

ULLER KOENIG

Assessor des Forstdienstes
Umweltberater

53539 KELBERG

Zum Hochkelberg 14
Tel.: (02692) 1758
E-Mail: Uller.Koenig@web.de

Landesbetrieb Straßen und
Verkehr Rheinland-Pfalz
-Anhörungsbehörde Z 236-
Kastorhof 2
56068 Koblenz

Betr.: Einwendung gegen das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A1 zwischen der AS Blankenheim (B 51) und der AS Adenau (L 10) von Bau-km 21+214,838 (NRW) bis 30+476 (NRW) = 0-254,0 (RP) bis Bau-km 4+920,0 (RP)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich gegen den Bau des im Betreff genannten Abschnittes der A 1 meine Einwendungen ein. Da Die Planungen zur A1 nur im Zusammenhang bewertet werden können, beziehen sich meine Einwendungen sowohl auf den rheinland-pfälzischen als auch auf den nordrhein-westfälischen Teilabschnitt sowie teilweise den südlich angrenzenden Abschnitt in Rheinland-Pfalz

Gegen das Projekt bestehen bei mir grundsätzliche und erhebliche Bedenken, sowie persönliche Betroffenheit.

Begründung:

I..

Information der Öffentlichkeit:

Zwischen den in Rheinland-Pfalz (Hillesheim) und NRW (Blankenheim) ausgelegten Unterlagen bestehen, obwohl es sich offensichtlich um ein gemeinsames Verfahren handelt, im Inhalt augenscheinlich Unterschiede. (z.B. zur Ahrtalbrücke)

Die Unterlagen sind somit nicht vollständig, wie erforderlich, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden, was ich hiermit beanstande, denn es ist dem Bürger unzumutbar, bei einem und dem selben Verfahren in verschiedenen und zu verschiedenen Zeiten ausliegenden Bundesländern Einsicht zu nehmen.

Weitere Details zu dokumentieren, bei einer Anzahl von fast einem Dutzend dort einzu-sehender und zu vergleichender Ordner, lehne ich an dieser Stelle ab.

Zusätzlich beanstande ich, dass es jeweils eine „Normal“ oder „Langfassung“ zu Anhang I und Anhang II des Erläuterungsberichtes (FFH-VP) zu geben scheint, die mutmaßlich den Behörden vorlag, während im vorliegenden Verfahren lediglich ausdrücklich eine „Kurzfassung“ Erwähnung findet.

Dass behördenbekannte, relevante Fakten im Planfeststellungsverfahren nicht erwähnt oder gar unterschlagen wurden, zeigt die Nichtberücksichtigung der LÖBF-Kartierung der Biotop nach § 62 LG aus dem Jahr 2000, wobei unglaublich erscheinende, praxisfremde Gründe angegeben wurden.

Offenbar stützen sich ornithologische-tierökologische Untersuchungen des Verfahrens auf allgemein zugängliche Literatur oder Alt-Gutachten. Der Nachweis geeigneter eigener zeitnaher, durch die Planer eingeleitete Untersuchungen fehlt.

Die Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens aus 1985, als Deckblattverfahren, beanstande ich, aufgrund des erheblich großen zeitlichen Zwischenraumes, als rechtsfehlerhaft.

Infolge zwischenzeitlich gestiegener Ansprüche an das Umweltbewusstsein, hätte eine Neueinleitung der Planfeststellung erfolgen müssen, mit grundsätzlicher Bedarfsüberprüfung, Linienbestimmung und Variantenabwägung.

Die Linienbestimmung erfolgte 1970/72 ohne Berücksichtigung von Alternativen, die den gleichen Zweck erfüllen würden und 1987 abschnittsweise. Diese Vorgehensweise wird beanstandet, da sie nicht dem Stand heutiger wissenschaftlicher Erkenntnisse bei der Berücksichtigung von Umweltbelangen dient.

Die Rechtsfehlerhaftigkeit in der vorgelegten Planrechtfertigung begründet sich auch aus der Nichtberücksichtigung des zwischenzeitlich erfolgten Ausbaus der B 51 und des Neubaus der A 60 im Rahmen einer regionalen UVP, sowie nicht Beurteilung des künftig anfallenden Zubringerverkehrs zur A1.

Bedarfsprüfung/Verkehrsaufkommen:

Bei einer Fahrtstrecke zwischen Ostsee und Saarbrücken ist eine Mehrstrecke von 25 bis 55 Kilometer, bei zwangsweiser Passage mehrerer stauintensiver Ballungszentren zeitlich eher unerheblich.

Eine großräumig vorteilhaft wirksame Bedeutung des Projektes kann daher von mir nicht gesehen werden.

Aus dem Untersuchungsraum der „ergänzenden UVP-Unterlagen“ ist der Bereich B 51/A 60 nicht erwähnt. An einer Stelle in den Unterlagen wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Strecke über B 51 und A 60 „die Grenze ihrer Belastbarkeit überschritten (habe) und ...in ihrer Leistungsfähigkeit nicht entscheidend verbessert werden“ könne (Erläuterungsbericht, S. 2). Dies ist schlicht unzutreffend und offenbar als Schutzbehauptung gedacht, um diese Alternative nicht näher betrachten zu müssen. Diese Alternativstrecken sind seither –bei diesem Planfeststellungsverfahren unberücksichtigt - enorm und leistungsfähig ausgebaut worden.

Presseberichte im Februar 2003 erwiesen, dass durch Fertigstellung von Teilen der A 60 aber lediglich 1500 Fahrzeuge von der B 51 abgezogen wurden.

Es muss bezweifelt werden, ob der Ausbau der A 1, in Abwägung zum Eingriff, nachhaltig eine tatsächliche Verbesserung der Verkehrssituation bewirkt und ein Bedarf somit nachgewiesen werden kann.

Besonders die aufgeführten Prognosen berücksichtigen nicht die beabsichtigte Einführung einer LKW-Maut und die Diskussion um eine generelle Fernstraßenbenutzungsgebühr auch für Pkws, für deren technische Lösung bereits alle Einrichtungen zur Verfügung stehen würden. Nicht berücksichtigt bei der Bedarfsermittlung wird auch der parteienübergreifende Wille in Europa, Güter verstärkt auf die Schiene zu verlagern.

Bei auch Planungsbehörden vorliegen müssenden banalen Erkenntnissen, ist der Bedarf des Bedarfs, in die Abwägung der Zulässigkeit des Verfahrens, nicht ausreichend eingeflossen.

FFH / Biotopschutz

„Unzerschnittene Landschaftsräume“ sind nicht vermehrbar. Sie sind unwiderlegbar für Tierarten mit großem Arealanspruch überlebenswichtig. Hier sind Schwarzstorch, Haselhuhn, Uhu und Wildkatze betroffen, ebenso, wie Rotwild auf Fernwanderwechseln.

Kein fernabgelegener Ausgleich kann die Schäden des „ortsnahen“ Eingriffs ersetzen. Deshalb ist eine besonders sorgfältige Abwägung erforderlich. Die Betrachtung im unmittelbaren „Begleitgrün“ der BAB von 500 Metern ist dazu nicht ausreichend.

Ersatzmaßnahmen können den Verlust der Biotopqualität nicht kompensieren, insbesondere nicht, wenn weitere großräumige Eingriffe durch Siedlungserweiterungen, Bodenschatzgewinnung (Gesteinsabbau) und Ausbau der Bundes- und Landstraßen (B51, B410 , B257/58 L115) regional stattgefunden haben oder noch stattfinden werden.

Untersuchung und Abwägung sind, unter Berücksichtigung der zusätzlichen Inanspruchnahme der Landschaft in der Region, nicht erfolgt.

Im Erläuterungsbericht wird sich auch nicht über den Straßen-Anschluss des Nürburgringes und der bei Veranstaltungen erfolgenden – mutmaßlich künftig steigenden - zusätzlichen Belastungen der Natur eingelassen.

Der Umfang der geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können die gravierenden Schäden an Natur und Umwelt nicht wesentlich verringern. Schon das im Auftrag der Straßenbauverwaltung erstellte Tierökologische (Teil-) Gutachten, mit dem Umweltbewusstsein der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, spricht davon, dass sich der Weiterbau der AI, wegen der tierökologischen Wertigkeit und der fehlenden Ausgleichbarkeit des Eingriffs, unter heute gültigen Gesichtspunkten und Erkenntnissen, auf der gewählten Trasse verbieten würde.

Landschaftsästhetik/Lärm

Der Erholungswert einer Landschaft hängt von der Gefälligkeit ihrer natürlichen Gestaltung ab.

Eine Autobahn, die auf Höhen geführt wird, ist als Bauwerk mit reflektierenden KFZ ein Fremdkörper und mindert nachhaltig Erholungswert und Naturgenuss.

Selbst diffuse Verlärmung unterhalb aller Grenzwerte wird vom Erholungssuchenden als störend empfunden.

Ich beanstande, dass die Ausbreitung dieser diffusen Verlärmung ununtersucht ist.

(Ich habe bei Ostwind und Veranstaltungen auf dem Nürburgring, selbst an meinem Wohnort Birgel, diesen für eine Erholungslandschaft untypischen Lärm vernehmen müssen. Luftentfernung 25 km)

Schutzgut Wasser

Es ist kein Nachweis geführt, wie eine Eliminierung in Oberflächengewässer eingebrachter Salze, Öle und anorganischer Stoffe (wie z. B. Blei, Cadmium, Nickel u.a.) technisch erfolgen soll. Mit den erläuterten Absetzbecken und Versickerung ist das Problem der Gewässerschutzes nicht zukunftsweisend gelöst.

Weiterhin fehlt eine Abschätzung der Mengen an anfallenden toxischen Stoffen bei Betrieb der BAB.

Diese Überprüfung ist unbedingt notwendig, da bei einer Höhenlage von 500 Metern mit erheblichem Einsatz von Streusalzen oder anderen chemischen Auftaumitteln zu rechnen ist.

Immission/Emission

Der Erläuterungsbericht begründet (Zitat) „Für die Umwelt insgesamt positiv zu bewerten ist eine durch Wegeverkürzung und Trassierung erreichbare erhebliche Verminderung des Kraftstoffverbrauchs“.

Ich meine: Erheblich positivere Wirkung würde die Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV und des Schwerlastverkehrs auf die Schiene bewirken, ganz abgesehen von der Entwicklung sparsamerer Motoren im Zeitablauf des seit 1985 dauernden Planfeststellungsverfahrens; ein nicht unerheblicher umweltentlastender Faktor.

Wo aber bleibt die fachliche Erkenntnis der Planer, dass infolge des mit der Höhe sich erniedrigenden Luftdrucks auf dieser aufgrund ihrer Trassierung „Höhenstraße mit Steigungsstrecken“, bei höherem Verkehrsaufkommen zwangsweise ein höherer Kraftstoffverbrauch bewirkt wird?

Bei den der Planung zugrundegelegten Verkehrsaufkommenssteigerungen, einschließlich des Transitverkehrs, ist mit einem steigenden Schadstoffausstoß für die gesamte Region zu rechnen.

Ich beanstande, dass eine Untersuchung auf die Einhaltung der Grenzwerte (gem. BImSchG) im Einwirkungsbereich der A1 nicht in die Planfeststellung eingeflossen ist.

Der Erläuterungsbericht begründet weiter für aufgezählte Gemeinden in der Umgegend der A1 (Zitat) „eine Lärm- und Abgasminderung“. Ich beanstande, dass hierfür keine Untersuchung über die derzeitige Lärm- und Abgassituation, in Abwägung zum zusätzlich ansteigenden überregionalen Verkehr, durchgeführt wurde.

Die planerische Abwägung für den Neubau der A1 setzt voraus, dass alle planungsrelevanten Belange umfassend ermittelt, berücksichtigt und abgewogen sind. Dies ist bei dem vorgelegten Entwurf nicht der Fall.

Im Übrigen schließe ich mich inhaltlich der Stellungnahme vom „Landesbüro der Umweltschutzverbände NRW“ und der POLLICHIA an.

II.

Die Begründung meiner Einwendungen gegen die A 1 aus dem Jahr 1994 zum jetzt schon planfestgestelltem Abschnitt haben nach meiner Überzeugung nicht an Aktualität verloren und bleiben daher Argumente auch für den o.g. Abschnitt der A 1, die ich im folgenden zitiere:

„1. Die fehlenden 38 km der A 1 zwischen Tondorf und Mehren sollen in einzelnen Abschnitten plan-festgestellt werden. Diese Salamitaktik ist aber nicht zulässig, da gerade die ökologischen Schäden nur im Zusammenhang der gesamten Trasse bewertet werden können. Auch von einem Lückenschluss kann man bei einer Baulänge von 38 km nicht reden.

2. Im Erläuterungsbericht werden keine Angaben über das zu erwartende Verkehrsaufkommen gemacht. Jedoch gibt es Verkehrsbefragungen u.a. im Bereich des Parkplatzes Tondorf-Engelgau, die ergaben, dass der Abschnitt der A 1 von Euskirchen bis Tondorf hauptsächlich von Zielverkehr (ca. 15 000 Kfz/24 Std.) in die Eifel betroffen ist, der sich noch mindestens zur Hälfte ab Tondorf in Richtung 8 51 aufteilt. Diese Zahlen rechtfertigen gerade mal den Bau einer Bundesstraße. Alle Orte in der Eifel können innerhalb 20 Min. einen vorhandenen Autobahnanschluss erreichen. Eine weitere Erschließung der Eifel mit Autobahnen ist daher vollkommen überflüssig. Offenbar zielt die Planung der A 1 ausschließlich auf den erwarteten LKW-Transitverkehr. Aber gerade in jüngster Zeit werden die Forderungen lauter den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen (siehe Schweiz und auch einige neue Bundesländer). Wenn diese positive Entwicklung auch bei uns zum Zuge kommt - und das ist unausweichlich - dann entfällt der wichtigste Grund für die A 1 - Planer.

Der noch verbleibende Verkehr ist sicherlich durch die Spange Mayen - Mendig (Mehrweg ca. nur 25 km) und die im Westen verlaufende B 51 gut zu bewältigen.

Zu beanstanden ist auch die fehlende Prüfung einer nach UVP-Gesetz vorgeschriebenen Null-Variante und die fehlende Untersuchung, ob eine Verbindung auf der Linie U (Ulmen - Kelberg - Anschluss B 258) mit Bundesstraßen nicht eine ausreichende Erschließung gewährleisten würde. Auch das Büro DAMASCHEK kritisiert: „Unberücksichtigt bleibt hingegen die grundsätzliche Frage nach der Zulässigkeit des Vorhabens, die aufgrund der erheblichen, nicht ausgleichbaren Eingriffe aus der Sicht von Landschaftspflege und Naturschutz nicht gegeben ist“.

3. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3 ist irreführend, da in diese Kennzahl ein Faktor für strukturschwache Räume eingerechnet wurde und die Verkehrsprognose aus o.g. Gründen veraltet ist. Es muss aber ausdrücklich festgestellt werden, dass das Bundesfernstraßengesetz ausschließlich den Bundesfernstraßenbau regeln soll, aber kein Struktur- oder Wirtschaftsförderungsgesetz ist.

Im Gegenteil ist durch den Bau der A 1 eher eine Strukturschwächung des Raumes zu erwarten, da Kauf- und Arbeitskraft in die Ballungsräume abgezogen wird, andererseits fernere Erholungsgebiete viel leichter erreichbar werden. Der Verkehrswissenschaftler Dr. Norbert Walter stellte fest, dass selbst die A 48 als ersterschließende Autobahn des Eifelraumes nur zu wenigen Industrieansiedlungen geführt hat, und prognostiziert, dass die wesentlich schwächer ausgelastete A 1 keine weiteren Industrieansiedlungen nach sich ziehen wird.

4. Seit 1988 ist nach EG-Recht für solch bedeutende Maßnahmen wie Autobahnbau eine Umweltverträglichkeitsprüfung verbindlich vorgeschrieben. Die Umsetzung in deutsches Recht wurde absichtlich verzögert und erst mit Fristablauf (nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens) in Kraft gesetzt. Die hausgemachten landespflegerischen Begleitplanungen und ergänzenden Untersuchungen entsprechen nicht dem Standard einer nach heute geltendem Recht geforderten UVP.

5. Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch den geplanten Autobahnbau sind erheblich und größtenteils nicht ausgleichbar. Das UVP-Gesetz schreibt in diesen Fällen einen zwingenden Verzicht auf die geplante Maßnahme vor. Zu diesem Schluss kommen auch die Untersuchungen aus 1988/89 von dem Bonner Prof. Kneitz auf nordrhein-westfälischem Gebiet, die nicht ausgleichbare Eingriffe in die Tierökologie feststellten. Der Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsentwurf und die Konflikttabelle sowie Maßnahmenverzeichnis sprechen eine deutliche Sprache über das Gefährdungspotential durch den Autobahnbau. Diese Unterlagen sind Beweis für meine Argumentation und Bestandteil dieses Widerspruches. Verschiedenste Forschungen haben gezeigt, dass durch Autobahnneubauten in Mittelgebirgslandschaften der Flächenverlust durch direkte Versiegelung, Böschungen und Dämme, Zufahrten und Nebeneinrichtungen u.s.w. einen Korridor von ca. 175 m Breite beanspruchen. Das würde bedeuten, dass durch den Neubau von 38 km eine Fläche von ca. 665 ha entweder unmittelbar verloren gehen bzw. in ihrer Funktion entwertet werden. Das Maßnahmenverzeichnis zum Erläuterungs-

bericht zählt für den knapp 9 km langen planfestzustellenden Abschnitt allein 47 Eingriffe auf, von denen 28 als nicht ausgleichbar beschrieben werden und die übrigen nur teilweise kompensiert werden können. Einige Beispiele für nicht ausgleichbare Eingriffe seien genannt:

- Funktionsverlust und -beeinträchtigung der Lebensgemeinschaft alt- und totholzreicher Wälder. Gefährdet sind hier vor allem der Schwarzspecht und dessen Höhlen, die für viele Tiere Lebensgrundlage sind sowie der Lebensraum des Schwarzstorches dessen Horste unmittelbar an der Trasse liegen.
- Funktionsverlust der Wildkatzenlebensräume im Umfeld der Autobahn. Zerstörung der Halboffenlandlebensräume, für die kein Ausgleich vorhanden ist.
- Beeinträchtigung von Fließgewässern und ihren Lebensgemeinschaften. Zerstörung besonders schützenswerter Quellflächen und hohes Aussterberisiko für empfindliche Arten.
- Verlust von Kleingewässern als Amphibienlaichgewässer.
- Zerschneidung der Lebensräume von Wald- und Offenlandtierarten, Erhöhung der Gefahr der Tierkollision. Betroffen sind hier Uhu, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Wildkatze und alle Amphibienarten u.v.a.

Weiterhin stellt eine Studie der BFANL fest, dass durch den Neubau der Autobahn Tondorf Mehren mehrere 100 qkm große bislang unzerschnittene Landschaftsräume, von denen es auf dem Gebiet der alten BRD nur ca. 100 gibt, unwiderruflich zerstört werden. Falsch ist auch die Feststellung, dass das Planungsgebiet durch Windwurfflächen „erheblich vor-belastet“ sei. Denn diese Flächen fallen ja nicht wegen der Sturmkatastrophen aus der Bewirtschaftung heraus, sondern unterliegen weiterhin der geregelten Forstwirtschaft und werden zügig wieder aufgeforstet.

6. Die Unterlage zum Erläuterungsbericht beschreibt die Wirkung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und verdeutlicht einmal mehr, mit wie viel Unsicherheit diese behaftet sind. Die meisten Maßnahmen entfalten erst nach vielen Jahrzehnten ihre Wirkung bzw. sind sie in keiner Weise geeignet die schweren Eingriffe auszugleichen. Im folgenden einige Beispiele:

- Die Maßnahmen hinsichtlich der umfangreichen Bodenversiegelung sollen erst nach 30-80 Jahren wirksam werden.

- Durch die Vernichtung des Klimaschutzwaldes werden Folgeschäden durch Windwurf erwartet. Der Aufbau der Waldränder dauert mindestens 30 Jahre, der Umbau der Wälder weitaus länger (
- Die Vernichtung von Altbeständen ist nicht ausgleichbar, da Alter nicht neu schaffbar ist und alte bzw. in die Altersphase hinein wachsende Bestände nicht vorhanden sind. Die Ersatzmaßnahmen dienen nicht der Neuschaffung gleichartiger Lebensräume, sondern haben lediglich die Kompensation der forstlichen Verluste zum Ziel.
Im übrigen ist Fläche nicht einfach vermehrbar, da auf den für die Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Flächen auch schon wertvolle Lebensräume vorhanden sind.
- Bis zum eigentlichen Baubeginn sind die Schwarzstorchhorste durch die vorbereitenden Reviermaßnahmen mit tödlicher Sicherheit vernichtet. Die Beunruhigung während der Bauphase ist so stark, dass sich die Populationen der Wildtiere (Wildkatze, Schwarzstorch u.a.) räumlich verlagert oder aussterben (5. 13). Erfahrungen über die Wirkung der Vermeidungsmaßnahmen liegen aus anderen Projekten nicht vor und sind rein hypothetisch (5. 17).

Das Gutachten des Büro DAMASCHEK stellt fest, dass

- „die unvermeidbare Verlärmung entlang A1,
- die grundlegende Veränderung des Landschaftsbildes,
- der Verlust zahlreicher hochwertiger Lebensräume,
- die Störung der großräumigen Lebensräume und Biotopkomplexe sowie
- die auch bei Einhaltung der Lärmgrenzwerte

erhebliche Beeinträchtigung von Wohnanlagen Eingriffe darstellen, deren Ausgleich nicht oder schwerlich möglich ist. Es ist zu erwarten, dass auf Grund der landschaftlichen Gegebenheiten eine grundlegende Vermeidung aller in den Beiträgen ermittelten und der zusätzlich benannten Eingriffe auch durch andere Linienführungen nicht möglich ist.“ und „das Vorhaben im nordrhein-westfälischen Teilabschnitt nicht zulässig ist“.

Es erscheint undenkbar, dass die kritischen Bewertungen des Büro DAMASCHEK und die Erkenntnisse der Studien der Uni Bonn (Prof. Kneitz) lediglich für den nördlichen Abschnitt der Trasse zutreffen.

7. Zu bemängeln ist auch, dass das Tierökologisch Gutachten der FÖA (1992) nicht den Unterlagen des Planfeststellungsentwurfes beigelegt ist. So kann man nur vermuten, dass wesentliche Aussagen über die Unzulässigkeit der Maßnahme unter den Tisch gefallen sind.“

III.

Im folgenden erweitere ich meine Einwendungen durch die Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. (BUND) zum südlich angrenzenden Planabschnitt, die ich hier zitiere:

Grundsätzliche Bedenken

Die dem BUND vorliegenden Planunterlagen zeigen das Ergebnis jahrelanger intensiver und aufwendiger Planungstätigkeiten. Leider wurde die Kraft der Mitarbeiter nicht primär darauf verwendet, im Sinne von Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit die sinnvollste Lösung zu suchen, sondern eine besonders umweltschädliche Trasse durchzusetzen. Die nicht ausgleichbaren schwerwiegenden Umweltschäden werden verharmlost, teilweise auch ganz verschwiegen, die Vorteile der Trasse vollkommen übertrieben, deren Nachteile wie die ständige Aneinanderreihung von starken Steigungs- und Gefällstrecken gegenüber anderen Straßen im bestehenden Netz nicht berücksichtigt.

Alternativen zu einer durchgehenden Autobahnverbindung wurden nicht ernsthaft geprüft, aber mit abenteuerlichen Argumenten tot geschrieben.

Die Begründung der Planung strotzt vor Verdrehungen, Phrasen und nachweislich falschen Behauptungen. Zahlen und Fakten werden selbst da nicht genannt, wo die Behörde Untersuchungen durchgeführt hat.

Schadensvermeidung ist für die Planungsbehörde offensichtlich selbst dort nicht angezeigt, wo sich entsprechende Maßnahmen aufdrängen, z.B. an Bergkuppen. Die angedachten Ausgleichmaßnahmen sind nicht annähernd geeignet die durch Bau und Betrieb der A 1 verursachten Schäden auszugleichen; teilweise sind sie für den Naturhaushalt eher schädlich, zumindest aber fragwürdig (z.B. Aufforstung von Ackerland). Mögliche wirksamere Ausgleichmaßnahmen außerhalb des Planungsraumes wurden offenbar nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Umfangreiche Straßenneu- und Ausbauten - teilweise sind sie bereits im Bau -, die notwendig sind, um diese Trasse an die Mittelzentren

Adenau, Gerolstein und Kelberg anzubinden bleiben in ihren Auswirkungen unberücksichtigt, obwohl sie in direktem Zusammenhang mit der hier vorliegenden Planung stehen. Die vorliegende Planung scheint daher weder inhaltlich noch formell den Anforderungen nach dem UVP-Gesetz zu entsprechen.

Durch die Art der Ausführung - z.B. ständig wechselnde starke Steigungen und Gefälle - werden auch die erklärten verkehrstechnischen Ziele:

- großräumige Fernstraßenverbindung
- Entlastung der Autobahn A 61 und anderer Bundesstraßen
- Verkehrssicherheit
- Wirtschaftlichkeit für Straßenbenutzer
- Verringerung der Umweltbeeinträchtigung

nicht erreicht, z.T. sogar konterkariert. Ein Bau nach vorliegender Planung führt zwangsläufig zu erhöhten Unfallzahlen mit der Folge von Verkehrsbeschränkungen, die zu Zeitverlusten führen. Kraftstoffverbrauch, Abgas-, Abrieb- und Salzbelastung sind pro Autobahn-Kilometer besonders hoch, auch die Unterhaltung wird besonders teuer.

Mit Verwirklichung der Planung droht der Eifel ohne Zweifel eine weitere schwerwiegende Umweltzerstörung. Die Pläne, die nun zu Umsetzung gelangen sollen, sind im wesentlichen mehr als 30 Jahre alt. Die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und auf bedrohte Tierarten gehen weit über die untersuchten Raumausschnitte hinaus und haben Bedeutung für die gesamte Eifel und Wildtierpopulationen der deutschen und angrenzenden Mittelgebirge (Wildkatze, Uhu Schwarzstorch, bedrohte Fischarten). Das zweitwichtigste Wildkatzenvorkommen in Deutschland wird derzeit 30 km südwestlich durch die A 60 zerstört, das wichtigste folgt dann durch die A 1.

Die in geringem Umfang geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können die gravierenden Schäden an Natur und Umwelt nicht wesentlich verringern. Schon das im Auftrag der Straßenbauverwaltung erstellte Tierökologische (Teil-)Gutachten spricht davon, dass sich der Weiterbau der A 1 wegen der tierökologischen Wertigkeit des betroffenen Landschaftsraumes und der nicht gegebenen Ausgleichbarkeit des Eingriffs unter heute gültigen Gesichtspunkten und Erkenntnissen auf der gewählten Trasse verbieten würde.

Es müssen Untersuchungen von alternativen Verkehrskonzepten und anderen Ausbaumöglichkeiten bzw. Erweiterung der parallel verlaufenden Bundes- und Landesstrassen

aus Sicht des naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsgebotes in die Autobahnplanung einbezogen werden. Weiterhin leitet sich diese Forderung auch aus den EU-Richtlinien zu FFH und Vogelschutz zwanglos ab, da auch innerhalb einer FFH-VP alle Alternativen seriös geprüft werden müssen, um die umweltverträglichste Variante auswählen zu können. Die Trassenwahl für diese Autobahnplanung wird nicht ausschließlich mit der Wirtschaftlichkeit und Ökonomie der Variante begründbar sein. Hier muss ein wenig mehr Aufwand für die Festsetzung einer umweltverträglichen Streckenführung betrieben werden. Für die Trassengestaltung der Eifelautobahn A 1 bieten sich, um die gravierenden und negativen Lärm-, Zerschneidungs-, Landschafts-, Verinselungswirkungen möglichst zu reduzieren, umfangreiche Tunnellösungen an, die hinsichtlich der o. g. Eingriffswirkungen eine deutliche Verbesserung darstellen würden. Die Deutsche Bahn AG hat diese Forderungen für einige ICE-Strecken bereits richtungsweisend umgesetzt !

Unzureichende faunistische und floristische Grundlagenuntersuchungen

Es wurden keine ausreichenden flächendeckenden vertiefenden Untersuchungen zu den rechtlich gebotenen und mittlerweile notwendigen Leitartengruppen (Amphibien, Reptilien, Fledermäuse, Großsäuger, Totholz bewohnende Insekten, Tag- und Nachtfalter, Laufkäfer, alle Vogelarten, Heuschrecken, Benthos, Libellen) sowie zu deren großräumigen Wechselbeziehungen und flächenhaften Vorkommen durchgeführt. Insbesondere die Großwildarten und Fledermäuse (hier: wichtige Wechsel- und Wanderkorridore für Wildkatze, Luchs, Rotwild, Dachs, Baummarder, Iltis, Fuchs, Fledermäuse) wurden nicht hinreichend untersucht. Selbst eine Befragung von Jägern und Förstern und örtlichen Naturkennern, die wenn überhaupt, nur stichprobenartig stattgefunden haben kann, ist nicht in der Lage, eine professionelle vertiefende faunistische und floristische Untersuchung zu ersetzen. Die Unterlagen zu dieser Thematik können, aufgrund der unzureichenden Untersuchungen, kein geeignetes Abwägungsmaterial für die Behörde darstellen.

Selbst die Fachplaner der Umweltprüfung verweisen innerhalb der vorliegenden Unterlagen (Raumanalyse FÖA 1999) auf gravierende Mängel der Grundlagenerhebung (vgl. a. FÖA 1999, Seite 2) hin. Von Mitarbeitern der Arbeitsgruppe Fledermausschutz (WEISHAAR & THIES) wurden Daten zur Verfügung gestellt, welche sicherlich erste wertvolle Anhaltspunkte liefern können, aber systematische Untersuchungen (insbesondere Untersuchungen zu den Eingriffswirkungen auf bedeutsame Wanderkorridore, Leitwirkungen der Trasse, lokalen und regionalen Wechselwirkungen etc.) zu dieser hoch-

gradig gefährdeten Artengruppe wurden ebenfalls nicht durchgeführt. Gerade die Gruppe der mobilen und wanderfreudigen Tierarten (z.B. div. Fledermäuse, Rot-, und Schwarzwild, Wildkatze, Luchs, Fuchs, Dachs, Baumrarder, Dam-, Rehwild, Vögel, Tagfalter etc.) gehören zu den Tierarten, die am meisten unter der Zerschneidungs- und Inselwirkung des Straßenbaus leiden werden. Weiterhin werden laut Unterlagen bedeutsame Altholzbestände an Laub(misch)wäldern durch die Straßenplanung in Anspruch genommen.

Zumindest im Bereich dieser Einschnitte müssen Totholz bewohnende Insekten untersucht werden, da es sich hier zumeist um spezialisierte Tierarten handelt, die wenig mobil sind und bundesweit stark gefährdet.

Eine flächendeckende Biotoptypenkartierung im Gelände hat im Untersuchungsraum nicht stattgefunden, nur eine Luftbildauswertung mit örtlicher Überprüfung. Pflanzensoziologische Erhebungen zu charakteristischen und den Planungsraum kennzeichnenden Pflanzenarten haben ebenfalls nicht stattgefunden. Dies obwohl es sich hier um landesweit bis bundesweit herausragende Biotope und Pflanzengemeinschaften handelt, welche durch die Straßenführung betroffen sind (insbesondere Kalkgebiete, Orchideenvorkommen, Heiden- und Borstgrasrasen etc.).

Aus rechtlichen Gründen (vgl. BVerwG-Urteile von 1993, 1997 zur Erhebungstiefe der Leitarten im Untersuchungsgebiet) und aufgrund der Betroffenheit und herausragenden Bedeutung des Landschaftsraumes Eifel für den Arten- und Biotopschutz müssen die vorhandenen Untersuchungen zu den o.g. Leitarten/-gruppen nachgearbeitet bzw. aktualisiert und ergänzt werden, um eine fehlerfreie Gewichtung der Abwägungsentscheidung zu gewährleisten.

Veraltetes Datenmaterial

Die örtlichen Grundlagenuntersuchungen (Begehungen, Auswertungen) zur Fauna sind von 1988-1990 (KNEITZ et al. 1990) von 1991-1993 (FÖA 1993) und von 1994-1995 (WEIDNER & WEBER 1995a u. 1995b) und deshalb bereits als veraltet anzusehen. Weiterhin schreiben die Gutachter selbst: .."die umfangreichen tierökologischen Daten im Gebiet AHR 2000 waren überwiegend nicht planungsverfügbar, d.h. kartografisch aufbereitet" ! Die Daten der Planung vernetzter Biotopsysteme Rheinland-Pfalz sind ebenfalls aus den Jahren 1992-1994. In den nachfolgenden Jahren haben lediglich noch Auswertungen von Befragungen durch die Gutachter stattgefunden (FÖA 1996), die selbst ebenfalls wiederum sechs bis sieben Jahre zurückliegen.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass der überwiegende Teil der zugrundegelegten ökologischen Grundlagendaten bereits 10 Jahre und älter ist, Daten aus Befragungen ebenfalls bereits mindestens sechs bis sieben Jahre alt sind und die vorliegende Planung ein „Flickwerk“ aus zusammengestellten Unterlagen der letzten 12 Jahre darstellt.

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim hat bereits in einem Urteil vom 27.11.1986 rechtskräftig entschieden, dass selbst sorgfältig zusammengestelltes Abwägungsmaterial auf Grund neuerer Kenntnisse relativ schnell veraltet. Hiernach ist ein Gutachten was älter als 5 Jahre ist als veraltet zu betrachten. Die Planfeststellungsbehörden und Gemeinden sind im Rahmen ihrer Planungen gehalten solche Untersuchungen zu aktualisieren (Naturschutz und Landschaftsplanung 25, (6), 1993).

Unsere Empfehlung an das zuständige Straßenbauamt kann nur lauten, die vorliegenden Untersuchungen komplett zu überarbeiten und um die o. g. Leitarten zu ergänzen. Die Untersuchungen müssen an den aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand angepasst werden. Das zu untersuchende Artenspektrum muss, aufgrund der herausragenden Bedeutung des bisher weitgehend unzerschnittenen Raumes der Eifel, erweitert werden. Wir schlagen als Untersuchungsprogramm vor:

- vertiefende Untersuchungen zu verschiedenen Säugetieren und deren Wanderungs- und Ausbreitungsverhalten (insb. Fledermäuse, Rotwild, Luchs, Wildkatze, Reh- und Schwarzwild, Feldhase, Baummartener, Iltis);
- flächendeckende vertiefende Untersuchungen zur Avifauna (insb. populationsökologische Auswirkungen des geplanten Straßenbaues auf die Arten gemäß Vogelschutzrichtlinie und Vorkommen von gefährdeten Arten der Roten Liste);
- Verbreitung und populationsökologische Untersuchungen zu den Auswirkungen des geplanten Straßenbaues auf alle Arten des Anhangs 2 der FFH-Richtlinie;
- Auswirkungen der Autobahnplanung auf die Populationen und Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie und die Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten in Bezug auf die kumulativen Wirkungen (z. B. Bau von weiteren Strassen, Zubringern, Bundesstrassen, Gewerbegebieten, Baugebieten etc.) der Landschaftsveränderung und weitergehenden Zerschneidung und Beunruhigung der Landschaft.
- flächendeckende Biotoptypenkartierung (Maßstab = 1:10.000) anhand von Begehungen vor Ort und nicht über Luftbilddauswertungen; Die vorhandenen Daten von aktuellen Landschaftsplänen (z. B. Landschaftsplan Kelberg) können aktualisiert und eingearbeitet werden!

- vertiefende Untersuchungen der Totholz bewohnenden Insekten im Bereich von durch die Trasse betroffenen Altholzbeständen (insb. Laub(misch)wälder >80 Jahre);
- Berücksichtigung von Populationsschwankungen der FFH- und Vogelarten gemäß EU-Richtlinien bei der Einschätzung der Erheblichkeit der Eingriffe durch das Straßenbauvorhaben (z. B. die Überlebensfähigkeit der Populationen muss auch bei ungünstigen Umweltbedingungen wie harten Wintern, schlechten Mäusejahren, verregneten Frühjahren und Sommern gewährleistet sein !).
- Auswirkungen der Abwasserplanung der geplanten A1 auf die angrenzenden Vorfluter (Fließgewässer) bzw. deren mögliche Verunreinigung durch Einleitung von Abwasser (betriebsbedingte Wirkungen) sowie deren unnatürlich verändertes Wasseraufkommen im Jahresverlauf. Weiterhin ist zu prüfen, ob sich die veränderte Gewässerqualität negativ auf die Arten der FFH und Vogelschutzrichtlinie auswirkt (z.B. Bachmuschel, Schwarzstorch, Bachforelle als Nahrungsfisch, Bachneunauge, Lachs, Groppe etc.).

Auseinandersetzung mit der Planung im Einzelnen

ad 1.1 Planerische Beschreibung.

Die Verbindung Ostsee - Saarbrücken ist sachlich nicht begründet und auch nicht zu begründen. Verkehrszahlen über potenzielle Benutzer einer Autobahn A 1 zwischen diesen Punkten fehlen. Autobahnverbindungen zwischen diesen Punkten bestehen heute auch ohne A 1.

Eine nennenswerte bessere Erreichbarkeit von Luxemburg ist nicht gegeben. Lothringen kann vom Ruhrgebiet aus heute schon günstiger über Aachen und Belgien-Luxemburg-Frankreich erreicht werden. Im Vergleich zur Benutzung bestehender Bundesstraßen tritt zwischen dem Gebiet Rhein-Ruhr und dem Saarland keine Verkürzung ein, es bleibt allenfalls ein geringer Zeitgewinn.

Wir vermerken positiv, dass die früher behauptete Großräumigkeit Skandinavien – Gibraltar bzw. Sizilien geschrumpft und andere kürzere Autobahnverbindungen in Deutschland und in den angrenzten Staaten von der Planungsbehörde wahrgenommen werden.

ad 2.1 Vorgeschichte der Planung

Es ist einfach abenteuerlich, wenn für das geplante Teilstück der A 1 als Begründung für die Notwendigkeit die Vorgeschichte der Planung herhalten muss.

Dass im 3. Jahrtausend unserer Zeitrechnung bereits im sog. „1000-jährigen Reich“ geplante Reichsautobahnen realisiert werden sollen, kann doch wohl nicht als Begründung der Maßnahme herhalten. Eine moderne Verkehrspolitik wird doch wohl imstande sein, aktuellere und zeitgemäße Antworten auf die heutigen Herausforderungen einer nachhaltigen, sozial- und umweltverträglichen Mobilität zu finden, als „alten Zöpfen“ nachzuhängen.....

Der Prognose-Null-Fall bedeutet nach Aussage der planenden Behörde eine Vielzahl von Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz. Hier ergeben sich Fragen, auf die in den Planungsunterlagen keine Antwort zu finden ist:

- Sind diese in der Summe preiswerter als die große Lösung einer durchgehenden BAB A 1?
- Ist der Umkehrschluss erlaubt, dass diese bei der Realisierung der A 1 (Planung aus der 1930er Jahren) entfallen?
- Liegt der Maßnahme ein schlüssiges Gesamtverkehrskonzept zugrunde?

Es werden Belastungen auf dem umgebenden Straßennetz als Grund für die Planung angeführt; ist denn sichergestellt, dass diese Belastungen abnehmen, wenn die Planung umgesetzt wird? Der BUND geht davon aus, dass die Antworten auf diese Fragen gegen den Bau der A 1 sprechen müssten.

Was bitte genau ist großräumiger Verkehr? Die Maßnahme soll offensichtlich großräumig aus anderen Regionen Schwerverkehr, der jetzt hier nicht vorhanden ist, in die Eifel locken. Vorhandene Verkehre bewältigt das für eine Mittelgebirgsregion sehr gute Straßennetz mit Leichtigkeit.

Leider wird bei der Betrachtung der Verkehrsmengen der induzierte Verkehr durch eine durchgängige A 1 völlig außer Acht gelassen. Hierzu sollten im Antrag auf Planfeststellung Aussagen getroffen werden.

Wertende Aussagen zu angeblichen Umweltentlastungen durch die durchgängige A 1 sind hier fehl am Platz

ad 2.2 Verkehrsverhältnisse

Immer wieder wird der sog. „Lückenschluss“ als wichtigstes Argument ins Feld geführt. Lückenschluss bezogen auf Autobahnen ist jedoch ein willkürliches und nicht an den verkehrlichen Erfordernissen orientiertes Ziel. tatsächlich effektiver wäre hier ein verkehrsgerechter Ausbau der B 51 in Richtung Prüm, Bitburg weiter nach Trier.

Tatsächlich entsteht durch die Realisierung der Planung eine Lücke im Natur- und Landschaftsraum der Eifel!

Die Behauptung "umwegig" trifft nur für einen kleinen Teil der Verkehrsteilnehmer auf der A 61/A 48 zu - für das Fahrtziel Saarland, nicht jedoch in die Stadt Trier und nicht nach Luxemburg. Die Verkehrsteilnehmer benutzen gottlob die Abkürzung Mendig – Mayen; das ist ja auch deren Sinn. Der ehemalige Straßenbaudirektor und Planungschef der A 1 Hans Gass erklärte einmal, dass ein vierspuriger Ausbau dieser Querspange die A 1 ersetzen könne. Dies erscheint eine verkehrstechnisch leicht zu verwirklichende, im Vergleich zur A 1 kostengünstige und umweltschonende Alternative zu sein. Die derzeitigen Mängel der Querspange Mendig – Mayen sind u.a. durch hinderliche dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen nicht ent-sprechende Vorfahrtsregelungen bedingt.

Die Behauptung, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur für den regionalen Verkehr nicht ausreicht, bleibt ohne Beleg.

Die Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Auswirkungen beruht ebenfalls auf unbewiesenen Behauptungen. Es fehlen die erhobenen und der Behörde bekannten Verkehrszahlen und die Angabe der Orte, an denen Ausbau- und Umgehungsmaßnahmen mit und ohne A 1 erforderlich sind. Hohe Kosten werden hierfür zwar genannt, aber nicht belegt. Im Zuge der B 51 zwischen Ende A 1 und Beginn A 60 gibt es keine Ortsdurchfahrt. An der B 257 sind trotz der A1-Planung Ortsumgehungen im Bau oder planfestgestellt. Die querenden Bundesstraßen B 410/B 421 z.B. zum Mittelzentrum Gerolstein werden durch die A 1 nicht entlastet, sondern zusätzlich belastet, da zusätzliche Verkehrsteilnehmer die schnellere aber umwegige A 1 nach

Norden benutzen. Umgehungsstraßen, die mit hohen Kosten und Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden sind, aber - nach Ansicht der Planungsbehörde - in keiner Weise wesentlich zur Verbesserung der Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur beitragen können, entfallen dann sicher.

Die B 51 zwischen Bitburg und Trier ist zweifellos stark befahren. Ihr vierspuriger Ausbau wird mit und ohne A 1 von Lokalpolitikern gefordert. Eine A 1 kann den Verkehr dort allenfalls geringfügig und daher bei den zunehmenden Verkehrsprognosen nur kurzfristig verringern. Der jetzige Zustand ist von der Planungsbehörde gewollt. Sie hat einem bedarfsgerechten Ausbau der B 51 den umwegigen und ebenfalls extrem landschaftszerstreuenden Bau der A 60 zwischen Bitburg und Wittlich vorgezogen. Die B 51 wird auch nach dem Bau einer A 1 Teil einer wirklich guten und kurzen Verbindung zwischen dem Raum Trier - Luxemburg - Frankreich sowie dem westlichen Saarland im Süden und den Räumen Nordeifel – Belgien - Köln bleiben und damit stark befahren werden.

Auch hier verzichtet die Behörde auf die Nennung von Ortsdurchfahrten.

Die Belastung der A61 ist kein Argument für die A 1, denn der Ausbau der A 61 auf insgesamt 6 Spuren ist ohnehin geplant.

Die Behauptung, dass für die im Umfeld der A 1 liegenden Ortschaften eine Lärm- und Abgasminderung eintritt, stellt die Unwahrheit dar. Das Gegenteil ist der Fall; Lärm- und Abgasbelastungen, insbesondere Nachts, werden sich vervielfachen (z.B. permanente Hintergrundgeräusche). Wir fordern die Behörde auf, die jetzigen Lärm- und Abgaswerte im Bereich des zur Planfeststellung beantragten Teilstückes zu veröffentlichen und als Vergleich für die zukünftigen Belastungen die Werte ähnlich belasteter Autobahnen zu benennen.

Für welche Orte übernimmt das geplante Teilstück der A 1 die behauptete Funktion örtlicher Ortsumgehungen?

Die aufgezeigten verkehrlichen Auswirkungen der A 1 (fast 30.000 Fahrzeuge 2020 auf dem Transitweg durch die Eifel) sind nicht wünschenswert, könnten aber durch Ausbau vorhandener Straßenzüge sehr wohl bewältigt werden. Ortsumgehungen sind hierzu nicht oder nur in Einzelfällen erforderlich.

Die behauptete Überlastung der Straßen B 51, A 60, A 48, B 52, A 602 ist weitestgehend un-glaubhaft und der Verkehr wird nach Fertigstellung der A 1 auf der A 48, B 52 und A

602 zwangsläufig weiter zunehmen. Wir fordern die Behörde auf, die tatsächlichen Verkehrszahlen, die Grenzen der Belastbarkeit und die nach Meinung der Behörde zu erwartende Entlastung durch die A 1 zu belegen.

ad 2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Sinnhaftigkeit einer Verbindung Ostsee – Saarbrücken wird angezweifelt. Eine europäische Verbindung von der Ostsee nach Marseille existiert bereits über Aachen.

Ein Zusammenrücken benachbarter Regionen durch die A 1 erscheint ebenfalls wenig plausibel. Die A 1 ist eine Transitstrecke, keine die Region(en) verbindende Maßnahme.

Es wird davon gesprochen, dass von „dieser verbesserten Netzanbindung“ ... „insbesondere die südlichen Grenzregionen besonders profitieren“ werden. Was ist hier gemeint?

Es wird von raumwirtschaftlicher Bedeutung gesprochen; was ist das?

Die A 1 wird als Standortfaktor für Betriebsansiedlungen genannt. Dieses Argument der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts kann in einer von Telekommunikation und Globalisierung geprägten Dienstleistungswelt wenn überhaupt nur untergeordnete Bedeutung entfalten. Auch neue Arbeitsplätze durch die A 1 dürften eher Traum denn Wirklichkeit sein.

Wo bleibt die Nachhaltigkeit?

Zum Fremdenverkehr werden pauschale Aussagen ohne Wert aneinander gereiht, aber auch damit wird die A 1 nicht sinnvoller.

Die geplanten neuen Gewerbegebiete entlang der Autobahn belasten zusätzlich den Naturhaushalt und müssten in einer ordentlichen UVP mit berücksichtigt werden (kumulative Wirkungen).

Die bessere Erreichbarkeit des Nürburgrings bedarf offenbar weiterer Straßenbaumaßnahmen, die ebenfalls in der Planung nicht berücksichtigt sind (L 10).

Der Zugang zu den Märkten in Ballungsräumen mit den Eifelgütern Lava, Zement, Sprudel und Bier ist nachweislich seit Jahrzehnten auch ohne A 1 in den geplanten Abschnit-

ten gegeben. Bitburger Bier ist auch ohne die A 1 weltweit erhältlich. Zement ist hoffentlich noch kein landwirtschaftliches Produkt.

Für die Räume Bad Münstereifel, Schleiden und Euskirchen ist eine optimale Autobahn-anbindung nach Norden in die Ballungsräume auch jetzt schon gegeben, für die Stadt Trier und den Raum Bitburg-Prüm. bringt ein Weiterbau der A 1 verkehrstechnisch trotz gegenteiliger Behauptungen keine Vorteile.

Wie werden die behaupteten 60 % des Transportaufkommens der Region nach Norden und nach Nordwesten transportiert?

Die Fahrt vom Hunsrück über die zukünftige A 1 nach Norden ist gegenüber anderen Strecken weitestgehend umwegig und Fahrzeit verlängernd nicht verkürzend.

Wozu wird heute eine leistungsfähige Erschließungsachse Trier - Ruhrgebiet gebraucht? Diese Formulierung erinnert an das 19. Jahrhundert, als die Industrialisierung eine solche Verbindung nahe legte.

Häufiger tritt die Formulierung "vorliegende Erkenntnisse" im Erläuterungstext auf, es werden aber an keiner Stelle Quellen und Zitate genannt. Woher stammen diese angeblichen Erkenntnisse?

ad 2.4.1 Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse des Verkehrs

Nicht das Verkehrsaufkommen im vorhandenen Straßennetz, sondern allenfalls die beabsichtigte Verkehrsverlagerung aus anderen Räumen und von anderen Strecken bedingen die geplante Baumaßnahme.

ad 2.4.2 Verkehrsprognose

Bei der Verkehrsprognose stützt sich die Planung offenkundig vollständig auf Zahlen des Jahres 1994. Eine Berücksichtigung der aktuellen demographischen Entwicklung und der Effekte z.B. der Ökosteuer, der geplanten LKW-Maut und anderer verkehrspolitischer Entwicklungen der letzten Jahre fehlt. Dies genannten Zahlen müssen somit in Zweifel gezogen werden und können nicht als Begründung für den Bau der A 1 herhalten.

Der geplante Querschnitt bietet offenbar Reserven für die Zukunft; es handelt sich demnach um eine Angebotsplanung, die nicht am tatsächlichen Bedarf orientiert ist.

ad 2.4.3 Entlastungen des vorhandenen unzureichenden Straßennetzes

Die aufgestellten Behauptungen sind nicht belegt. Entlastungen einzelner Streckenabschnitte stehen zusätzliche Belastungen anderer Streckenabschnitte gegenüber. 13.000 Kraftfahrzeuge sollen verlagert werden; dies bedeutet eine wesentliche Belastung des jetzigen Erholungsraumes in der Eifel, jedoch keine signifikante und nachhaltige Entlastung der A 61.

ad 2.4.4 Anschluss an das überregionale Straßennetz

Die Ballungsräume Rhein-Ruhr sind mit den Zentren im Dreiländereck Frankreich, Luxemburg, Deutschland auch jetzt schon verbunden, auch mit Autobahnen. Die gut ausgebauten wenig belasteten Straßen in Frankreich und Luxemburg sind für die Planungsbehörde offensichtlich nicht existent.

ad. 2.4.5 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Behauptungen sind nicht belegt und werden angezweifelt.

ad 2.4.6 Vereinheitlichung der Streckencharakteristik

Ein Vorteil ist nicht erkennbar. Kann es tatsächlich Ziel von Verkehrspolitik sein, Streckencharakteristiken zu vereinheitlichen. Dies kann keinesfalls als Argument für gravierende und irreversible Eingriffe in Natur und Landschaft herhalten. Das Vermeidungsgebot ist hier allemal höher im Rang einzustufen.

ad 2.4.7 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Straßenbenutzer

Die Benutzung der A 1 ist aus den verschiedenen aufgeführten Gründen für den Großteil der Verkehrsteilnehmer unwirtschaftlich. Dies gilt auch für den Großteil der Verkehrsteilnehmer aus dem Landkreis Ahrweiler und aus dem Landkreis Daun.

Wie sieht konkret die volkswirtschaftliche Rechnung für das geplante Vorhaben aus?

ad 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Statt der behaupteten Entlastung des bestehenden Straßennetzes findet nur eine Verlagerung innerhalb des Straßennetzes statt. Der zusätzlich von anderen Räumen ange-lockte Verkehr auf die Autobahn A 1 bringt ein vielfaches der bestehenden Lärm- und Abgasbelastung für die Menschen in der Eifel hinzu. Die aufgestellte Behauptung ist pauschal und unsachlich.

Keine Erwähnung finden die zusätzlichen neuen Belastungen durch die A 1 als Bauwerk und die Nutzung der Straße. Wie sieht die Bilanz der Maßnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt insgesamt aus? In den dem BUND vorliegenden Unterlagen ist eine solche Bilanz nicht zu finden. Wir sind aber der Meinung, dass eine solche Bilanzierung eine wesentliche Voraussetzung für eine sachgerechte und gerechte Abwägung zwischen den öffentlichen Belangen darstellt.

ad 3. Geprüfte Vorhabensvarianten, wesentliche Auswahlgründe ...

Die vorgelegten Unterlagen zur Untersuchung der Umweltverträglichkeit machen einen sehr inhomogenen und zusammengestoppelten Eindruck. Dies mag daran liegen, dass Teile der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 1983 datieren und Nachbesserungen in den Jahren 1995/96 sowie 2000/2001 erfolgten. Dieser mehrfache Bearbeiterwechsel hat nicht dazu beigetragen, deutlich werden zu lassen, nach welchen Beurteilungs- und Bewertungsmaßstäben gearbeitet wurde. Dies mag auch erklären, weshalb keine Gesamtbilanzierung der Maßnahme hinsichtlich der Umweltwirkungen sowohl der Auswahlvariante als auch der übrigen „geprüften“ Varianten vorliegt. Für eine echte Prüfung der Umweltverträglichkeit und einen effektiven Vergleich verschiedener betrachteter Varianten für ein Vorhaben ist es jedoch von essenzieller Bedeutung, über Bewertungsmaßstäbe Bescheid zu wissen.

ad 3.1 Durchgeführte Untersuchungen zur Linienfindung

Die durchgeführten Untersuchungen sind unvollständig und fehlerhaft. Sie berücksichtigen nicht die zwangsläufige Schädigung der Wasserversorgung im Bereich der angrenzenden Nohner Kalkmulde. Allein im Landkreis Ahrweiler werden aus diesen Brunnen im zukünftigen Einzugsgebiet der Autobahnabwässer 20.000 Menschen mit Trinkwasser versorgt.

Sie berücksichtigt auch nicht die bedeutenden Populationen bedrohter Fischarten in Ahbach und Ahr (z.B. Elritze, Groppe, Äsche, Bachneunauge und Bachforelle).

Allein aus diesen beiden nicht berücksichtigten Aspekten ist die Bewertung verschiedener Trassen und die Festlegung für die jetzige Linie wertlos.

Die Trasse muss aus dem Einzugsbereich des Ahbaches mit dem Hauptzuflusssystem Grünbach, das die Linie auf ca. 5 km tangiert, nach Osten verlegt werden.

Wir weisen daraufhin, dass Autobahnabwässer und Schadstoffe von der Autobahn im südlichen, bereits planfestgestellten Abschnitt der Autobahn A 1 einen direkten Zufluss zum Ahbach haben. Das große Grundwasservorkommen bei Dreis und die Mineralquellen mit großer wirtschaftlicher Bedeutung halten wir für gefährdet. Eine Verschiebung der Trasse nach Osten würde auch diese Gefahr beseitigen.

Das Einzugsgebiet des Grünbaches ist trotz Jahrzehnte währender Wassergewinnung in unmittelbarer Nähe kein Trinkwasserschutzgebiet. Sachliche Gründe sprechen für einen umfassenden Schutz des gesamten Einzugsgebietes:

- vermutlich größtes Grundwasservorkommen im Eifelraum
- schützende Bodendeckschichten über dem zerklüfteten Gestein sind nicht vorhanden
- ein hoher Anteil des Niederschlagwassers versickert im Untergrund
- das Wasser des Ahbach-/Grünbachsystems wird in Höhe der Trinkwasserbrunnen bei Trockenzeiten zu 100 % verbraucht. In diesen Zeiten gelangen auch 100 % der Schadstoffe in den Boden oder das Grundwasser.

Wir empfehlen auch an dieser Stelle nochmals den Verzicht auf dieses Autobahnstück und weisen auf konfliktärmere Alternativen hin.

ad 3.1.2 Aussagen Dritter zu Varianten

Die von der ehemaligen BFANL vorgeschlagenen Varianten mussten bei der Bevölkerung auf Ablehnung stoßen, weil die Planungsbehörde keine wirksamen Schutzmaßnahmen der Bevölkerung vorgeschlagen hat, wie z.B. Tunnel, bzw. Kapselung.

Während die UVS für die von der Planungsbehörde verworfenen Varianten eine Umweltunverträglichkeit feststellt, drückt sie sich bezogen auf die Vorschlagsvariante um eine eindeutige Aussage hierzu. Unserer Ansicht nach ist auch die Vorschlagsvariante insgesamt umweltunverträglich!

ad 3.1.3 FFH-Verträglichkeit

Die vorliegende Verträglichkeitsprüfung zur FFH-Richtlinie basiert auf veralteten Daten und Untersuchungen der frühen 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Dies ist um so bedeutsamer, als die bisherigen Meldungen des Landes Rheinland-Pfalz vollkommen unzureichend sind, insbesondere in den nördlichen Landesteilen. Es wurde keine hinreichende Berücksichtigung und rechtliche Würdigung der von den anerkannten Verbänden (GNOR 1998, RVDL 2000, BUND 2000) gemeldeten FFH- und Vogelschutzgebiete (z.B. FFH-Gebietsvorschlag: „Fließgewässersystem des oberen Mittelahrtales“, FFH-Gebietsvorschlag: „Aremberg und angrenzendes Magergrünland“, FFH-Gebietsvorschläge: „Hillesheimer Kalkmulde“ und „Ahbachtal“). Diese Umstände sind umso gravierender, als die BRD am 11.11.2001 vom Europäischen Gerichtshof wegen Nichterfüllung der FFH-Richtlinie verurteilt wurde.

Dies verleiht dem Urteil des BVerwG vom 27.01.2000 besondere Bedeutung. Da man davon ausgehen muss, dass die Trassenführung nicht nur durch ein faktisches Vogelschutzgebiet (s.a. SCHREIBER 2002, IBA-Liste 2002), sondern auch durch potentielle - wenn nicht gar - faktische FFH-Gebiete führt. Von besonderem Interesse sind alle natürlichen Lebensräume und Arten des Anhangs 1 und 2 der FFH-Richtlinie, darunter befinden sich auch prioritäre Lebensräume und Arten.

Dass der Bau der A 1 keine erhebliche Beeinträchtigung für den Bereich des Gebietsvorschlages darstellen soll, können wir nicht nachvollziehen. Ein Beleg hierfür fehlt in den Planungsunterlagen.

Selbst wenn die Untersuchungen zur Flora und Fauna nicht aktuell und vollständig sind, muss davon ausgegangen werden, dass FFH-Arten und prioritäre Lebensräume von der Straßenplanung betroffen sein werden und beeinträchtigt werden. Dies gilt in besonderem Maße für die Artengruppe der Vögel und folglich für das faktische Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“.

ad 3.1.4 Faktisches Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“

Auch hier sind die Gutachter sowie die Planungsbehörde nicht auf der Höhe der Zeit. Ein jüngst im Auftrag des BUND, Kreisgruppe Ahrweiler, erarbeitetes Gutachten zum Gebietsvorschlag des Landes Rheinland-Pfalz hat eine wesentlich breitere Datenbasis als die UVS und nennt auch für den von der geplanten A 1 betroffenen westlichen Teilbereich des Gebietsvorschlages eine Anzahl von Brutvorkommen, die in den vorliegenden Unterlagen allenfalls unter dem Stichwort „Vermutungen“ auftauchen. Auch dieses Gutachten liegt dem Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht vor.

Auf jeden Fall liegen weite Bereiche der geplanten Trassenführung im Bereich eines faktischen Vogelschutzgebietes (IBA „Ahrgebirge“, SPA 5507-401 „Ahrgebirge“). Somit ist die vorliegende Verträglichkeitsuntersuchung zur Offenlage des Planfeststellungsentwurfes zur Autobahn A 1 gegenstandslos, da gemäß der aktuellen Rechtsprechung des EuGH in faktischen Vogelschutzgebieten ein generelles Veränderungsverbot gilt bis zur offiziellen Ausweisung des Vogelschutzgebietes.

Da aber auch die UVS wesentliche Aussagen zum Vogelschutzgebiet richtig wiedergibt, ist es überhaupt nicht nachzuvollziehen, wie die Gutachter zu der Aussage kommen, dass von der geplanten A 1 keine erhebliche Beeinträchtigung auf das faktische Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ ausgehen. Dieser Behauptung widersprechen wir mit Nachdruck.

Dass im benachbarten Nordrhein-Westfalen die Voraussetzungen für die Ausweisung eines Vogelschutzgebietes nicht gegeben seien, ist ebenfalls nicht korrekt. Die dortigen Verbände werden dies bereits in diesem Verfahren widerlegen.

ad 3.3 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Zweifel erscheinen angebracht, ein Vergleich mit möglichen Alternativen liegt nicht vor. Wie kommt man auf einen Wert von 3,0? Welche Faktoren wurden nicht berücksichtigt? Angesichts der großflächigen Umweltbeeinträchtigungen und der Landschaftsentwertung entlang der geplanten A 1 ist dieser Wert nicht nachvollziehbar.

ad 4. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

ad 4.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Die Beschränkung des Untersuchungsraumes in der vorgegebenen Weise ist absolut unzureichend:

- Die Einbeziehung der zweifelsohne in einem direkten Zusammenhang mit der A 1 stehenden Zubringerstraßen fehlt.
- Lärm, Licht und Abgase wirken weit über die 500 m -Grenze hinaus.
- Die Auswirkungen auf die Gewässer müssen im gesamten Gewässersystem untersucht und berücksichtigt werden .

ad 4.2.1 Mensch

Die Erwähnung eines Gewerbegebietes mit Anbindung an die A 1 ist hier völlig fehl am Platz. Wenn es denn sein muss, die Errichtung eines Gewerbegebietes in einen positiven Zusammenhang mit dem Bau der A 1 zu stellen, dann allenfalls im Kapitel Sachgüter. Auf jeden Fall sind aber die Folgewirkungen im Zusammenhang mit dem Autobahnbau zu sehen und müssen hier hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen mit berücksichtigt werden (kumulative Wirkungen, Wechselwirkungen).

ad 4.2.2 Tiere

Die durch die Planung direkt und indirekt betroffenen Wälder werden als Lebensraum gefährdeter und seltener Arten als hoch bedeutsam eingestuft. Die starke Gefährdung des Schwarzspechts im Plangebiet (bisher ungestörter Lebensraum) wird dargestellt, ebenso die Betroffenheit des Schwarzstorches. Summarisch werden als betroffene Arten und Artgruppen die Laufkäfer, die Wildkatze, der Rauhfußkauz und Fledermausarten genannt.

Bezogen auf das betroffene Offenland werden ebenfalls gefährdete Arten benannt (Raubwürger, Wiesenpieper, Braunkehlchen etc.).

Weiterhin werden Heiden und Halbtrockenrasen sowie z.B. ein reich strukturierter Acker- und Grünlandlebensraum bei Nohn mit Arten wie Kiebitz, Rebhuhn, Wachtel als irreversibel vom Autobahnbau betroffen und beeinträchtigt aufgeführt.

Es wird u.a. ausgeführt, dass der Lebensraum von mindestens 9 Uhu-Paaren beeinträchtigt wird.

Auf die Qualität und Wertigkeit der Oberflächengewässer (Ahroberlauf-System) wird hingewiesen.

Obwohl diese Aussagen überwiegend nicht auf aktuell erhobenen Erkenntnissen der Gutachter basieren, decken sie sich im Grunde mit den Erkenntnissen der örtliche im ehrenamtlichen Naturschutz Tätigen. Es stellt sich allerdings die Frage, wie die Gutachter es letztlich schaffen, die Eingriffe durch Bau und Betrieb der A 1 in einem derart hochwertigen und sensiblen Landschaftsraum als nur mindere Beeinträchtigung oder gar keine Beeinträchtigung für die Lebensräume und die an sie gebundenen Arten darzustellen.

Der Hinweis auf S. 20 zur Verbesserung der Lebensraumeignung ist hier absolut überflüssig, da hier eine Beschreibung der Umwelt erfolgt; offenbar hat der Gutachter Gewissensnöte, die massiven Eingriffe schön zu schreiben.

ad 4.2.3 Pflanzen

Die Planung tangiert und zerschneidet z.T. Laubholz reiche Altwälder landesweiter Bedeutung (vgl. LEP III und Planung vernetzter Biotopsysteme) und Orchideenvorkommen, wobei letztere in der Beschreibung unerwähnt bleiben.

Auch hier verwundert es, dass die Eingriffe in derart hochwertige Lebensräume letztlich als nicht wesentlich dargestellt werden.

ad. 4.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Es wird zu Recht auf das Landschaftsschutzgebiet "Rhein-Ahr-Eifel" hingewiesen, dessen Wert aber später bei der Beschreibung der Beeinträchtigungen gleichfalls verharmlost.

ad. 4.2.9 Wechselwirkungen

Hier findet sich mehr oder weniger nur ein Hinweis auf den Anhang IV der Unterlagen. Ansonsten wird die Bedeutung des Landschaftsraumes für Fragen des Ressourcenschutzes nur unzureichend beschrieben, vor allem die gegenseitigen Anhängigkeiten verschiedener Aspekte des Ressourcenschutzes und etwa der stillen Erholung, der Trinkwasserversorgung etc.

ad 4.3.2 sonstige erhebliche Projektwirkungen

Dieses Kapitel spricht weitgehend für sich. Es werden baubedingte (weit reichend und z.T. irreversibel), anlagebedingte (22 ha Neuversiegelung, Flächenbedarf insgesamt 102 ha, lange Auflistung dauerhafter Wirkungen) und betriebsbedingte (200 m Belastungszone, dauerhafte Beeinträchtigung, lange Auflistung) Projekt(neben)wirkungen dargestellt. Einzig die Folgewirkungen durch Ausbaumaßnahmen im umgebenden Straßennetz bleiben unerwähnt!

An dieser Stelle wird deutlich, dass sich die Gutachter und Planer der Konsequenzen ihres Tuns durchaus bewusst sind und erhebliche und nicht kompensierbare Umweltschäden offenbar bereit sind in Kauf zu nehmen, wenn denn nur die A 1 weiter gebaut wird.

ad 4.4 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

ad. 4.4.1 Vermeidung, Minderung

Hier ist u.a. von Grünbrücken, aufgeweiteten Wirtschaftswege, Unter- und Überführungen sowie Amphibiendurchlässen die Rede. Auch ist ein durchgängiger Zaun entlang der A 1 vorgesehen. Hier stellen wir die Frage, ob mit diesen Maßnahmen auch sicher gestellt ist, dass die Zerschneidungswirkungen der A 1 effektiv gemildert werden. Sind denn alle „Querungshilfen“ die wandernde Tierarten dort platziert, wo sie auf Grund der ermittelten Wanderrouten hin gehören? Oder wurden sie dort vorgesehen, wo sie ingenieurtechnisch einfach zu realisieren sind? Sind die erwähnten Bauwerke in ihrer Dimensionierung alle so gestaltet, wie sie es auf Grund der aktuellen Forschungsergebnisse sein müssen, um angenommen zu werden?

ad. 4.4.2 verbleibende Beeinträchtigungen

Auch hier wird deutlich, dass Planer und Gutachter wissen, dass sie mit der A 1 den Eifelraum gravierend und nachhaltig umgestalten werden.

Flächenverluste, Funktionsverluste und Funktionsbeeinträchtigungen werden beschrieben.

Verluste von Lebensräumen und der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, Verschiebungen im Artengefüge und Einschränkungen der Qualität und Leistungsfähigkeit von Naturgütern werden die Folge von Bau und Betrieb der A 1 sein. Diese Beeinträchtigungen sind in der Summe derart gravierend, dass der Bau der A 1 nicht zu verantworten ist.

ad. 4.4.2.1 Mensch

Hier wird insbesondere auf die Erholungsfunktion des Landschaftsraumes abgehoben. Leider bleibt unerwähnt, dass auch der Lebensraum der heimischen Bevölkerung u.a. durch die nie verstummende Lärmquelle Autobahn erheblich und nachhaltig beeinträchtigt werden wird.

ad. 4.4.2.2 Tiere und Pflanzen

Trotz nicht aktueller Daten zu Flora und Fauna konstatieren die Gutachter erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen!

ad. 4.4.2.3 Boden

Die Beeinträchtigungen des Umweltmediums Boden werden bei einer Bauwerkslänge von 10,54 km und einem Wirkungsbereich von 400 m 421,6 ha betragen! Es wird von 68,5 ha Versiegelung gesprochen. Wie möchte man dies funktional ausgleichen?

ad. 4.4.2.4 Wasser

Die Beeinträchtigungen des Wassergewinnungsgebietes bei Nohn werden nicht dargestellt.

Hier wären beim Bau einer Straße entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (Verlegung der Trasse oder Vorklärung des Niederschlagswassers von der Trasse) erforderlich.

ad. 4.4.2.5 Klima / Luft

Die Gutachter sprechen in 50 - 100 m von Fahrbahnrand von Beeinträchtigungen. Sofern man auch die Lärmbelastung mit betrachtet, wird sich die Wirkreichweite auf mehrere Kilometer beiderseits der Fahrbahn erweitern.

ad. 4.4.2.6 Landschaftsbild

Die Gutachter sprechen von erheblichen, kaum zu mildernden Beeinträchtigungen, also einer weitgehenden Entwertung des Landschaftsraumes auch für die landschaftsbezogene Erholung.

Mögliche Minderungsmaßnahmen wurden offenbar aus Kostengründen von vornherein nicht in Betracht gezogen (Tunnel).

ad. 4.4.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Es sollen 60 ha Wald gerodet werden für die A 1 und 10 ha Landwirtschaftliche Fläche gehen verloren!! In Zeiten, in welchen über die Verringerung der CO₂-Belastung und die Anrechnung von Waldflächen hierzu diskutiert wird, ist das Roden von Wald in einem solchen Umfang eigentlich tabu.

ad. 4.4.2.8 Wechselwirkungen

Hierzu schweigen sich die Gutachter leider weitgehend aus, obwohl dieser Punkt nicht unerhebliches Ausmaß annehmen müsste (Zubringer-Straßen, Gewerbegebiete, Verdrängung von Erholungssuchenden, Entwertung der Landschaft etc.).

Zusammenfassend muss man zum Kapitel der verbleibenden Beeinträchtigungen konstatieren, dass ernsthafte Versuche die extrem hohen Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt zu vermeiden bzw. zu verringern nicht erkennbar werden. Wir möchten daher wirksame Maßnahmen vorschlagen. Die Reihenfolge beschreibt unsere Priorität:

- Verzicht - wäre sehr wirksam: Verzicht = keine Umweltzerstörungen, keine zusätzlichen Abgasbelastungen, keine Herstellungskosten keine Folgekosten.
- Maßvoller, nur dem Ziel- und Quellverkehr dienender Ausbau bestehender Straßen. Straßenneubauten sind möglich, wenn Umweltbelange berücksichtigt und alte Trassen in gleichem Ausmaß rückgebaut werden. Eine Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Umweltverbänden könnte dann die heutige Situation für Wirtschaft und Umwelt verbessern.
- Intelligente Anwendung straßenbautechnischer Möglichkeiten. Die DB-Neubaustrecke Köln - Frankfurt zeigt die Möglichkeiten auf. Trotz weitaus geringerer Belastungen, weniger empfindlicher Umwelt und unmittelbarer Nachbarschaft zur BAB A 3 verläuft die Strecke zum großen Teil unter der Erde in Tunneln bis zu 13 km Länge. Eine Streckenführung durch Tunnel würde die meisten schwerwiegenden Konflikte der A 1 beseitigen:
 - Keine Zerschneidung von Biotopen, Wäldern, Erholungslandschaft.
 - Kein Autobahnlärm in Eifeldörfern.
 - Keine nennenswerten Höhenunterschiede, weniger Kraftstoffverbrauch und weniger Abgas durch gleichmäßig fließenden Verkehr.
 - Kaum Salz, kaum Abwasser dafür weiter leckeres Trinkwasser, und gute Luft in den Wäldern und gesunde Fische in der Ahr.

Sind die Straßenplaner hier weniger kreativ als die Techniker der Bahn?

ad. 6. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Grundsätzlich fordert der BUND ein wissenschaftlich fundiertes und fachlich unabhängiges Monitoring für alle Maßnahmenkomplexe mit der Möglichkeit der Nachbesserung.

ad. 6.1 Mensch

Es wird von erlebnisreichen Räumen gesprochen; was ist das?

Wahrscheinlich meine die Gutachter damit die Landschaft, die durch den Bau der A 1 zerstört würde, nämlich eine strukturreiche Agrarlandschaft. Wenn solche Räume nun wieder hergerichtet werden sollen, stellt sich die Frage, wie man eine über mehrere Jahrtausende hinweg geschaffene Kulturlandschaft rekonstruieren wollte, vielleicht sogar mit gärtnerischen Mitteln. Der BUND geht davon aus, dass dies nicht gelingen kann und allenfalls in Teilbereichen eine Beseitigung von störenden Elementen möglich ist, keinesfalls jedoch das o.a. Ziele angesichts der Folgewirkungen des Vorhabens.

ad. 6.2 Natur und Landschaft

Die Schaffung einer strukturreichen Agrarlandschaft als Ziel einer landespflegerischen Planung ist zwar nachvollziehbar, aber ein großer Teil der Maßnahmen widerspricht dieser Zielsetzung. So wäre es sicher effektiver, die Extensivierung vorhandener Acker- und Grünlandflächen zu betreiben, als bisherige Landwirtschaftsflächen großflächig aufzuforsten. Entsiegelungen finden in nennenswertem Umfang überhaupt nicht statt. Übergeordnete landespflegerische Zielsetzungen kollidieren mit dem Vorhaben, z.B. die Planung zur Biotopvernetzung, das Ziel großer unzerschnittener Wälder, der Erhalt von Wanderbeziehungen und Vernetzungsachsen. Das heißt, alle landespflegerische Maßnahmen sind Reparaturmaßnahmen und können die heute funktionierenden ökosystemaren und landschaftsökologischen Funktionen nicht wieder herstellen oder ersetzen, sondern allenfalls punktuell kaschieren.

Das vorliegende Kompensationskonzept richtet sich in rund 60-70 % der dargestellten Maßnahmen nicht nach den Hinweisen und Empfehlungen der Planung vernetzter Biotopsysteme des Landes Rheinland-Pfalz, obwohl dies innerhalb der Planung behauptet

wird. Die Kompensationsmaßnahmen - insbesondere auch die geplanten Aufforstungsflächen - sind z.T. auf extensiven mageren Grünlandbereichen und im Bereich bestehender Feuchtwiesen(-brachen) geplant. Die Biotopkartierung ist offenbar ebenfalls mittlerweile veraltet, sonst würden solche handwerklichen Fehler nicht vorkommen.

Es ist weiterhin nicht einzusehen und rechtlich äußerst bedenklich, weshalb Biotoptypen der Roten Liste und pauschalgeschützte Feuchtbiootope aufgeforstet werden sollen.

Auch Streuobstwiesen wurden auf heutigen extensiven Grünlandbereichen geplant, die nach aktuellem Kenntnisstand Lebensraum von gefährdeten Offenlandarten (z.B. Wiesenpieper, Braunkehlchen) darstellen. Weiterhin sind insbesondere die Höhenlagen der Eifel aufgrund der klimatischen Verhältnisse nicht sonderlich zum Streuobstanbau geeignet. Die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sind so zu planen, dass diese ihre Wirkung möglichst kurzfristig entfalten können, ohne dabei bereits vorhandene gefährdete Lebensgemeinschaften zu verdrängen. Bei Eingriffen in historischen Waldbereichen mit altem Baumbestand wird dies - aufgrund der hohen Wiederherstellungszeiträume des Biototyps - nicht möglich sein. Diese sind selbst innerhalb der nächsten 150 Jahre nicht ersetzbar, deshalb ist hier auch eine Verlegung der Trasse unbedingt notwendig. Ebenso wenn innerhalb von Laubwaldbereichen bedeutsame Vorkommen von Wildkatze, Schwarzstorch und Schwarzspecht und Haselhuhn gemeldet und kartiert wurden. Hier muss man laut einschlägiger Literatur (KAULE 1991, KÖPPEL et al. 1998, LEP RLP III usw.) immer mit erheblichen und nachhaltig negativen Folgen rechnen !

Ein Betrag von 1083,6 ha Kompensationsmaßnahmen mag zwar den unbedarften Leser beeindrucken, aber nicht alle Maßnahmen können als Kompensationsmaßnahmen anerkannt werden! Kurzfristige Umwandlungen von Nadelforsten in Laubholzbestände sind nur über einen Kahlschlag zu vollziehen, der aber wieder als Eingriff zu werten wäre. Mittelfristige Umwandlung von Nadel- in Laubwald ist ohnehin das Ziel der Forstwirtschaft. Derartig unbestimmte (wann?) Maßnahmen zeugen eher von Hilflosigkeit als einem durchdachten landespflegerischen Konzept zur Kompensation eigentlich nicht ausgleichbarer Eingriffe in eine Landschaft.

Es müssen Grünbrücken und Tunnellösungen vorgesehen werden, damit die populationsgenetischen Auswirkungen durch die großflächige Zerschneidung (Inzucht, lokales Aussterben etc.) des bedeutsamen Naturraumes Eifel für die Fauna minimiert wird. Die Grünbrücken sind nach derzeitigem wissenschaftlichen Kenntnisstand zu planen, so dass eine Mindestbreite der Grünbrücken von rund 50 m nicht unterschritten wird, da die

Grünbrücken ansonsten von schutzwürdigen größeren Wildarten und Kleinsäugetern nicht angenommen werden. Weiterhin ist über das o. g. Wildgutachten nachzuweisen, wo sich die großräumigen Wildwechsel und Reviere befinden und wo häufigere Migrationbewegungen stattfinden. An diesen Stellen sind Grünbrücken, wildtiergerechte Unterführungen oder Tunnellösungen zu planen, die dem heutigen wissenschaftlichen Kenntnisstand entsprechen.

Es ist zu klären, inwieweit die Maßnahmen (Bau und Kompensation) mit den Programmen „Ahr 2000“ und „Lachs 2000“ sowie „Aktion Blau“ in Einklang stehen.

ad. 6.3 Kultur- und sonstige Sachgüter

Die hier erwähnten Maßnahmen „zu Gunsten“ der Archäologie widersprechen der Zielformulierung des Denkmalschutzgesetzes. Demnach sind Kulturdenkmäler zu erhalten und zu pflegen, nicht zu beseitigen. An Stelle der vorgesehenen Maßnahme ist zunächst zu prüfen, ob nicht der Erhalt der archäologischen Substanz an Ort und Stelle möglich ist. Erst wenn dies nicht möglich ist und die Belange des Denkmalschutzes nachrangig wären, wären die archäologischen Objekte zu Lasten des Eingriffsverursachers zu bergen, zu dokumentieren und zu konservieren.

Resümee

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, Sumpfschwarzmaus 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.

Unsere Forderung lautet: Geben Sie dem Umweltschutz hier eine höhere Priorität und brechen Sie das Planfeststellungsverfahren ab, weil

- die umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung fehlt,
- die vielen Umweltprobleme nicht ansatzweise gelöst werden können,
- die Begründung der Baumaßnahme unseriös ist,
- eines der wenigen, noch vitalen Wildkatzenvorkommen in Deutschland leichtfertig gefährdet wird,
- dem Schwarzstorchvorkommen in der Eifel die Vernichtung droht,
- die Planungen in eklatanter Weise dem Landesgesetz über Naturschutz und Landschaftspflege und den Forderungen im Raumordnungsbericht der Landesregierung von 1989 widersprechen,
- die Planung im faktischen Vogelschutzgebiet vor Gericht keinen Bestand haben wird,
- die Planungsbehörde der EU-Kommission für ihr Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof wegen Nichtbeachtung einschlägiger EU-Richtlinien ansonsten weiteres Material liefern würde.

Verwendete Literatur

- KNEITZ et al. (1990): Zoologische Untersuchungen im Rahmen des LPB für die A1 zwischen AS Blankenheim und AS Nohn. – Endbericht 1990; Institut für Angewandte Zoologie der UNI Bonn; Gutachten im Auftrag des Landschaftsverbandes Rheinland: 1-299;
- FÖA (1993): Tierökologisches Gutachten für die Bundesautobahn A 1: Neubauabschnitt Darscheid - Landesgrenze (Bau-km 5 + 00 bis 23 + 785). Gutachten im Auftrag der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz; 97 pp.;
- FÖA (1996): Bundesautobahn A 1: Erfassung der Indikatorarten Uhu, Schwarzstorch, Rebhuhn, Wachtel, Wildkatze, Baummarder, Fischotter, Mink, Dachs, Iltis sowie Rotwild und Feldhase mittels Befragung und örtlicher Überprüfung; Bearb.: W. Zachay. Unveröff. Gutachten im Auftrag der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz, Koblenz;
- FÖA (1999): Ergänzungen der Unterlagen nach § 6 UVPG Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit zur A 1, AS B 51 (Tondorf) – AS B 257 (Darscheid).- Kartenband und Raumanalyse; Gutachten im Auftrag der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz; 76 pp + Anhang;
- WEBER & WEIDNER (1995 a + b): Gewässersystem „Obere Ahr und Nebenbäche“ .- Unveröff. Gutachten;
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2000): NATURA 2000 – Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitatrichtlinie, Brüssel;
- LANDESBETRIEB STRAßEN UND VERKEHR RHEINLAND-PFALZ (2002): Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesautobahn A1 von der Anschlussstelle Adenau bis Kelberg. Straßen- und Verkehrsamt Trier;
- SCHREIBER UMWELTPLANUNG (2002): Zur Eignung des „Ahrgebirges“ (Rheinland-Pfalz) als Besonderes Schutzgebiet im Sinne des Artikels 4 der EU-Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG), Gutachten im Auftrag des BUND Kreisgruppe Ahrweiler; 29 pp. + Anhang;
- KAULE (1992): Arten und Biotopschutz. -, 2. Auflage , Ulmer Verlag;
- KÖPPEL et al. (1998): Praxis der Eingriffsregelung. – Ulmer Verlag;
- PLACHTER et al. (2002): Entwicklung und Festlegung von Methodenstandards im Naturschutz. – Bundesamt für Naturschutz, Bonn;
- STAATSKANZLEI RHEINLAND-PFALZ (1995): Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP III). – Zielaussagen, Mainz;
- LFUG (1992-1994): Planung vernetzter Biotopsysteme für die Landkreise Ahrweiler, Daun, Bitburg-Prüm. – Oppenheim;

V.

Auch die Einwendungen der Naturschutzverbände **NRW mache ich zu meinen Einwendungen:**

Gegen das Vorhaben bestehen erhebliche und grundsätzliche Bedenken. Die Planung ist nicht planfeststellungsfähig. Die Bedenken begründen sich im einzelnen wie folgt:

1. Gesetzlicher Bedarf und tatsächliche Verkehrsverhältnisse

Die vorliegende Planung lässt eine Auseinandersetzung mit einem konkreten verkehrlichen Bedürfnis für den „Neubau der A 1“ zwischen AS Blankenheim und AS Adenau 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.

1.1 Überregionaler Verkehr

Das Vorhaben ist Teil des Gesamtvorhabens „Lückenschluss A 1 AS Blankenheim (NRW) bis AS Daun (RP)“. Die vorgelegte Planung zielt auf die Schaffung eines „Lückenschlusses“. Die Feststellung, im „überregionalen Netz der Bundesfernstraßen klafft im Verlauf der BAB A 1 eine Lücke zwischen der Anschlussstelle (AS) Blankenheim und der AS Daun“ (Erläuterungsbericht, S. 1) ist eine nicht zutreffende und irreführende Behauptung des Vorhabenträgers. Der nach dem Bundesfernstraßengesetz erforderliche „Netzzusammenhang“ bezieht sich auf die Bundesfernstraßen – Bundesautobahnen und Bundesstraßen – ins-

gesamt. Die Aussage, in Bezug auf die A 1 „klaffe“ eine Lücke, ist eine auf die vorhandene BAB A 1 beschränkte das vorhandene Bundesfernstraßennetz außer Acht lassende Betrachtungsweise.

Dem „Lückenschluss“ soll für die großräumigen Fernstraßenverbindungen von der Ostsee bis Saarbrücken Bedeutung zukommen (Erläuterungsbericht, S. 3). Außerdem stelle er eine kurze Verbindung zwischen dem Raum Rhein/Ruhr und den Regionen Rheinland-Pfalz, Saarland, Lothringen und Luxemburg dar. Wenn diese großräumige Bedeutung tatsächlich vorhanden sein sollte – was wegen der pauschalen Feststellungen im Erläuterungsbericht nicht überprüfbar ist, wird die verkehrliche Bedeutung einer behaupteten Zeitersparnis bei einer Relation Ostsee - Saarbrücken vernachlässigbar gering: Je großräumiger der verkehrliche Bedarf dargestellt wird, desto geringer ist die tatsächliche Wirkung zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen, da gut ausgebaute Alternativen bestehen, die (wie im Erläuterungsbericht selbst dargestellt) vom Fernverkehr offensichtlich gut angenommen werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass der überregionale verkehrliche Bedarf nicht konkret belegt wurde und im Erläuterungsbericht Ausführungen dazu auf vier Sätze beschränkt werden. Entsprechend gering ist dieser Belang in die Abwägung über die Zulässigkeit des Vorhabens einzustellen.

1.2 Verkehrsaufkommen

Unklar bleibt, wie das Verkehrsaufkommen für die Neubaustrecke ermittelt wurde. Zum einen wird das Verkehrsaufkommen im vorhandenen Straßennetz angeführt (Erläuterungsbericht, S. 4). Geht man davon aus, dass hierbei vom Bundesfernstraßennetz die Rede ist, bleibt offen, welche Verkehrsströme sich in welchem Umfang auf die Neubaustrecke verlagern oder verlagern lassen und welche Verkehrsströme der Vorhabenträger vor Augen hat, für die die Streckenwahl A 61/ A 48 bzw. B 51 eine umwegige Umfahrstrecke bedeutet.

Der Vorhabenträger behauptet, das Verkehrsaufkommen entwickle sich dahingehend, dass für die Abschnitte Blankenheim-Lommersdorf mit 40.800 Kfz/24h, Lommersdorf-Adenau mit 40.100 Kfz/24h und Adenau-Kelberg mit 34.000 Kfz/24h

zu rechnen ist. Diesen Angaben zur „DTV“ - prognostiziert für das Jahr 2020 - steht in der Projektbeschreibung „A 1 AS Blankenheim (B 51) – Kelberg (B 410)“ im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans eine für das Jahr 2015 prognostizierte Verkehrsstärke von 19.471 Kfz/24h gegenüber. Die Aussagekraft der zur Begründung des Neubaus verwandten Daten kann daher bezweifelt werden.

Weiterhin werden Verlagerungspotentiale für die L 115, B 258 und B 257 für einzelne Streckenabschnitte behauptet, ohne dass eine Aussage über die Auslastung dieser Bundesstraßen und dem Erfordernis einer Verlagerung von Verkehrsströmen angeführt wird.

Die Aussage, ein Verzicht auf den Neubau der A 1 erfordere eine Vielzahl von Ausbaumaßnahmen und Ortsumgehungen im Bereich des Bundesfernstraßennetzes, ist pauschal getroffen. Sie verwundert auch deshalb, weil eine genauere Betrachtung von Alternativlösungen durch Ausbauten am vorhandenen Straßennetz etwa im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie tunlichst unterlassen wurde. Es ist gerade ein zentraler Mangel der Planung, auf geeignete, sich aufdrängende Alternativen nicht eingegangen zu sein. Gleiches gilt für die Behauptung, die vorhandene Verbindung über B 51 und A 60 habe „die Grenze ihrer Belastbarkeit überschritten“ und könne auch durch Ausbau „nicht entscheidend verbessert werden“ (Erläuterungsbericht S. 2), die eine – vorsichtig formuliert – verzerrte Wiedergabe der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse widerspiegelt. Sie widerspricht im übrigen der Feststellung des ehemaligen Leiters des Straßenneubauamtes in Gerolstein, Hans Gass, der bei einem autobahnähnlichen Ausbau der Querspange Mayen - Mendig den Neubau der A 1 für komplett entbehrlich gehalten hat. Um die pauschalen Behauptungen zumindest verkehrlich gewichten zu können, fehlen in den Unterlagen die erhobenen und dem Vorhabenträger bekannten Verkehrszahlen und die Angabe der Orte, an denen Ausbau- und Umgehungsmaßnahmen bei einem Verzicht auf A 1 erforderlich sein sollen. Dagegen ist festzuhalten, dass es im Verlauf der B 51 zw. Ende A 1 und Beginn A 60 keine Ortsdurchfahrten gibt. An der B 257 sind trotz Planungen zur A 1 Ortsumgehungen im Bau oder planfestgestellt.

Damit ist festzustellen, dass die behauptete Überlastung des vorhandenen Straßennetzes, die erhoffte Verlagerung von Verkehrsströmen und sonstige Aussagen zu Verkehrsmengen nicht belegt sind.

1.3 Regionale Verkehrsverhältnisse

Die Einschätzung, für die im Umfeld der geplanten A 1 liegenden Ortschaften Tondorf Hoffeld (Erläuterungsbericht, S. 1) ergebe sich wegen der Verlagerung regionaler und überregionaler Verkehre Entlastungseffekte, ist nicht nachvollziehbar. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass der regionale Verkehr weiterhin das regionale Verkehrsnetz und der überregionale Verkehr in diesem Bereich die B 51 nutzt. Es ist nicht ersichtlich, welche Verlagerungs –und Entlastungseffekte für das regionale Straßennetz erreicht werden können. Die Behauptung, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur für den regionalen Verkehr „keineswegs“ ausreicht, bleibt ohne Beleg. Schließlich geht der Vorhabenträger selbst davon aus, dass von anderen Strecken Verkehrsströme auf die neue A 1 verlagert werden können. Damit wird die Verkehrsbelastung des betroffenen Raumes insgesamt deutlich ansteigen. Wie die neue Autobahn trotzdem zu einer „Lärm- und Abgasminderung“ des Eifelraumes führen soll (Erläuterungsbericht S. 1), bleibt Geheimnis des Vorhabenträgers.

Die Notwendigkeit der Anschlussstelle bei Lommersdorf, die zu erheblichen Eingriffen und zum Neubau der L 115z führt, ist nicht belegt. Wegen der geringen Entfernung zu Beginn und Ende des Planfeststellungsabschnitts und den dortigen Anschlussstellen steht der verkehrliche Nutzen der Anschlussstelle in keinem Verhältnis zur Schwere der Eingriffe. Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass im Gesamtverkehrskonzept des Kreises Euskirchen eine Ortsumgehung Freiligen im Zuge der jetzt neu geplanten L 115z vorgesehen ist, die mit der neuen Anschlussstelle begründet wird und aus Umweltsicht wiederum sehr kritisch zu bewerten ist. Solche Überlegungen finden in den Unterlagen keine Erwähnung.

2 Vorverfahren und allgemeine verfahrensrechtliche Fragen

2.1 Vollständigkeit der Unterlagen

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die in Rheinland-Pfalz ausgelegten Planfassungen mit denen identisch sind, die den Naturschutzverbänden in NRW zur Verfügung gestellt wurden. Es ist anzunehmen, dass Unterschiede bestehen, da in den NRW-Unterlagen nur wenige Aussagen z.B. zur Ahrtalbrücke enthalten sind. Sollten die Unterlagen derart „gesplittet“ sein, wären die Beteiligungsrechte der NRW-Naturschutzverbände verletzt, da nicht alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden. (..)

2.2 Das Verfahren ist als Deckblatt-Verfahren deklariert worden. Deckblätter dienen üblicherweise - unter Beibehaltung der Grundzüge der Planung - der Berücksichtigung von Änderungen, die nachträglich eingetreten sind oder die sich aufgrund von Einwendungen im Verfahren ergeben haben. Dies ist hier aber nicht der Fall. Es handelt sich nämlich um eine komplette Neuplanung, die sowohl von der Linie des offengelegten Planes abweicht, als auch Standards abarbeitet, die erst zu einem späteren Zeitpunkt verbindlich wurden. Für eine Neuplanung spricht auch der sehr lange Zeitraum seit der letzten Offenlage: Einen Verfahrensschritt als Deckblatt zu bezeichnen, der 15 Jahre nach Offenlage stattfindet und eine komplette Neuplanung umfasst, verkennt den Sinn eines Deckblattes und die Aufgaben eines Planfeststellungsverfahrens. Das ursprüngliche Planfeststellungsverfahren aus 1985 hätte eingestellt und ein neues eingeleitet werden müssen.

2.3 Die vorgelegte Korridoruntersuchung als Ergänzung der Planunterlagen nach § 6 UVPG (Erl.bericht, Anhang III) erweckt den Anschein, als habe der Vorhabenträger die Vorgaben nach UVPG für die Planung – freiwillig – berücksichtigt und die Planung durch eine Aussage zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens aufwerten wollen. Die Untersuchung entspricht jedoch in keiner Weise den fachlichen Anforderungen an eine Untersuchung nach den Vorgaben des UVPG.

So wurde aus dem Untersuchungsraum der „ergänzenden UVP-Unterlagen“ der Bereich der bestehenden Trasse B 51/A 60 sorgsam ausgespart. Er wird deshalb auch nicht in den beigefügten UVP-Unterlagen erwähnt, offenbar in dem Bestreben, diese Alternative im Rahmen einer UVP nicht näher betrachten zu müssen.

2.4 Defizitäre Linienbestimmung

Das Instrument der Linienbestimmung dient der großräumigen Gesamtplanung eines Verkehrsweges und ist Voraussetzung für eine das Gesamtvorhaben in den Blick nehmende Abwägung. Die Linienbestimmung ist ausgerichtet auf den Ausgleich der verschiedenen Belange unter Einschluss der Umweltbelange, so auch § 16 Abs. 2 S. 1 FStrG. Bezogen auf das Gesamtvorhaben sind die Vor- und Nachteile des Projektes gegenüberzustellen und eine Würdigung vorzunehmen, ob die Beeinträchtigung entgegenstehender Belange gerechtfertigt ist. Erfolgt auf der Planungsebene der Linienbestimmung eine gesamtvorhabenbezogene Würdigung der Umweltauswirkungen nicht, ist die Linienbestimmung nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG 10.04.1997, LKV 1999, 26 - 29) defizitär und darf nicht unbesehen als Entscheidungselement für die Planfeststellung übernommen werden.

Die der Planung zugrundeliegende Linienbestimmung weist – sofern sich das aus den Angaben im Erläuterungsbericht für den in diesem Verfahren zu betrachtenden Planfeststellungsabschnitt I ermitteln lässt - folgende Defizite auf:

2.4.1 Keine großräumige Untersuchung

Die Linienbestimmung für den sog. nördlichen Unterabschnitt AS Blankenheim bis zur erstmaligen Querung der Landesgrenze NRW/ RP nördlich von Dorsel stammt aus dem Jahr 1970, für den sich anschließenden südlichen Unterabschnitt bis AS Adenau aus dem Jahr 1972. Für den weiteren Streckenverlauf wird eine Linienbestimmung aus dem Jahr 1987 zugrundegelegt. Die Linienbestimmung erfolgte im Ergebnis abschnittsweise und nicht in bezug auf das Gesamtvorhaben.

Es ist nicht bekannt, dass im Zuge der ersten Linienbestimmung(-en) 1970/72 auf das Gesamtvorhaben bezogene Alternativen, die den verkehrlichen Zweck in gleichem Maße erfüllen, untersucht wurden. Es ist weder die Untersuchung einer

„Nullvariante“ noch die Prüfung großräumiger Alternativen unter Heranziehung des damals vorhandenen und ausbaufähigen Fernstraßennetzes in den vorgelegten Planunterlagen belegt. Dass solche Untersuchungen angestellt worden sein könnten, ist auch nicht den „Übersichtskarten der zur Linienbestimmung untersuchten Vorhabensalternativen“, Anhang IV zum Erläuterungsbericht zu entnehmen. Dort sind nur Ergebnisse der Straßenbauverwaltung RP angeführt.

Untersuchungen hinsichtlich der „Nullvariante“ und großräumiger Alternativen wurde auch zu keinem späteren Zeitpunkt für das Gesamtvorhaben angestellt. Die Linienbestimmung der Straßenbauverwaltung RP aus dem Jahr 1987 bezog den nördlichen Unterabschnitt des Planfeststellungsabschnittes I nicht mit ein.

Der Vorhabenträger kann andererseits nicht behaupten, großräumige Alternativen hätten sich im Planungsprozess nicht aufgedrängt. Angesichts der Probleme, die sich nach der ersten Offenlage 1985 bereits bezüglich der Planfeststellungsfähigkeit ergaben und die auch in der zweiten Offenlage 1988 nicht ausgeräumt werden konnten, gab das Umweltministerium NRW im Jahr 1988 das „Fachgutachten über die landschaftspflegerischen Beiträge zu der Neubauplanung der A 1“ in Auftrag (im folgenden als Fachgutachten bezeichnet)¹. Das Fachgutachten kommt zu zwei zentralen Ergebnissen:

- [1] „Zu einer im Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG erforderlichen Abwägung aller berührten Belange ist zur Berücksichtigung von Landschaftspflege und Naturschutz heute eine Darstellung üblich, die sowohl großräumig bei der Linienbestimmung, als auch im Detail bei der Vorentwurfsplanung Wert und Empfindlichkeit der Landschaft darstellt, die Schwere der Eingriffe wertet, unvermeidbare Eingriffe aufzeigt und die Ausgleichbarkeit überprüft. Dieser Stand der ist mit den vorliegenden Beiträgen nicht erreicht. So wird lediglich die Wertigkeit eines vergleichsweise engen Landschaftsraumes ermittelt. Das gewählte Vorgehen lässt, mit wenigen Ausnahmen, nicht erkennen, ob aus Gründen der landschaftlichen Empfindlichkeit ein weniger konflikträchtiger Linienverlauf, abweichend von fest vorgegebenen Varianten erforderlich wäre. Ebenso wird aus den Beiträgen

nicht deutlich, ob eine grundlegende Vermeidung durch ein anderes Netzkonzept untersucht wurde.“

- [2] „Insbesondere die Eingriffe durch Biotopverluste, Zerschneidung und Lärmbelastung sind ebenso wie der Flächenverbrauch nicht ausgleichbar...(Deshalb ist) zu prüfen, ob zum einen durch ein anderes Verkehrskonzept, das die Abwicklung des großräumigen Verkehrs über die im Zuge der landesplanerisch ausgewiesenen Entwicklungsachse erster Ordnung vorhandenen leistungsfähigen Straßen (B 51 und A 60) sowie des regional bedeutsamen Verkehrs über die vorhandenen Bundes- und Landesstraßen die mit dem Bau der A 1 verbundenen Eingriffe vollkommen zu vermeiden sind...Einer Planfeststellung des Abschnittes Tondorf-Landesgrenze der A 1 ist ohne den Nachweis, dass eine Vermeidung durch Verlagerung des Verkehrs auf weitgehend vorhandene Straßen im Zuge der B 51 und A 60 sowie des vorhandenen regionalen Straßennetzes nicht möglich ist, nicht zuzustimmen.“

Es wurde demnach bereits 1988 festgestellt, dass sich mit der Streckenführung B 51/A 60 ab AS Blankenheim eine großräumige Alternative anbietet. Diese konnte in den Verfahren zur Linienbestimmung noch gar nicht in Erwägung gezogen werden, weil der Aus- und Neubau von B 51 und A 60 erst später erfolgte. In den vorliegenden Unterlagen fehlt jeder Hinweis auf die abwägungsrelevante Erkenntnis, dass seit der Linienbestimmung eine neue, nunmehr ausgebaute großräumige Variante als Fernstraßenverbindung zur Verfügung steht. Es findet keine Auseinandersetzung und Würdigung der sich aufdrängenden Planungsalternative statt.

Das BMV hat 1992 zwar der Abweichung von 500 Metern von der linienbestimmten Trasse zugestimmt und insofern kein neues Linienbestimmungsverfahren für erforderlich gehalten. Daraus lässt sich jedoch nicht ableiten, die Prüfung der großräumigen Alternative sei entbehrlich geworden.

Hinweise auf einen fachlich unzureichenden Standard der Linienbestimmung aus 1970/72 haben auf von anderer Seite vorgelegen. So hatten sich Umwelt- und

¹ Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW (1988): Fachgutachten über die landchaftspflegerischen Beiträge zu der Neubauplanung der A 1 – Eifelautobahn, Tondorf-

Verkehrsministerium bereits 1989 darauf verständigt, dass sog. Altplanungen mit Linienbestimmung vor 1980 den fachlichen Anforderungen nicht mehr entsprechen und nur noch aufrecht zu erhalten seien, wenn eine komplette Abarbeitung der Anforderungen aus HNL und MUVS die alte Linie bestätigen würde². Auch diese Vorgabe blieb hinsichtlich der Planungen zur A 1 unbeachtet.

2.4.2 Untersuchung von „Raumwiderständen“

Den vorliegenden Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, dass für die abschnittsweise Linienbestimmung in den Jahren 1970 und 1972 und für das Gesamtvorhaben AS Blankenheim bis AS Daun im Jahr 1987 alle entscheidungsrelevanten Belange ermittelt wurden. Nach Angaben im Erläuterungsbericht (S. 17) war die „Linienführung der A 1 aufgrund der o.g. topographischen Gegebenheiten seit Beginn der Planung an der Wasserscheide dieses Raumes, zwischen der B 51 und der Ahrüberquerung bei Dorstel bzw. Hoffeld, orientiert.“ Die Betroffenheit von Naturschutzbelangen wurde offensichtlich nicht bei der Linienfindung berücksichtigt. Die Einschätzung des Vorhabenträgers, die nun vorliegende Linie sei das Ergebnis jahrelanger Abstimmungsprozesse, ist eine nicht weiter belegte Behauptung und kann sich – wenn überhaupt – nur auf die Planungen auf rheinland-pfälzischem Gebiet bzw. auf kleinräumige Verschiebungen innerhalb des linienbestimmten Korridors beziehen. Die angestellten Untersuchungen lassen jedenfalls keine Rückschlüsse auf die Raumverträglichkeit der immer noch geltenden Linienführung aus 1970 und 1972 zu.

Soll in einem Planfeststellungsverfahren eine Linienbestimmung zugrundegelegt werden, bei der sich aufdrängende Belange, insbesondere Umweltbelange, nicht erfasst und gewürdigt wurden, muss dieses Defizit im Planfeststellungsverfahren behoben werden (BVerwG a.a.O.). Die „Untersuchung zur Umweltverträglichkeit zur A 1“, Anhang III zum Erläuterungsbericht, leistet keinen Beitrag im Sinne einer gesamtvorhabenbezogenen Berücksichtigung der Umweltauswirkungen, da sie die Linienführung als feststehende Bezugsgröße zugrundelegt. Bezeichnenderweise werden die Ergebnisse als solche einer „Korridoruntersuchung“ vorgestellt.

3. Verstoß gegen die Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie)

- 3.1** Die Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL (im folgenden FFH-VP) wurde nur in einer Kurzfassung von 12 Seiten plus Karten vorgelegt (Anhang I zum Erläuterungsbericht). Bei den folgenden Ausführungen kann deshalb nur auf diese Kurzfassung Bezug genommen werden. Vor dem Hintergrund, dass aus der Bezeichnung „Kurzfassung“ auf eine dem Vorhabenträger vorliegende „Langfassung“ der Verträglichkeitsprüfung zu schließen ist, bleibt eine weitergehende Stellungnahme vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass eine ordnungsgemäße Beteiligung der Naturschutzverbände nach den Vorgaben des Landschaftsgesetzes nur dann gegeben ist, wenn den Naturschutzverbänden eine frühzeitige Beteiligung ermöglicht wird und die Unterlagen zur Verfügung gestellt werden, die den Landschaftsbehörden zur Stellungnahme übersandt werden.
- 3.2** Bei den beigegeführten Karten zur FFH-VP handelt es sich entweder um Übersichtskarten mit der Lage von FFH-Gebieten im kleinen Maßstab oder um Ausschnitte im Maßstab von etwa 1:5.000. Die Ausschnitte enthalten außer einer kartographischen Überlagerung der Trasse mit FFH-Gebietsabgrenzung plus LBP-Inhalten keine Informationen. Erhaltungsziele und mögliche Konflikte mit diesen Zielen werden nicht dargestellt. Damit sind die Karten als reine Lagepläne für die besonderen Anforderungen der FFH-VP nicht zu gebrauchen.
- 3.3** In der FFH-VP wird für den Teil in NRW auf die bisherigen Gebietsmeldungen durch die Landesregierung Bezug genommen. Im Gegensatz zu Rheinland-Pfalz werden keine weiteren potentiellen FFH-Gebiete etwa aus Gebietsvorschlägen der Naturschutzverbände („Schattenliste“) einbezogen. Im Erläuterungsbericht heißt es dazu, die Landesregierung habe im Zuge der Meldung der sog. Tranche 2 die Vorschläge der Schattenliste einbezogen und ausgewertet. Die Schattenliste sei deshalb unbeachtlich. Diese Darstellung ist unzutreffend.

² Erlass des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW vom 28.04.1989 (IV B 4 – 1.05.01).

3.3.1

Es trifft zu, dass die Veröffentlichung der FFH-Schattenliste für NRW zeitlich vor der Tranche 2-Gebietsmeldung der Landesregierung erfolgte. Die Inhalte der Schattenliste mögen daher auch von der Landesregierung herangezogen worden sein. Tatsache ist aber, dass die Landesregierung zur Auswahl von FFH-Gebieten für die Tranche 2 überwiegend fachfremde Kriterien herangezogen hat (z.B. Obergrenzen von 30 % des Vorkommens eines Lebensraumtyps, Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse oder Berücksichtigung von Infrastrukturvorhaben), die im Ergebnis zu einer unvollständigen Gebietsmeldung der Landesregierung geführt haben. Die Naturschutzverbände haben im Anschluss an die Meldung der Tranche 2 klargestellt, dass die Vorschläge aus der Schattenliste keinesfalls obsolet geworden sind. Sie haben wegen unzureichender Gebietsmeldung ein entsprechendes Beschwerdeverfahren bei der EU-Kommission angestrengt, das noch anhängig ist. Das Umweltministerium NRW hat im Jahr 2000 folgerichtig darauf hingewiesen, dass

„...es aus Gründen der Rechtssicherheit empfehlenswert (erscheint), auch die Gebiete (der Schattenliste) in eine FFH-Verträglichkeitsprüfung einzubeziehen, bis die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung durch die EU-Kommission ausgewählt und gemäß § 19a Abs. 4 BNatSchG im Bundesanzeiger bekannt gemacht ist“³.

3.3.2

Hinzu kommt, dass aktuell als Ergebnis des sog. Bewertungsseminars, das die EU-Kommission zur Prüfung der offiziellen FFH-Gebietsvorschläge im November 2002 in Potsdam für die kontinentale Region durchführte, für Deutschland erhebliche Meldedefizite festgestellt wurden. Die Kommission hat Deutschland zu Nachmeldungen noch in diesem Jahr aufgefordert. Es ist also weder damit zu rechnen, dass die bisherigen Meldungen der Landesregierungen in NRW und Rheinland-Pfalz abschließend sind, noch, dass die Schattenliste der Naturschutzverbände seitens der EU-Kommission für erledigt erklärt wird. Vielmehr sind so-

³

Erlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW vom 14.12.2000 (III-6-616.06.03.01).

wohl aus fachlichen als auch aus Gründen der Rechtssicherheit deren Inhalte bei Durchführung einer FFH-VP heranzuziehen.

3.3.3

Im einzelnen sind folgende Gebiete der NRW-Schattenliste vom Neubau der A 1 zusätzlich betroffen:

Kurzbezeichnung	Name des Gebietes	Mögliche Beeinträchtigung
EUS-39	Laubwälder zwischen Rohr und Mühlheim	Direkter Verlust von FFH-Lebensraumtypen, Durchschneidung des Gebietes
EUS-46	Armuthsbach und Nebenbäche	Indirekte Beeinträchtigung durch Betroffenheit des Quellbereiches
EUS-54	Buchenwälder nördlich von Lommersdorf	Direkter Verlust von FFH-Lebensraumtypen, Durchschneidung des Gebietes
EUS-90	Ahrtal von Blankenheim bis Landesgrenze	Direkter Verlust von FFH-Lebensraumtypen, Durchschneidung des Gebietes
EUS-146	Kalktriften an den Hängen des Ahrtales bei Ahrdorf	Direkter Verlust von FFH-Lebensraumtypen, Durchschneidung des Gebietes

Soweit nicht durch die offizielle Gebietsmeldung überdeckt, sind hierzu ergänzende Angaben nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erforderlich. Eine Stellungnahme bleibt vorbehalten.

3.4 Beeinträchtigung von Lebensraumtypen oder Arten der FFH-RL

In der FFH-VP wird jede Beeinträchtigung der FFH-Gebiete im Aulbach- oder Ahrtal unter Hinweis auf die Überbrückung und die Bauverbotszone für die FFH-Gebiete selbst bestritten. Dies ist unzutreffend.

3.4.1

Die Talbrücke im **Aulbachtal** benötigt zwei Widerlager, die in den Hangbereichen zu erheblichen Anschüttungen führen und auch in angrenzenden Lebensräumen wirksam sind. So werden Siefen, die die betroffenen Hangbereiche bisher entwässern, betroffen. Ältere Bestände des Hangwaldes aus Buchen und Fichten müssen gerodet werden. Für das südliche Widerlager wird bis unmittelbar an eine Quellflur heran angeschüttet, so dass hier erhebliche Beeinträchtigungen zu befürchten sind (geschütztes Biotop nach § 62 LG).

3.4.2

Ferner sind im Aulbachtal insgesamt 13 Stützbauwerke erforderlich, die wiederum entsprechende Fundamente benötigen. Abgesehen von den bauzeitlichen Schäden, die den Auenbereich insgesamt betreffen und sich nicht allein direkt auf das FFH-Gebiet beschränken werden, sind folgende besondere Betroffenheiten festzustellen:

- 7 der 13 Stützbauwerke werden direkt in Siefenbereichen oder wasserführenden Gräben errichtet oder unmittelbar neben ihnen gegründet. Dadurch werden die Zuläufe zum Aulbach erheblich betroffen. Auf die nur noch eingeschränkte Entwicklungsfähigkeit der Aue, die durch 25 m breite und 45 m lange Baufundamente im Abstand von 45 m zugebaut wird, ist ergänzend hinzuweisen.
- 2 Stützbauwerke befinden sich direkt auf der Grenze des FFH-Gebietes, beide Fundamente werden im FFH-Gebiet liegen.
- Allein durch die Tiefe der Stützfundamente können Grundwasserströme verändert werden.

Es ist unverständlich, dass vor diesem Hintergrund allein der Verweis auf eine Brückenführung ausreichen soll, von einer näheren Untersuchung des Risikos von Beeinträchtigungen abzusehen und die Unbedenklichkeit zu vermuten. Vielmehr hätte der Vorhabenträger der Bewertung des Bundesamtes für Naturschutz folgen sollen, das für den Aulbach festgestellt hat:

„Eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des Art. 6 [FFH-RL] kann hier [im Aulbachtal] angenommen werden. Diese Einschätzung basiert auf der Grundlage, dass eine Beeinträchtigung eines prioritären Lebensraumes nach Auffassung der Kommission immer erheblich ist. Der Erhalt und die Entwicklung der Auenwälder sind eines der wesentlichsten Ziele des Projektes Ahr 2000, welche auch im Pflege- und Entwicklungsplan fixiert sind.“⁴

3.4.3

Für die **Ahrtalbrücke** ist das nördliche Widerlager und die damit verbundenen Anschüttungen besonders problematisch. Nach den Angaben des LBP ist hier ein besonders wertvoller Biotopkomplex u.a. aus Borstgrasrasen (Lebensraumtyp 6230 der FFH-RL) und Kalkhalbtrockenrasen (Lebensraumtyp 6210 der FFH-RL) betroffen. Der Biotopkomplex wird vollständig zerstört. Dieser Umstand hat in der vorgelegten FFH-VP keine Rolle gespielt.

3.4.3.1 Nach den Ergebnissen des regionalen Bewertungsseminars der EU-Kommission für die kontinentale Region ist festzuhalten, dass für Rheinland-Pfalz u.a. für die Lebensraumtypen 6210 und 6230 Meldedefizite festgestellt wurden. Damit ist gesichert davon auszugehen, dass die offizielle Meldeliste aus Rheinland-Pfalz nicht abschließend ist und potentielle FFH-Gebiete über sie hinaus existieren. Das gilt für die genannten Lebensraumtypen 6210 und 6230 aus zwei Gründen in ganz besonderem Maße: Zum einen handelt es sich in beiden Fällen um prioritäre Lebensraumtypen, für die eine besondere Meldeverpflichtung besteht. Zum anderen wurde gerade bei den Borstgrasrasen (LRT 6230) für Rheinland-Pfalz ein besonders gravierendes Meldedefizit durch die Kommission festgestellt („major lack of sites“). Es ist daher davon auszugehen, dass es sich bei dem betroffenen Biotopkomplex um ein potentielles FFH-Gebiet mit prioritären Lebensraumtypen handelt.

3.4.3.2 Da der o.g. Biotopkomplex vollständig zerstört wird, ist die Unverträglichkeit des Projektes festzustellen. Dies zwingt zur Suche nach Alternativlösungen; auf Nr. 2.4 wird verwiesen. Bei der Erwägung weiterer mög-

⁴ Schreiben des Bundesamtes für Naturschutz zur A 1 vom 11.04.1998 (I 2-592).

licher Ausnahmegründe sind die verschärften Anforderungen bei beabsichtigter Inanspruchnahme prioritärer Lebensraumtypen zu beachten. Da die FFH-VP die Inanspruchnahme des Biotopkomplexes unerwähnt lässt, ist die Planung rechtsfehlerhaft.

3.4.3.3 Bezüglich des Lebensraumtyps 6210 wird darauf hingewiesen, dass nördlich der Ahrtalbrücke ein weiterer Bereich mit diesem Biotoptyp durch teilweise Hanganschüttung und Verlegung eines Kabels in Anspruch genommen wird (kartiertes Biotop 2016 der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz).

3.4.3.4 Für Rheinland-Pfalz wird schließlich darauf hingewiesen, dass die o.g. Defizite bei der Meldung von FFH-Gebieten auch für den Lebensraumtyp 9110 (Buchenwälder) festgestellt wurden. Die Betroffenheit von Buchenwäldern über die FFH-Meldeliste in Rheinland-Pfalz hinaus ist jedoch in der vorgelegten FFH-VP unerwähnt geblieben.

3.4.3.5 Bezüglich der Stützen für die Ahrtalbrücke gelten die Ausführungen für die Aulbachtalbrücke entsprechend. Es wird darauf hingewiesen, dass Stützbauwerke in Bereichen geplant sind, die gleichzeitig als Bauverbotszone im LBP gekennzeichnet wurden (Maßnahme S 11 am nördlichen Widerlager).

3.5 Indirekte Beeinträchtigung von FFH-Gebieten

Störungen und Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes können nicht nur durch direkten Verlust von Lebensräumen geschehen, sondern gleichermaßen durch Einwirkungen von außen. Die FFH-RL fordert daher zu Recht die Einbeziehung von Faktoren, die ihre Ursache nicht im Gebiet selbst haben. Mögliche Einwirkungen auf das FFH-Gebiet sind entscheidend, nicht der Standort des Eingriffs. Außer den Beeinträchtigungen durch das Brückenbauwerk (vgl. 3.4) kommen Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II der FFH-RL durch Verlust oder Störung von Nahrungs-, Rast-, Brut-, Überwinterungs- oder anderer wichtiger Habitats, die außerhalb des FFH-Gebietes liegen, sowie Beeinträchtigungen des Gewässer-

haushalts im FFH-Gebiet durch Einleitung von Straßenabwasser, Belastung durch Streusalz (auch unter Brücken durch Vernebelung) in Betracht.

Eine Einbeziehung der Belastungen des Gewässerhaushaltes in die FFH-VP ist frühzeitig gefordert worden⁵, ohne dass eine Umsetzung in den jetzt vorliegenden Unterlagen erkennbar ist. Es erfolgt lediglich eine allgemeine Beschreibung möglicher Probleme mit nachfolgend bescheinigter Unbedenklichkeit, ohne dass dies an irgendeiner Stelle konkret und nachvollziehbar dargestellt würde. FFH-relevante Erläuterungen zu den Einleitungen in die Ahr fehlen vollständig. Vgl. dazu im einzelnen die Ausführungen zum Thema Wasser in Nr. 6.

3.6 Berücksichtigung von Arten des Anhangs IV der FFH-RL

Die FFH-RL hat nicht nur die Ausweisung von Schutzgebieten für besondere Lebensraumtypen oder Arten zum Hinweis, sondern schützt bestimmte Arten des Anhangs IV zusätzlich durch einen gezielten Schutz jeden einzelnen Exemplars. Im Planungsraum sind die Arten Wildkatze, Schlingnatter und alle Fledermausarten betroffen. Art. 12 FFH-RL fordert für diese Arten ein „strenges Schutzsystem“, durch das u.a. jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verboten werden. In der FFH-VP sind zu diesem Themenkomplex keine Aussagen zu finden.

3.6.1 Wildkatze

Im LBP wird die Betroffenheit für die Wildkatze zwar zugestanden; es bleibt jedoch beim Hinweis auf die speziellen Wildkatzen-Schutzzäune. Die Frage, ob die Schutzgüter des Art. 12 FFH-RL betroffen sein könnten, wird nicht geklärt. Aus fachlicher Sicht ist ergänzend festzustellen, dass ein spezieller Zaun vielleicht das Überklettern verhindert. Gleichzeitig führt er zwangsläufig zur völligen Abtrennung von Lebensräumen und dokumentiert die Zerschneidungswirkung der Autobahn. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass sich der Status der Wildkatze als „vom Aussterben bedroht“ überwiegend auf die Zerschneidung ihrer Lebensräume durch Verkehrsstraßen zurückführen lässt.

3.6.2 Fledermäuse

Fledermausarten werden im LBP allgemein erwähnt, Konsequenzen oder genauere Angaben sind aber nicht zu finden. Nach Erkenntnissen sachkundiger Verbandsmitglieder ist durch den Neubau der A 1 der Lebensraum zahlreicher Fledermausarten betroffen. Gesicherte Nachweise von Fledermaus-Höhlen oder – Wochenstuben liegen den Naturschutzverbänden aus dem Nahbereich der Trasse vor. Es ist daher zumindest davon auszugehen, dass Jagdreviere direkt betroffen werden. Gesichert sind das Vorkommen von Braunem Langohr, Bartfledermaus, Fransenfledermaus und Wasserfledermaus. Weiterhin werden insbesondere im Bereich zwischen Tondorf und Freilingen Großer und Kleiner Abendsegler sowie Bechsteinfledermaus wegen der günstigen Habitatstruktur vermutet. Letztere ist besonders interessant, da es sich um eine Anhang II-Art der FFH-Richtlinie handelt. Diese Art taucht folgerichtig auch im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet der Ahr auf, ohne dass sie in der FFH-VP irgendwie näher betrachtet würde. Durch Vernachlässigung der besonders geschützten Fledermaus-Arten leidet die Planung unter einem erheblichen Ermittlungsdefizit.

4. Verstoß gegen die Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie)

- 4.1** Die schriftlichen Unterlagen zum Themenkomplex der Vogelschutzrichtlinie (in den Unterlagen fälschlicherweise als Verträglichkeitsuntersuchung bezeichnet, Anhang II Erläuterungsbericht) wurden nur in einer Kurzfassung von 15 Seiten plus Karten vorgelegt. Bei den folgenden Ausführungen kann deshalb nur auf diese Kurzfassung Bezug genommen werden. Vor dem Hintergrund, dass aus der Bezeichnung „Kurzfassung“ auf eine dem Vorhabenträger vorliegende „Langfassung“ der Verträglichkeitsprüfung zu schließen ist, bleibt eine weitergehende Stellungnahme vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass eine ordnungsgemäße Beteiligung der Naturschutzverbände nach den Vorgaben des Landschaftsgesetzes nur dann gegeben ist, wenn den Naturschutzverbänden eine frühzeitige Beteiligung ermöglicht wird und die Unterlagen zur Verfügung gestellt werden, die den Landschaftsbehörden zur Stellungnahme übersandt werden.

- 4.2** Der Vorhabenträger geht davon aus, dass durch den hier interessierenden Planungsabschnitt der A 1 ein faktisches Vogelschutzgebiet betroffen ist. Diese Annahme ist zutreffend. Direkt betroffen ist ein Bereich im Grenzgebiet von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, der in der aktuellen Liste der besonders bedeutsamen europäischen Vogelschutzgebiete (IBA-Liste) aufgeführt ist. Da der IBA-Liste nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes wissenschaftliche Beweiskraft zukommt, ist davon auszugehen, dass es sich bei dem IBA (nicht SPA) um ein Vogelschutzgebiet handelt. Da das Gebiet nicht als Vogelschutzgebiet gemeldet wurde, erfüllt es die Eigenschaft eines faktischen Vogelschutzgebietes.
- 4.3** In der jüngsten IBA-Liste aus 2002 ist im Bereich der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen / Rheinland-Pfalz ein neues IBA „DE 5507-401“ textlich beschrieben und mit einer Größenangabe versehen worden. Für den rheinland-pfälzischen Teil liegt inzwischen ein kartografischer Abgrenzungsvorschlag vor, der auf den Ergebnissen eines entsprechenden ornithologischen Gutachtens beruht⁶. Diese Abgrenzung hat der Vorhabenträger auch in seinen Unterlagen berücksichtigt. Bereits in diesem Gutachten wurde darauf hingewiesen, dass ein entsprechender Abgrenzungsvorschlag für die Flächen in Nordrhein-Westfalen noch zu erarbeiten ist, um das IBA insgesamt naturräumlich abgrenzen zu können⁷. Diese naturräumliche Abgrenzung und die entsprechende kartografische Darstellung des neuen IBA für das Teilgebiet in Nordrhein-Westfalen liegt noch nicht vor. Die Aussage in den Unterlagen, in NRW seien aufgrund fehlender fachlicher Voraussetzungen keine „weiteren“ faktischen Vogelschutzgebiete vorhanden, mag zwar zutreffend sein, lässt aber außer acht, dass sich das IBA-Gebiet DE 5507-401 aus 2002 auch auf nordrhein-westfälisches Gebiet erstreckt. Dies wird auch beim Blick auf die in den Unterlagen beigefügte Karte des IBA deutlich, denn offenkundig kann eine Landesgrenze keine taugliche Abgrenzung für ein nach ornithologischen Kriterien zu bestimmendes IBA darstellen. Der Vorhabenträger hat dem tatsächlichen Verbreitungsgebiet der betroffenen Vogelarten auch schon selbst Rechnung getragen, indem er z.B. das Aulbachtal in NRW in das IBA – zu Recht – einbezogen hat.

⁶ Schreiber, M. (2002): Zur Eignung des „Ahrgebirges“ als Besonderes Schutzgebiet im Sinne des Art. 4 der Vogelschutz-Richtlinie.

- 4.4** Obwohl sich nach den Unterlagen eine erhebliche Betroffenheit mit Belangen der Vogelschutzrichtlinie ergibt, haben eigene Bestandsprüfungen offenbar nicht stattgefunden. Besondere ornithologische Daten sind in den Unterlagen nicht enthalten. Zitiert wird lediglich aus bestehendem Material. Auch bei der Abschätzung von Auswirkungen auf bestimmte Vogelarten fallen die eher vagen Aussagen auf, die auf fehlende Basisinformationen schließen lassen („nicht exakt quantifizierbar“, „vermutlich nicht dauerhaft verloren“, „wahrscheinlich betroffen“).
- 4.5** Der Vorhabenträger geht davon aus, dass bei Betroffenheit eines faktischen Vogelschutzgebietes eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Diese Annahme ist unzutreffend. Durch die nicht durchgeführte Meldung und den fehlenden Schutzstatus ist es nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes nicht möglich, die Vorschriften der FFH-Richtlinie zur Durchführung von Verträglichkeitsprüfungen auf faktische Vogelschutzgebiete anzuwenden. Für faktische Vogelschutzgebiete gelten vielmehr ausschließlich die – strengeren – Schutzvorschriften des Art. 4 Abs. 4 Vogelschutzrichtlinie (V-RL). Danach sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die zu einer Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume oder einer erheblichen Störung der Vögel führen könnten. Die Möglichkeit, trotz einer feststellbaren Beeinträchtigung einen Eingriff ausnahmsweise zuzulassen, besteht bei faktischen Vogelschutzgebieten nicht. Diese Verschärfung des Schutzregimes ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs gewollt und als Sanktion gegen säumige Mitgliedsstaaten der EU zu verstehen.
- 4.6** Es ist also im folgenden (allein) zu prüfen, ob für einzelnen betroffenen Vogelarten des Anhangs I der V-RL ein Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 V-RL vorliegt. In den Unterlagen wird eine „erhebliche Beeinträchtigung“ für alle Vogelarten verneint. Abgesehen von dem Umstand, dass eine Erheblichkeit von Beeinträchtigungen in Art. 4 Abs. 4 V-RL nicht gefordert wird, ist diese Feststellung auch in der Sache nicht haltbar. Verstöße gegen Art. 4 Abs. 4 V-RL sind nämlich insbesondere für die betroffenen Vogelarten Haselhuhn, Schwarzstorch und Uhu festzustellen.

⁷ Ebenda, S. 21.

4.6.1

Für das **Haselhuhn** wird in den Unterlagen ein Vorkommen im Aulbachtal näher untersucht, das 5 Brutpaare und damit ein Drittel bis ein Viertel der gesamten Population im IBA umfasst. Die Zerschneidung des 200 ha großen Teil-Lebensraumes wird festgestellt. In den Unterlagen wird eine Verlagerung der Population in neue, noch herzurichtende Lebensräume als ausreichend angesehen, um eine Beeinträchtigung zu verneinen. Diese Betrachtungsweise ist in mehrfacher Hinsicht sachlich und rechtlich nicht zu halten.

4.6.1.1 Rechtlich handelt es sich bei der Herrichtung neuer Lebensräume nicht um eine Vermeidungs-, sondern um eine klassische Ausgleichsmaßnahme. Sie soll nämlich dazu dienen, das Netz von Schutzgebieten in Europa insgesamt zu erhalten und den Verlust an Lebensräumen an der einen Stelle durch Schaffung neuer Biotop an anderer Stelle auszugleichen. Sie ist jedoch nicht geeignet, die direkte Beeinträchtigung durch Eingriffe zu verringern. Folgerichtig versteht die EU-Kommission unter Vermeidungsmaßnahmen ausschließlich „Maßnahmen zur Schadensbegrenzung“ und führt bei Straßenbauten als Beispiele „Lärmschutzwälle, Schutz gegen Vogelschlag, angepasste zeitliche Planung außerhalb der Brutzeiten“ an. Die „Neuschaffung von Lebensräumen“ für beeinträchtigte oder verdrängte Arten ist für die EU-Kommission dagegen explizit eine „Ausgleichsmaßnahme“ im Sinne der FFH-RL⁸. Die in den Unterlagen beschriebene Schaffung neuer Lebensräume für das Haselhuhn ist daher bei der Prüfung, ob es sich um einen Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 V-RL handelt, ohne Belang.

4.6.1.2 Wie in den Unterlagen richtig ausgeführt, wird zunächst während der Bauzeit durch die Zerschneidung des Lebensraumes das Minimalareal für die Teilpopulation unterschritten. Die betroffenen Brutpaare werden verdrängt. Da die Bauarbeiten über mehrere Jahre andauern werden, ist dies keine kurzfristige Folge, die leicht wieder rückgängig zu machen ist. Die westlich der A 1 vorhandenen Brutpaare werden nach Westen ausweichen und damit keinesfalls in die im optimalen Fall hergerichteten Er-

satzlebensräume einwandern. Auch bei den östlich der A 1 vorhandenen Brutpaaren ist die „Verdrängung in die richtige Richtung“ reine Spekulation. Die Zerschneidungswirkung bleibt auch nach Ende der Bauzeit bestehen. Selbst wenn die Tiere versuchen sollten, in die ursprünglichen Lebensräume zurückzuwandern, stellt die A 1 eine in großen Teilen unüberwindliche Barriere dar. Haselhühner als schlechte Flugvögel können Straßen dieser Größe nicht überqueren. Sie könnten allenfalls die Talbrücke im Aulbachtal unterqueren. Ob aber bei dem großen Aktionsradius der Tiere gerade die unerfahrenen Jungtiere, die für den Populationsaustausch von zentraler Bedeutung sind, diesen Weg wählen oder nicht doch an anderer Stelle einen Querungsversuch unternehmen, ist ebenfalls rein spekulativ. Es wird deutlich, dass in jedem Fall die 5 Brutpaare des Aulbachtals durch die fast hälftige Zerschneidung ihres Lebensraumes so beeinträchtigt werden, dass Art. 4 Abs. 4 V-RL verletzt ist.

4.6.1.3 Nicht geprüft ist die Frage, ob im südlicheren Trassenverlauf mit weiteren betroffenen Haselhuhn-Vorkommen zu rechnen ist, da das IBA auch noch südlich des Aulbaches in Anspruch genommen wird. Auch wenn solche Flächen außerhalb liegen sollten, könnte ein Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 V-RL im südlich angrenzenden Planungsabschnittes zu Konsequenzen für den hier vorliegenden Abschnitt führen.

4.6.1.4 Unabhängig von der Frage, ob Art. 4 V-RL verletzt ist, ist festzustellen, dass die als Ausgleichsmaßnahme angedachte Herrichtung von Ersatzlebensräumen fachlichen Anforderungen ohnehin nicht genügt.

a) Nach aktuellen Angaben von Artenschutz-Experten für das Haselhuhn ist es u.a. entscheidend, Nadelwald-Reinbestände möglichst schnell durch Kahlhieb zu beseitigen, da die anschließende natürliche Wiederbewaldung die besten Standortbedingungen bietet; generell ist Naturverjüngung vorzusehen. Ziel ist die Schaffung „großer Flächen lichter Wälder“ mit großen Anteilen weichholzreicher Jungwälder. Bestandslücken mit Bodenvegetation sind zu erhalten und bei Höherwerden des

Bestandes ggf. zu erweitern; dichter Unterstand ist schnellstmöglich auszudünnen⁹.

b) Demgegenüber ist in den Maßnahmenplänen (Maßnahme BM) ein „mittelfristiger Umbau innerhalb von 15 Jahren“ vorgesehen, offenbar mit dem Ziel, die dort stockenden Bestände noch möglichst gewinnbringend zu nutzen. Die Laubholzeinbringung (im wesentlichen Buche) in die Nadelbestände soll „durch Ausnutzung vorhandener Lücken“ geschehen. Die Flächen sollen zudem weiterhin als Dauerwald bewirtschaftet werden. Dabei ist die geplante Bewirtschaftung mit Methoden der „naturgemäßen Waldwirtschaft“ gerade nicht geeignet, Standorte für das Haselhuhn zu optimieren, weil ökologisch wertvolle Bestockungen etwa mit weichlaubholzreichen Jungwäldern blockiert und Bestandslücken nicht geduldet werden; vielmehr werden Buchen-Fichten-Dauerbestockungen geschaffen, die für das Haselhuhn ungeeignete Phasen der Waldentwicklung darstellen¹⁰. Der Flächenumfang der BM-Haselhuhn-Flächen ist überdies mit 47,7 ha zu gering, um den Arealansprüchen des Haselhuhns zu genügen. Die Maßnahme BM wird daher für das Haselhuhn ihren Zweck verfehlen.

c) Auch bei der Maßnahme HH sollen Pflegemaßnahmen zwar sofort beginnen, aber nur 50 % des Bestandes umfassen. Zudem ist die betroffene HH-Fläche mit insgesamt 33,7 ha äußerst gering. Und schließlich soll die HH-Pflegemaßnahme insgesamt nach spätestens 20 Jahren im Vertrauen darauf eingestellt werden, dass die Haselhühner unbeeindruckt vom Autobahnbau in ihre alten Reviere zurückwandern.

d) Die Ersatzlebensräume liegen teilweise im Verlärmungsband der Autobahn und werden im übrigen durch die Straßenverbindung Aremberg - Lommersdorf beeinträchtigt, die nach dem Bau der A 1 voraussichtlich als Anbindung nach Adenau dient und entsprechend ausgebaut werden wird.

4.6.2

⁹ Erfüllung der Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG“
Im einzelnen siehe dazu LIESER, M. (2003): Probleme des Artenschutzes im Wirtschaftswald am Beispiel der Raufußhühner im Schwarzwald. In: Natur und Landschaft 78, Heft 1, S. 10, mit zahlreichen weiteren Quellenangaben.

Bezüglich des **Schwarzstorches** ist zunächst festzuhalten, dass die Inanspruchnahme von Horstbäumen in den Unterlagen zugestanden wird. Ferner wird der Verlust des Aulbaches als Nahrungsbiotop zumindest während der Bauzeit eingeräumt. Dies solle deshalb tolerierbar sein, weil nach Inbetriebnahme der Autobahn das Aulbachtal wieder zur Verfügung stehe. Diese recht lapidare Annahme beruht auf keinen abgesicherten Basisdaten.

4.6.2.1 Um die Betroffenheit des Schwarzstorches korrekt einzuordnen, kann ein vergleichbarer Neubau einer Autobahn in NRW herangezogen werden. Es handelt sich um den Neubau der A 46, die das FFH-Gebiet „Luerwald“ durchqueren sollte. Dort wurden zwei Brutpaare des Schwarzstorches festgestellt. Konkret sollte durch den Neubau einer Talbrücke ein Nahrungsgewässer eines der beiden Brutpaare gequert werden. Die LÖBF führte in diesem Planverfahren aus, dass der Schwarzstorch

„...in Nordrhein-Westfalen ausnahmslos in großen zusammenhängenden Wäldern (brütet). Brutplatz und Nahrungsgewässer werden hierbei in keinem Fall von einer Autobahn oder sonstigen großen Straße gequert. Nachweise bzw. Erfahrungen bezüglich des Überfliegens von Autobahnen durch brütende Schwarzstörche liegen bei den nachgefragten Fachinstituten sonstiger Bundesländer nicht vor... Der Erkenntnisstand ist insgesamt sehr vage, d.h. Aussagen zur Wirksamkeit möglicher Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind mit der im Sinne der FFH-Richtlinie notwendigen Sicherheit nicht möglich. Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ...wäre demnach trotz der o.g. zusätzlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht auszuschließen. Ergänzend wäre die lange Phase der Bautätigkeit zu berücksichtigen. Die damit verbundenen Störungen des Schwarzstorches könnten ebenfalls zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen“¹¹.

Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim zitierten Fall bei exakt vergleichbarer Problemlage um die Betroffenheit nur eines (!) Brutpaares des Schwarzstorches handelt. Dies hat in diesem Fall ausgereicht, die erheb-

¹⁰

Ebenda.

¹¹

(FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur A 46 [Luerwald], Tischvorlage 3. Sitzung vom 21.03.2002).

liche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes festzustellen und die Suche nach einer Alternativlösung zu beginnen. Es bleibt bez. der A 1 Geheimnis des Vorhabenträgers, aus welchen Gründen er sowohl die Bautätigkeit als auch die Inanspruchnahme der Horstbäume und des Nahrungsbiotops durch die Querung des Aulbachtals als unbedenklich darstellt. Tatsächlich ist ein Verstoß gegen die erforderlichen Maßnahmen des Art. 4 Abs. 4 V-RL festzustellen.

4.6.2.2 Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Schwarzstorch eine Fluchtdistanz von 300 bis 500 Metern besitzt und die Autobahn ein entsprechendes Störungsband aufweist, das in den eingereichten Unterlagen unerwähnt bleibt.

4.6.3

Die Population des **Uhu** ist insbesondere durch Kollisionen gefährdet. Uhus ernähren sich von Igel, Mäusen und anderen Kleintieren, die besonders häufig überfahren werden. Dadurch angelockt werden auch Uhus sehr häufig zu Opfern von Kollisionen. Diese Folge ist nicht nur – wie in den Unterlagen dargestellt – „nicht ganz auszuschließen“, sondern sie ist vielmehr zu erwarten, vor allem dann, wenn die Autobahn durch zwei Uhu-Reviere verläuft. Die LÖBF ging im übrigen 1997 davon aus, dass im Bereich des NRW-Teilstückes der A 1 vier Brutpaare betroffen sind¹². Dass die zu erwartenden Verluste durch starke Reproduktion kompensiert werden sollen, ist wiederum reine Spekulation (und zudem eine fachlich äußerst merkwürdige Annahme, die nahezu jeden Eingriff rechtfertigen könnte). Als Beleg kann der damalige Neubau der A 1 nördlich des jetzigen Planungsabschnittes dienen: Das Brutpaar des Uhu, das bei Dreimühlen in seinem Revier durch die neue Autobahn betroffen war, wurde bereits in der ersten Nacht nach Inbetriebnahme der A 1 durch Kollision getötet¹³. Es ist daher in jedem Fall festzuhalten, dass es durch die Zerschneidung von zwei bis vier Uhu-Reviere zwangsläufig zu Populationsverlusten kommen wird, die einen Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 V-RL bedeuten.

4.6.4

¹² Stellungnahme der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW vom 25.09.1997 (33-Pd-Bo).

Beim **Rotmilan** sind ähnliche Probleme anzunehmen wie beim Uhu, da auch der Rotmilan einen wesentlichen Anteil seines Nahrungsbedarfs durch Aas abdeckt. Dies wird dazu führen, dass er die Autobahntrasse gezielt nach überfahrenen Kleintieren absuchen wird, so dass durchaus mit vielen Kollisions-Opfern zu rechnen ist. Da in Deutschland der größte Teil der Weltpopulation des Rotmilans vorkommt, hat der Vorhabenträger eine besondere Verantwortung, mögliche Gefährdungen möglichst genau abzuschätzen. Dem wird er durch die pauschalen und nicht belegten Hoffnungen, der Verlust von möglichen Horstbäumen sei durch Ausweichen auf andere Standorte und die Kollision durch bestimmte Böschungsgestaltung sei kein Problem, nicht gerecht.

- 4.7** Zusammenfassend ist zur Betroffenheit des faktischen Vogelschutzgebietes festzuhalten, dass es durch den Neubau der A 1 zu einer Beeinträchtigung von Lebensräumen oder zu direkten Verlusten von besonders geschützten Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie kommen wird. Dies gilt mindestens für die Arten Haselhuhn, Schwarzstorch, Uhu und vermutlich auch Rotmilan. Dieser Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 V-RL führt zu einem Planungshindernis, das nur durch eine Alternativlösung beseitigt werden könnte, die die genannten Lebensräume unbeeinträchtigt lässt. Dazu wird auf Nr. 2.4 verwiesen.
- 4.8** Sollte noch während des jetzigen Planfeststellungsverfahrens das Vogelschutzgebiet gemeldet und entsprechend geschützt werden, wären statt der Vorschriften des Art. 4 Abs. 4 V-RL diejenigen der FFH-Richtlinie heranzuziehen. Dann wäre auch die Durchführung einer FFH-VP erforderlich, was offenbar durch die vorgelegten Unterlagen bereits geschehen soll. Die unter 4.6 genannten Beeinträchtigungen wären jedoch auch dabei festzustellen. Eine Maßnahme, die gegen Art. 4 V-RL verstößt, kann nicht verträglich im Sinne des Art. 6 FFH-RL sein. Auf die übrigen Mängel der vorliegenden Untersuchung, insbesondere die fehlerhafte Darstellung kumulativer Wirkungen durch andere Projekte und Pläne, muss daher hier nicht näher eingegangen werden. Unverträgliche Projekte können nur zugelassen werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und Alternativlösungen nicht vorhanden sind. Erst danach wird geprüft, ob geeignete Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden können. Da in der unzutreffenden Annahme, die Auswirkungen des Autobahnneubaus auf die ge-

geschützten Vogelarten seien unwesentlich, keine Ausführungen zu zwingenden Gründen für den Neubau vorliegen, bleibt hierzu eine ergänzende Stellungnahme vorbehalten. Bezüglich der Alternativlösung wird auf Nr. 2.2 dieser Stellungnahme verwiesen.

5. Eingriffsregelung, Gewichtung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege

5.1 Gewichtung der Belange von Natur und Landschaft

In den Erläuterungen zum LBP erfolgen zwar Hinweise auf bisherige Untersuchungen und Bewertungen des Raumes für Naturschutz und Landschaftspflege. Bei der Eingriffsermittlung und der Abschätzung der Schwere des Eingriffs spielt dies jedoch keinerlei Rolle mehr. Dadurch wird das Gewicht des Naturschutzbelanges für die noch zu erfolgende Abwägung unzutreffend ermittelt und dargestellt.

5.1.1

Zunächst ist hervorzuheben, dass das betroffene Plangebiet zu den seltenen sog. „unzerschnittenen Räumen“ in NRW gehört. Die Landesanstalt für Ökologie hat bereits 1997 darauf hingewiesen, dass das Plangebiet deshalb vor allem für Tierarten mit großen Arealansprüchen überlebenswichtig ist:

„Aufgrund dieser nur noch selten zu findenden Qualitäten ist der Landschaftsraum generell von überregionaler Bedeutung und müsste höchste Schutzpriorität genießen...Der Verlust einer Biotopqualität, die insbesondere aus der Ungestörtheit des großen, unzerschnittenen Landschaftsraumes resultiert, ist nicht ausgleichbar, so dass der Eingriff aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege zu untersagen wäre. Auch Ersatzmaßnahmen können den Verlust der Biotopqualität nicht kompensieren“.¹⁴

¹⁴ Schreiben der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW am 25.09.1997 (Az. 33-Bd-Po)

Bei der Eingriffsermittlung wird diese grundlegende Einschätzung ignoriert. Zerschneidungs- und Verdrängungseffekte werden zwar genannt, jedoch als „nicht quantifizierbar“ dargestellt und bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfes unbeachtet gelassen: Die Eingriffsbilanzierung orientiert sich an dem für jeden Straßenbau dieser Größe üblichen 100m-Streifen beiderseits der Straße und ermittelt dort nur die direkten Biotopverluste oder –beeinträchtigungen.

5.1.2

Die Fachplanungen des Naturschutzes sowie Raumordnung und Landesplanung haben dem Planungsgebiet höchste Bewertungen und Schutzausweisungen zugewiesen. Die Bedeutung für das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000 ist durch Meldung als FFH-Gebiet und die Eigenschaft als faktisches Vogelschutzgebiet belegt. Besonders geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-RL kommen mit einem bedeutsamen Schwerpunkt im Planungsraum vor, ohne dass dies bei der Straßenplanung eine Rolle gespielt hätte; auf die Ausführungen unter 3. wird verwiesen. Die Bundesregierung führt das Projekt „Ahr 2000“ als „Projekt gesamtstaatlicher Bedeutung“. Der Landesentwicklungsplan NRW weist Teile des Gebietes als „Gebiet für den Schutz der Natur aus“, der Gebietsentwicklungsplan entsprechend als „Bereich für den Schutz der Natur“. Schließlich erfüllt ein großer Teil des Plangebietes die Voraussetzung zur Ausweisung als Naturschutzgebiet oder ist bereits als solches festgesetzt. Aus alledem wird deutlich, dass das Plangebiet zu den wertvollsten Naturschutzflächen bundesweit zählt. Entsprechend hoch ist das Gewicht des Belanges von Naturschutz und Landschaftspflege in die Abwägung einzustellen.

5.2 Allgemeine methodische Mängel bei der Eingriffsermittlung

5.2.1

Es ist nicht erkennbar, welchen Stand die Bestandsermittlung besitzt. Es werden zwar Leitarten beschrieben, aber der Erfassungsstand nicht mitgeteilt. Vertiefende Untersuchungsergebnisse zu den Leitarten wurden nicht vorgelegt. Abwägungsmaterial ist nur in Form des sog. Kneitz-Gutachtens aus 1989 vorhanden. Selbst die relativ einfache Biotoptypenkartierung in einem 100 Meter-Streifen beiderseits der Trasse datiert bereits aus 1994. Behauptete „Nachkartierungen“ sind nicht näher belegt. Pflanzensoziologische Erhebungen zu charakteristischen Arten

und Gesellschaften haben nicht stattgefunden, obwohl der Eingriff z.T. äußerst seltene Biotope und Pflanzengemeinschaften betrifft (Kalkgebiete, Orchideenvorkommen, Heiden- und Borstgrasrasen). Aus der umfangreichen Betroffenheit von Altholzbeständen wurden tierökologisch keine Konsequenzen in Form einer vertieften Untersuchung gezogen, obwohl diese Bestände insbesondere Totholz bewohnende Insektenfauna umfassen, die sehr selten sind.

5.2.2

Bezüglich der Fauna stützt sich der Vorhabenträger einerseits auf ein Gutachten von 1989 und verzichtet auf weitere Angaben. Andererseits wird das Ergebnis des Gutachtens, das Vorhaben sei aus tierökologischer Sicht indiskutabel, in den Unterlagen verschwiegen. Konsequenzen aus der damals favorisierten Leitarten-Betrachtung werden nicht gezogen. Nicht der Verlust oder die Zerschneidung von Lebensräumen der Leitarten oder anderer besonders schutzwürdiger Arten wird herangezogen, sondern die Betroffenheit von Biotoptypen in einem Streifen entlang der Trasse. Folgerichtig steht selbst das Gutachten aus 1989 ohne Zusammenhang zum Rest der Planung im Erläuterungsbericht. Die nebulöse, bruchstückhafte und veraltete Darstellung insbesondere der betroffenen Fauna steht in keinem Verhältnis zur besonderen Wertigkeit des Raumes.

5.2.3

Die in NRW zugrunde gelegte Methodik bei der Ermittlung und Bilanzierung der Eingriffe wird im LBP nicht beschrieben. Aus den vorgelegten Tabellen ist zu schließen, dass Eingriffe in einem 100 m-Band beiderseits der Trasse ermittelt wurden (mit einer kleinen Ausnahme bei Dorsel mit halbseitig 200 m), und zwar nach reinen Flächenverlusten. Eine Gewichtung der Flächenverluste nach Wertigkeit der betroffenen Biotoptypen oder Arten ist nicht erkennbar. Der Kompensationsbedarf wird nicht hergeleitet, sondern die getroffenen Maßnahmen werden kommentarlos den zuvor errechneten Flächenverlusten gegenübergestellt. Offenbar wird unterstellt, dass es um eine mindestens 1:1 Flächenausgleichs-Anforderung geht. Eine übersichtliche Bilanz, aus der eine funktionale Gegenüberstellung von Eingriffsflächen, deren Gewichtung und der Wertigkeit der Kompensationsflächen hervorgeht, wird nicht vorgelegt. Eine derart simple Flächegegenüberstellung wird den allgemeinen Anforderungen an die Eingriffsbilanzierung und den besonderen Anforderungen durch die Schwere der Eingriffe

in keinster Weise gerecht. Eine Aussage, ob die Eingriffe korrekt bewertet und die angebotenen Kompensationsmaßnahmen schon methodisch ausreichen, kann nicht getroffen werden.

5.2.4

Im LBP wird darauf hingewiesen, dass ein eigentlich erforderlicher Ausgleich (in NRW) nicht erfolgt sei, um die Landwirtschaft vor weiteren Flächenbeanspruchungen zu schützen und damit auch ein Ziel der Landesplanung umzusetzen (LBP-Erläuterung S. 46). Daher sei eine Ersatzmaßnahme (Aufforstung einer Fläche weitab in der Börde) vorgesehen worden. Diese Vorgehensweise verstößt gegen landschaftsrechtliche Vorschriften und verkennt den Zweck der landesplanerischen Zielsetzungen. Eine korrekte Umsetzung des zitierten landesplanerischen Zieles würde nämlich bedeuten, die Landwirtschaft durch Reduzierung des Eingriffs insgesamt zu schonen. Eine Aufteilung in eine Eingriffsplanung, die auch zu Lasten der Landwirtschaft umgesetzt werden soll und die trotz des genannten landesplanerischen Ziels hinzunehmen ist, und eine Ausgleichsplanung, für die die Schonung der Landwirtschaft mit einem Mal vorrangig sein soll, ist rechtlich und fachlich nicht zu halten. Fachlich erforderlicher, in der Eingriffsbilanz nachgewiesener und auch möglicher Ausgleich von Funktionsverlusten kann nicht deshalb abgelehnt werden, weil bestimmte bestehende Nutzungen nicht eingeschränkt werden sollen. Dies ist als Nachweis, dass ein Ausgleich nicht möglich ist und auf andere Ersatzmaßnahmen zurückgegriffen werden muss, nicht zulässig. Die Planung leidet damit unter einem Mangel, der nur durch eine Überarbeitung des LBP zu beheben ist; im anderen Fall wäre die Eingriffsbilanzierung fehlerhaft.

5.3 Besonders geschützte Biotop nach § 62 LG NRW

5.3.1

Im Erläuterungsbericht zum LBP wird auf eine aktuelle LÖBF-Kartierung der Biotop nach § 62 LG aus dem Jahr 2000 hingewiesen, die deshalb nicht eingearbeitet worden sei, weil das Einvernehmen des Kreises Euskirchen fehle und eine Übertragung auf den Maßstab 1:5.000 nicht vorgenommen werden könne (LBP-Erläuterung S. 7). Dies kann keine Begründung sein, die Kartierungsergebnisse unberücksichtigt zu lassen. Die besonderen Schutzwirkungen des § 62 LG

treten nicht erst nach Einvernehmen mit der Kreisverwaltung ein, sondern werden durch das Vorhandensein des Biotops ausgelöst. Kartierungsergebnisse der LÖBF sind mit Vorliegen beachtlich. Zudem werden die Kartierungen im Rahmen des § 62 LG üblicherweise im Maßstab 1:5.000 durchgeführt, da eine parzellenscharfe Darstellung gefordert wird. Eine Verwendung für den LBP der A 1 wäre daher grundsätzlich möglich gewesen. Selbst wenn es technische Schwierigkeiten beim Übermitteln der Daten gegeben hätte, wäre es Aufgabe des Vorhabenträgers, für eine ordnungsgemäße Einarbeitung der aktuellen Kartierungsergebnisse zu sorgen. Die im LBP verwendeten Daten zu den Biotopen nach § 62 LG (die zwar 1998 übermittelt wurden, aber den bis dahin vorliegenden Kartierungsergebnisse aus Anfang der neunziger Jahre wiedergeben) sind damit als veraltet zu bewerten.

5.3.2

Der besondere Schutz von Biotopen nach § 62 LG hat in der Eingriffsbilanzierung keine Rolle gespielt. Betroffene Flächen sollen – wie die sonstigen Eingriffsflächen – mit einer einfachen 1:1-Formel nach Fläche ausgeglichen werden. Diese rechnerische Gleichstellung besonders geschützter Flächen mit sonstigen Eingriffsbereichen trägt den Anforderungen des § 62 LG nur unzureichend Rechnung.

5.4 Mängel bei den Kompensationsmaßnahmen im einzelnen

5.4.1

Durch eine fehlende Bewertung des Kompensationsflächen ist es nicht möglich, die ökologische Wertsteigerung durch eine Maßnahme nachzuvollziehen. Zur Verfügung stehen ausschließlich reine Flächenangaben; auf 5.2.1 wird verwiesen. Auf den Maßnahmenblättern sind zwar stellenweise ökologische Werteinheiten angegeben, die jedoch keinen Bezug zur Eingriffsbilanzierung besitzen. Die dort gemachten Daten sind auch nicht hergeleitet.

5.4.2

Bei allen Kompensationsmaßnahmen, die in Waldbereichen durchgeführt werden, wird eine anschließende Bewirtschaftung vorgesehen. Einmal wird die „naturgemäße Waldwirtschaft“, ein anderes Mal die „Einzelstammnutzung“ aufgegeben. Die Grundsätze der naturgemäßen Waldwirtschaft sind jedoch ohnehin bei allen

Maßnahmen im Staatswald anzulegen, so dass hierbei kein besonderer Effekt im Sinne einer Kompensationsmaßnahme erzielt wird. Auch der Verzicht auf Kahlschlagnutzung (d.h. Einzelstammentnahme) ist keine besondere Leistung der Forstwirtschaft für den Naturschutz. Der ökologische Wert als Kompensationsmaßnahme kann sich nicht darauf beschränken, im Zuge der üblichen forstlichen Bewirtschaftung lediglich die Baumart zu wechseln. Vielmehr hat sich diese Bewirtschaftung den Zielen des Naturschutzes in diesem Falle anzupassen; d.h. Ertragsgesichtspunkte sind nachrangig. Naturschutzziele im Wald sind dabei in der Regel dann erreicht, wenn auf eine Bewirtschaftung ganz verzichtet wird. Noch mögliche oder auch ökologisch sinnvolle Bewirtschaftungsformen sind – wenn ausnahmsweise überhaupt – im Einzelfall festzulegen. Von daher bestehen erhebliche Bedenken dagegen, dem Naturschutz gewidmete Kompensationsflächen im Wald grundsätzlich weiterhin forstlich bewirtschaften zu lassen.

5.4.3

Die Grünbrücke (Maßnahme GB 1) ist in einer Breite von 25 m geplant. Dies liegt unterhalb der Werte, die wissenschaftlich empfohlen werden; als geeignet werden 35 bis 70 m bzw. 30 bis 40 m Breits angesehen¹⁵. Das Bundesministerium für Verkehr empfiehlt eine Mindestbreite von 50 Metern und weist darauf hin, dass die Lage und Gestaltung aus den Vorkommen und Bewegungsmustern der Zielarten herzuleiten ist; die Zielarten haben dabei auf der Grünbrücke einen ihren artspezifischen Ansprüchen entsprechenden Lebensraum vorzufinden¹⁶. Es wird deutlich, dass die Grünbrücke ihre Funktion nicht erfüllen kann bzw. Lage und Gestaltung nicht hergeleitet wurden. Es bleibt auch ungeprüft, ob nicht eine Untertunnelung besonders wertvoller Bereiche eine bessere Eingriffsminderung erzielen würde, obwohl die Trasse in weiten Teilen in Tieflage verläuft.

5.4.4

Die Grünunterführung (Maßnahme GU 1) besitzt zwar eine Breite von 47 m, wird aber durch einen mitgeführten Wirtschaftsweg entwertet. Es besteht die Gefahr, dass die Grünunterführung nicht angenommen wird. Im übrigen wird auf 5.4.3 verwiesen.

¹⁵

Schreiben der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten vom 25.09.1997.

5.4.5

Die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 (Erhaltung Buchenwald-Altholzbestände) sind so unkonkret gefasst, dass sie ihren Zweck nicht erreichen werden. Die Bewirtschaftungsaufgabe beschränkt sich darauf, 3 bis 5 Bäume pro Hektar bis zur Zerfallsphase zu erhalten. Ansonsten soll vage das „Erntezeitalter erhöht“ werden. Das Ziel, „ungestörte, naturnahe Buchenbestände mit einem hohen Tot- und Altholzanteil“ zu schaffen, wird jedoch nur erreicht, wenn die Bewirtschaftung auf den genannten Flächen eingestellt und nicht wie vorgesehen „eine Bewirtschaftung als Dauerwald“ weitergeführt wird. Entsprechendes gilt für die vergleichbaren Maßnahmen LE 10-16.

5.4.6

In die Flächenberechnung für die Kompensation wurden offenbar Flächen einbezogen, die ihre ökologische Funktion als Ausgleichsfläche nur eingeschränkt erfüllen können. So wurden Flächen zwischen L 115 und A 1 als Teilminimierungsfläche deklariert, besitzen aber als Restfläche zwischen zwei Straßenzügen nur sehr geringe ökologische Wertigkeit und dienen eher der gestalterischen Einbindung des technischen Bauwerkes der A 1.

6. Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser

Der Weiterbau der A 1 betrifft eine Landschaft, die hinsichtlich des Schutzgutes Wasser eine besondere Schutzwürdigkeit und Empfindlichkeit aufweist. Die besondere Wertigkeit der Region wird gerade durch die Auswahl des Projektes „Ahr 2000“ als gesamtstaatlich repräsentatives Naturschutz-Projekt belegt. Dementsprechend hohe Anforderungen an die Verträglichkeit des Straßenneubaus sind zu stellen. Folgerichtig wurde bereits vor 10 Jahren gefordert:

„Im einzelnen ist darauf hinzuwirken, dass das oberirdische und unterirdische Abflussverhalten und der natürliche Wasserhaushalt im Projektgebiet nicht geändert werden, die Wasserqualität durch Einbringung von Fremd-

¹⁶

BMV (Hrsg.) (1997): Bio-ökologische Wirksamkeit von Grübrücken über Verkehrswegen. Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 756.

material nicht geändert wird, das Straßenabwässer und Spritzwässer durch geeignete Einrichtungen auf- bzw. abgefangen und vor Einleitung in die Gewässer gereinigt werden“¹⁷.

Die vorliegenden Unterlagen tragen diesen Grundsätzen in keiner Weise Rechnung.

- 6.1** Die anlagebedingte Betroffenheit von Quellbereichen wird in den Unterlagen (bis auf eine Ausnahme, bei der eine Quelle direkt überbaut wird) ignoriert. Quellbereiche werden nicht nur durch direkte Überbauung, sondern auch durch Versiegelung und Schadstoffbelastung oberhalb des Quellbereiches belastet. Dies gilt im vorliegenden Fall etwa für die Quellbereiche von Weilerbach, Schleidbach, Armuthsbach und Aulbach. Die betroffenen Quellbereiche und die Fließgewässer sind im Bestandsplan des LBP teilweise noch nicht einmal dargestellt (z.B. fehlt der Weilerbach im Lageplan L 2, der Schleidbach im Lageplan L 1).
- 6.2** Betriebsbedingt ergeben sich mögliche Belastungen durch die Hauptgruppen Salz, Öl und anorganische Stoffe (Arsen, Blei, Bor, Cadmium, Kupfer, Nickel, Zinn und Titan), die sämtlich im Fahrbanabfluss in erhöhter Konzentration auftreten. Insbesondere bei bisher nicht oder wenig belasteten Gewässern können erhebliche Beeinträchtigungen von Fauna und Flora auftreten. So reagieren etwa nahezu alle Nährtiere für Fische äußerst empfindlich auf Schadstoffbelastungen; so liegt der akute toxische Wert für diese Nährtiere beim Salz bei 3-20 g NaCl pro Liter Wasser¹⁸. In den Unterlagen finden sich insgesamt jedoch keinerlei konkrete Ausführungen, um die behauptete Unbedenklichkeit aller Einleitungen zu belegen. So wurde weder die limnische Lebensgemeinschaft irgendeines der vielen betroffenen Fließgewässer erfasst, noch Angaben zur Gewässerstruktur gemacht, noch die Gewässergüte näher untersucht¹⁹. Diese Angaben sind jedoch für eine Beurteilung der Einleitungssituation unerlässlich. Es fehlen auch Angaben zur voraussichtlichen Belastung insbesondere durch Streusalze; durch die Höhenlage der Autobahn ist sowohl mit zeitlich langen als auch mengenmäßig hohen Belastungen auszugehen. Die fehlenden Grundlagendaten stellen insgesamt ein erhebli-

¹⁷ Bundesamt für Naturschutz, Schreiben vom 16.09.1993.

¹⁸ Der untere Wert von 3 g NaCl/Liter wird etwa beim Bachflohkrebs erreicht, der eine besonders wichtige Nahrungsgrundlage für Fische darstellt.

¹⁹ An einer einzigen Stelle wird darauf hingewiesen, dass als einziges Gewässer (!) der Mülheimer Bach im Gewässergütebericht NRW aus 1993 (!) auftaucht (LBP, S. 81).

ches Ermittlungsdefizit dar; es ist erstaunlich, wie wenig Sorgfalt auf das Umweltgut Wasser verwandt wurde.

6.3 Die Vorschriften der Wasser-Rahmenrichtlinie der EU sowie die Beachtung der §§ 1a und 36b WHG erfordern eine durchgehend immissionsbezogene Beurteilung von Gewässereinleitungen. Die maßgeblichen hierzu erlassenen technischen Regelwerke sehen aus diesem Grunde u.a. eine Reihe von Tabugewässern vor, in die Einleitungen nicht erfolgen dürfen²⁰. Dies gilt für temporäre Gewässer, für Gewässer der Güteklasse I oder der Strukturgüteklasse I. Eine Prüfung der Einleitungen auf Grundlage des BWK-Merkblattes wurde jedoch nicht durchgeführt. Dabei finden sich in den Unterlagen genügend allgemeine Hinweise: So wird der Aulbach in der FFH-VP als „temporäres Gewässer“ bezeichnet, da er im Sommer im Oberlauf trockenfallen könne; die betroffenen Fließgewässer werden insgesamt als „natürlich bis naturnah und teilweise stark mäandrierend“ bezeichnet (LBP, S. 81).

6.4 In den Unterlagen wird bezüglich der geplanten Einleitungen zwischen Direkt-einleitungen und Einleitungen nach Rückhaltung in verschiedenen Becken bzw. über Auwiesen unterschieden.

6.4.1

Bei den Direkteinleitungen wird lapidar auf eine Führung durch eine „Filterstrecke“ verwiesen. Einzelheiten sind auch in den wassertechnischen Lageplänen nicht erkennbar. Der offenbar erwartete Filtereffekt wird weder beschrieben noch nachgewiesen. Es gibt zwar Angaben über die Höhe der Einleitungsmenge; da aber keine Angaben zum Zustand des betroffenen Gewässers gemacht werden, kann eine Bewertung nicht erfolgen, dies gilt erst recht, wenn – wie hier – Angaben über die zu erwartende Schadstoffbelastung des eingeleiteten Wassers fehlen. Direkteinleitungen stellen zudem durch Unfälle mit nachfolgendem Schadstoffeintrag eine besondere Gefahr dar. Auch hierzu fehlen sämtliche Erläuterungen.

6.4.2

²⁰

BWK (2001): „Ableitung von Anforderungen an Misch- und Niederschlagswassereinleitungen unter Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse“ (BWK-Merkblatt 3).

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine „Filterstrecke“ von sich aus keine ausreichende Reinigungsleistung aufweist. Dazu wäre eine bestimmte Verweildauer des Wassers im betroffenen Graben sicherzustellen, damit sich Schadstoffe absetzen und später auch entfernt werden können. Das gilt im übrigen nur für an Partikel gebundene und nicht für gelöste Substanzen. Belege zur behaupteten Reinigungsleistung der „Filterstrecken“ sind in den Planunterlagen nicht zu finden.

6.4.3

Bezüglich der Einleitungen in die Ahr über „breite Streuung über Auwiesen“ fehlt eine Bestandsbewertung der vorhandenen Biotop- und Artenvielfalt, da die Einleitungsstellen außerhalb des engeren Trassenkorridors liegen. Es wird darauf hingewiesen, dass feuchtigkeitsliebende Pflanzenarten, die auf Auwiesen und am Gewässerufer zu vermuten sind, extrem empfindlich auf Schadstoffbelastung vor allem durch Salz reagieren. Bezüglich Mengen und Zusammensetzung der Einleitungen gilt dasselbe wie bei den Direkteinleitungen.

- 6.5** Auswirkungen der Führung der Trasse in Tieflage auf Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts in angrenzenden Biotopen werden in den Unterlagen nicht angesprochen. Schäden sind insbesondere dort anzunehmen, wo das Grundwasser nur in etwa 2 bis 8 Meter unter der Oberfläche ansteht. Betroffen sind hier etwa Waldbereiche; als Vergleich kann der im Bereich der bestehenden A 1 der Billiger Wald bei Wisskirchen angeführt werden, wo viele Bäume beiderseits der Trasse durch Entwässerung abgestorben sind; die A 1 verläuft hier ebenfalls in Tieflage.

7. Immissionsschutz

7.1 Untersuchungen zu Verkehrsimmissionen

Der Vorhabenträger erhofft sich aus dem Lückenschluss der A 1 Verlagerung von Verkehrsströmen und Entlastungseffekte für das vorhandene Straßennetz (Erläuterungsbericht, S. 1). Beim Aufzeigen der „verkehrlichen Auswirkungen“ der A 1 fehlt eine Betrachtung der Verkehrsentwicklung auf der vorhandenen A 1 und die Ermittlung der daraus resultierenden Umweltauswirkungen. Es ist davon auszu-

gehen, dass bei der prognostizierten Verkehrsmenge (Erläuterungsbericht, S. 4 Abb. 1) für den Neubau die Verkehrsimmissionen in einem Umfang zunehmen, der Lärmschutzmaßnahmen an der vorhandenen Trasse erforderlich macht. Der Vorhabenträger bleibt eine Untersuchung der negativen Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz schuldig.

7.2 Untersuchungen nach der 22. BImSchV

Nach der novellierten 22. BImSchV sind bestimmte Immissionsgrenzwerte zum einen zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, zum andern zum Schutz der menschlichen Gesundheit zwingend einzuhalten. Den vorgelegten Unterlagen ist nicht zu entnehmen, dass entsprechende Untersuchungen auf Einhaltung der Grenzwerte im Einwirkungsbereich des beabsichtigten Neubaus der A 1 durchgeführt worden sind. Eine Sachverhaltsermittlung hinsichtlich der Luftqualität in dem betroffenen Raum ist für eine planerische Abwägungsentscheidung, die alle in Betracht kommenden Belange zu berücksichtigen hat, unerlässlich.

8. Zusammenfassung

Die planerische Abwägung für den Neubau der A 1 erfordert eine Art Gesamtbilanz, in der die mit der Planung verfolgten Zwecke und die von ihr zu erwartenden Auswirkungen gegenübergestellt und gegeneinander abgewogen werden (a.a.O.). Dies setzt voraus, dass alle planungsrelevanten Belange umfassend ermittelt, in die Abwägung eingestellt und zutreffend gewichtet werden. Diesen Anforderungen wird die vorliegende Planung nicht gerecht: Der Neubau der A 1

- ist bezüglich der verkehrlichen Belange nicht begründet; die vorliegenden Erkenntnisse belegen eine nur äußerst geringe Gewichtung dieses Belanges,
- deklariert eine komplette Neuplanung 15 Jahre nach der letzten Offenlage als Deckblatt,
- weist defizitäre Vorverfahren insbesondere bei der Linienbestimmung auf, die auf die Planfeststellung durchschlagen,
- verstößt gegen europäisches Naturschutzrecht, indem Vorschriften der FFH- und der Vogelschutz-Richtlinie verletzt werden,

- beruht auf einer veralteten und mangelhaften Bestandsaufnahme und –bewertung,
- weist erhebliche Mängel bei der Eingriffsbilanzierung und der Planung von Kompensationsmaßnahmen auf,
- verkennt die besonderen Probleme, die beim Umwelt-Schutzgut Wasser durch die neue Autobahn verursacht werden.

Angesichts dieser Mängel ist der Vorhabenträger aufzufordern, die Planung, die immer noch auf der einer Reichsautobahn der dreißiger Jahre mit militärischem Hintergrund beruht, endlich zu beenden und sich zeitgemäßen umweltverträglichen und kostengünstigeren Alternativlösungen zuzuwenden.

Die Stellungnahme des BUND-RLP -bz 303/03 - BAB 1- vom 2.3.2003 - hier nicht abgedruckt - mache ich hiermit ebenfalls zum Bestandteil meiner Einwendungen.

Mit freundlichen Grüßen

Kelberg, den 3.3.2003