1 Promille gesunken ist. Dies stehen sie zudem auf alten Waldstandorten, die ohne Unterbrechung seit Jahrtausenden Wald waren. Hier ist die wahre Biodiversität. Eine weitere Flächenreduzierung durch den Autobahnbau ist unverantwortlich. Es ist geradezu abenteuerlich wenn das ehemalige Firmengelände Ruhr einen Ausgleich darstellen soll. Eine Angabe wie das renaturierte Gelände langfristig (über mindestens 100 Jahre) geschützt und entwickelt werden soll fehlt.

Umfangreiche Straßenneu- und -ausbauten, werden notwendig um diese Trasse an der Anschlußstelle Lommersdorf an das großräumige Straßennetz anzubinden, bleiben in ihren Kosten und Auswirkungen unberücksichtigt, obwohl sie in direktem Zusammenhang mit der hier vorliegenden Planung stehen.

Persönlich bin ich betroffen durch

(Unterschrift)

