

- **BUND Landesverbände Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen**
- **BUND-Kreisgruppen: Ahrweiler, Vulkaneifel und Euskirchen**
- **VCD Rheinland-Pfalz**
- **Bürgerinitiative Lommersdorf/Freilingen „Gegen den Weiterbau der A1 e.V.“,**

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

es ist soweit: Der gewaltigste Eingriff der letzten Jahrzehnte in das grüne Herz der Eifel soll vorangebracht werden, diesmal in einem Schritt von Süden bis kurz vor das Ahrtal. Diese Schneise durch die alten Eifelwälder, die Bachtäler und die Kulturlandschaften soll ihrer Vollendung entgegen gehen. Egal ob Sie diese Maßnahme für eine notwendige Strukturmaßnahme oder ein Verbrechen an Mensch und Natur halten, schauen Sie sich die Pläne an und geben Sie Anregungen und Einwände ab. Es ist auf Grund der geänderten Gesetzeslage vielleicht die letzte Möglichkeit auf die fragwürdige Umgestaltung Ihrer Heimat Einfluss zu nehmen.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, der VCD Rheinland-Pfalz sowie die Bürgerinitiative "Gegen den Weiterbau der A1 e.V." halten das prognostizierte Verkehrsaufkommen für vollkommen überzogen und die Schäden an Umwelt und Natur für inakzeptabel, zumal diese nur in Teilbereichen ausgeglichen würden. Auch hinsichtlich des Klimaschutzes ist dieses überzogene Projekt schädlich und die falsche Weichenstellung. Es gibt sinnvollere Alternativen für eine zukunftsfähigere und naturschonende Mobilität in der Eifel. Diese wurden bisher leider nicht hinreichend geprüft.

Sie können die folgende Mustereinwendung nutzen, diese aber auch ergänzen, verändern und Ihre persönliche Betroffenheit darstellen.

Eine Abgabe ist auch bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Adenau, Daun, Kelberg, Hillesheim oder bei der Gemeindeverwaltung Bankenheim möglich.

Einsicht der Unterlagen im Internet: http://pfv.lbm-rlp.org/fileadmin/LBM/Planfeststellung/Verfahren/BAB/A1_Neubau_zw_Adenau_u_Kelberg/Bekanntmachung_A1.pdf

Wollen Sie unsere Arbeit unterstützen?

Spendenkonto BUND Kreisgruppe Ahrweiler:

IBAN DE92577615911607044100 -BIC GENODED1BNA (BAB A 1 zweckgebunden)

V.i.S.d.P. Georg Schiffer, BUND Ahrweiler

Unten angefügt ist eine Mustereinwendung - nicht gewünschte Passagen einfach durchstreichen.

(Name)
(Straße).....
(Postleitzahl u. Ort).....

Datum ...

An die
Planfeststellungsbehörde
beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20

56068 Koblenz

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der o.g. Planfeststellung nehme ich wie folgt Stellung:

Die erneute Ausweisung eines isolierten Autobahnteilstücks ist nicht zu rechtfertigen. Der Anschluss nach Norden ist nicht gesichert, das zu erwartende Verkehrsaufkommen bis zur Anschlussstelle Adenau dürfte unter 3000 Fahrzeugen am Tag liegen, - das Verkehrsaufkommen zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Gerolstein ist noch erheblich niedriger - wird also gerade das durchschnittliche Landesstraßenniveau in Rheinland-Pfalz erreichen. Das Verfahren ist schon aus diesen Gründen abubrechen.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf einer durchgehenden Strecke ist offensichtlich Wunschdenken und hat mit realistischen Erwartungen nichts zu tun. Auf der BAB A 1 Höhe Manderscheid, also unter Zusammenführung der Verkehre von den BABs A 61/A 48 und der Verkehre aus der Vulkaneifel und dem Ahrtal einschließlich dem Nürburgring, hat das tägliche Aufkommen von 2003 bis 2016 trotz boomender Konjunktur in den letzten Jahren nur um 227 Fahrzeuge zugenommen und liegt mit etwa 24.000 Fahrzeugen am Tag ziemlich genau bei der Hälfte des Durchschnittsverkehrs auf deutschen Autobahnen. Das Schwerverkehrsaufkommen liegt noch leicht unter dem von 2003. Der so genannte „Lückenschluss“ wird davon allenfalls ein Viertel des Verkehrs abziehen. Das realistisch zu erwartende Verkehrsaufkommen liegt daher je nach Streckenabschnitt zwischen 10.000 - 17.000 Fahrzeugen pro Tag also wie bei der A 60 zwischen Wittlich und Prüm und rechtfertigt vielleicht einen Neubau einer Bundesstraße, aber nicht den einer Autobahn.

Von den verbrauchten Flächen für Fahrbahnen, Parkplätze, Wirtschaftswege und zusätzlichen Böschungen geht ein stark steigendes Hochwasserrisiko aus. Die geplanten Regenrückhaltebecken sind auf ein 5-jähriges Hochwasser ausgerichtet, die für die Unteranlieger unproblematisch sind. Bei stärkeren Hochwässern schlägt die verbrauchte Fläche voll auf die Hoch-wasserspitze durch. Betroffen sind erfahrungsgemäß Kirmutscheid am Trierbach, Müsch und Antweiler an der oberen Ahr, an der mittleren Ahr alle Orte von Liers bis Dernau.

Die Autobahn schädigt trotz Regenrückhaltebecken durch geänderten Wasserabfluss und zusätzliche Mengen straßenspezifischer Schadstoffe in die Quellbäche, Grünbach, Hollerbach, Nohner Bach, Trierbach und letztendlich die gesamte Ahr. Untersucht wurden mit Bachneunauge und Groppe nur zwei Arten der Wasserfauna und das auch nur auf den Salzgehalt. Tatsächlich wird jedoch ein Chemikaliencocktail eingeleitet der laut Planunterlagen 18 straßentypische Schadstoffe enthält. Ich weise daraufhin, dass etwa ein Drittel an Mikroplastik unserer Gewässer von Reifenabrieb stammt. Aus den Planunterlagen ist nicht ersichtlich, welche Schadstoffmengen und Arten zurückgehalten werden und welche in die Bäche eingeleitet werden. Ein erheblicher Anteil an Feinstaub und Schadstoffen lagert sich außerhalb der von den Regenrückhaltbecken erfassten Gebiete flächenhaft in der Landschaft ab und wird teilweise bei Regen in die Bäche eingetragen. Auch das findet im Planfeststellungsverfahren bisher keine Berücksichtigung.

Die heutigen Belastungen der Eifeldörfer von Bongard bis Trierscheid werden generalisiert und Entlastungen überzogen dargestellt. Der Schwerverkehr im Vulkankreis ist Ziel- und Quellverkehr zu Mineralwasserbrunnen, Rohstoffabbaugruben, Deponien sowie Fabriken und muss auch zukünftig durch Ortschaften fahren. Und die geringen Entlastungen in den Ortschaften an der Trasse werden durch nächtlichen Dauerlärm erkaufte. Ein besonderes Problem sind die „schussähnlichen Schlaggeräusche“ beim Überfahren der Dehnungsfugen der Brücken.

Die Trasse der A 1 tangiert und schädigt unter anderem sechs europäische Naturschutzgebiete, drei Vogelschutzgebiete sowie drei FFH-Gebiete und ist aus Naturschutzgründen nicht verantwortbar. Fledermauspopulationen, streng geschützte Vogelarten wie Haselhuhn oder Rotmilan und die Wildkatze werden ihren Lebensraum verlieren. Schadensverringerungsmaßnahmen wie Ausbau bestehender Straßen wurden immer abgelehnt, die Abstufung zur Bundesstraße (Beispiel B 50 Hunsrück und Südeifel mit geringerem Flächenverbrauch), Tunnel in Problemgebieten wie in Thüringen, oder ein Aus-gleich des Flächenverbrauchs durch Abriss anderer Straßen wurde gar nicht erst angedacht. Und auch nicht die Ertüchtigung der DB-Eifelstrecke.

Das südliche Teilstück der Autobahn liegt im Einzugsgebiet des Ahbaches. In der Ahbachtalschleife der „Nohner Kalkmulde“ fördert der Wasser-Zweckverband Eifel Trinkwasser für etwa 40.000 Einwohner in 3 Landkreisen. Der Ahbach steht mit den tieferliegenden Grundwasserschichten im zerklüfteten Kalkgestein in Verbindung. Der Zweckverband verlässt sich auf die Unterströmung des Baches durch Grundwasser die jedoch in Trockenzeiten wie in diesem Jahr und der Erhöhung der Fördermengen kippen kann. Die Planungen müssen daher nach den Richtlinien über Straßenbau in Wasserschutzgebieten überarbeitet werden und das Wasserschutzgebiet auf das gesamte Einzugsgebiet erweitert werden. Die BAB A 1 muss im Einzugsgebiet des Feuerbachs - eine der Ahbachquellen - nachgerüstet werden. Zurzeit gibt es gar kein Wasserschutzgebiet, weil das alte Recht erloschen ist.

Die Darstellungen zu Unfällen und Sicherheit berücksichtigen nicht die zusätzlichen Wege zur Autobahn, die ungünstigen Höhen, die starken Gefälle- und Steigungsstrecken und das zunehmende Kriminalitätswachstum an Autobahnen. Die nächsten Autobahnpolizeistationen in Mendig und Schweich sind 60 - 70 km entfernt. An der BAB 61 in der Grafschaft laufen Bürger Streifen um die Einbrüche einzudämmen.

Die Darstellungen zur Umweltentlastung sind falsch. Zweifellos verkürzt eine durchgehende Verbindung die Fahrtstrecken in einem engen Korridor von Saarbrücken über Wittlich und Daun bis Leverkusen und entlastet insoweit auch die Umwelt. Das gilt auf gleicher Strecke aber noch mehr für eine teilweise in Tunnel verlegte Bundesstraße mit etwas geringeren, dafür gleichmäßigeren Geschwindigkeiten. Die Nutzung des sogenannten „Lückenschlusses“ für Fahrten von Skandinavien nach Spanien oder Italien bedeutet große Umwege, ebenso von Aachen nach Saarbrücken oder Köln nach Luxemburg oder diese durch den „Lückenschluss“ propagierten Verbesserungen belasten die Umwelt zusätzlich.

Die ungehemmte Fortsetzung von großen Straßenbauten steht im Gegensatz zu Zielen der Minimierung des Flächenverbrauchs, der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes. Für eine wirksame Verkehrswende gemäß den Zielen und Vereinbarungen auf Bundes- und EU-Ebene sowie zur Einhaltung des rechtsverbindlichen Klimaabkommens von Paris muss die Zahl der mit Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeuge rasch und deutlich reduziert werden und Alternativen im Bereich Schiene, ÖPNV, alternative Antriebe gefördert werden. Der Bau dieser weiteren Autobahn induziert dagegen neuen Autoverkehr und erhöht die Abgas- und CO₂-Ausstöße. Die Bundesrepublik wird aus diesen Gründen in Kürze von mehreren Seiten verklagt.

Ich habe noch folgenden Vorschlag: ...

Persönlich betroffen bin ich durch ...

Hochachtungsvoll
(Unterschrift)