

(Teil)-Projektnummer	A001-G10-NW-RP
Straße	A 1 AS Kelberg (B 410) - AS Blankenheim 2 Teilprojekte in NRW: A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP - AS Adenau – AS Lommersdorf A001-G10-NW-RP-T03-NW - AS Lommersdorf – AS Blankenheim
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB
Geplante Maßnahme	Neubau (4-streifig)
Verfahrensstand	Planfeststellungsantrag offengelegt (seit 1985) - für AS Blankenberg – AS Lommersdorf neu offengelegt in 2012
LABÜ-Aktenzeichen	EUS 34-09.09 ST

Die beiden nordrhein-westfälischen Teilprojekte können sowohl hinsichtlich Verkehrsbedeutung/Bedarf, als auch hinsichtlich ihres Umweltrisikos nur zusammen beurteilt werden. Das Teilprojekt AS Blankenheim – AS Lommersdorf hat keine eigene Verkehrsbedeutung, sondern würde bei seiner Realisierung Schwerlast- und Fernverkehr in die unzureichenden Ortsdurchfahrten von Ohlenhard (mit Serpentina als LKW-Falle) bzw. Ahrhütte bis zur B 258 und von dort durch Ahrdorf, Müsch usw. durch Ortsdurchfahrten führen. Eine sehr leistungsfähige Anbindung von Lommersdorf ans überörtliche Verkehrsnetz besteht über die L 115 bereits heute; daran würde ein Autobahn-Abschnitt bis zur AS Lommersdorf nichts substantiell verbessern.

Die Abschnittsbildung dient erkennbar nur dem Ziel, durch einen Weiterbau der A 1 bis an die Grenze des NATURA 2000-Gebietes Fakten für dessen spätere Zerschneidung zu schaffen (Salamitaktik, künstliche Zwangspunkt-Bildung). Daher müssen beide Teilprojekte zusammen bewertet werden.

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

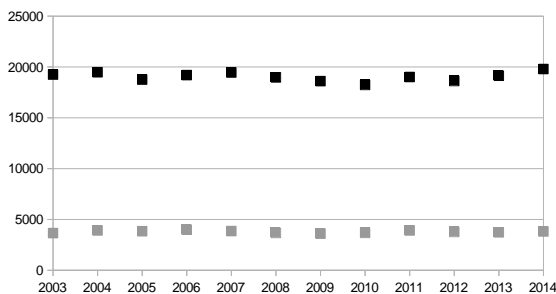
Die Linie der A 1 wurde 1970 bestimmt, die Planfeststellung für den Gesamtabschnitt von der AS Blankenheim bis zur AS Adenau 1985 eingeleitet. Dieses Planfeststellungsverfahren hat inzwischen mehrere umfangreiche Deckblattänderungen erlebt und ist offenbar von der Straßenbauverwaltung wegen der Vielzahl von Bedenken aus drei Jahrzehnten nicht mehr zu Ende zu bringen. Daher wurde für den Abschnitt von der AS Blankenheim bis zur AS Lommersdorf 2012 eine neue Planfeststellung beantragt, die allerdings fast exakt dem Alt-Planfeststellungsantrag entspricht. Für den Abschnitt AS Lommersdorf bis AS Adenau soll ebenfalls ein neuer Planfeststellungsantrag eingereicht werden, was noch aussteht.

Der gesamte Bezugsraum des A 1-Neubaus (siehe DTV-Graphiken des BVWP-E) weist heute geringe Verkehrsbelastungen von größtenteils deutlich unter 10.000 DTV aus; einzig die B 51 wird stärker genutzt mit 10.000 - 12.000 DTV südwestlich von Blankenheim. Dabei sinkt der Verkehr auf der B 51 leicht (SVZ 2005 und 2010). Auch die Prognose für den Bezugsfall 2030 des BVWP-E geht insgesamt für die Region von stagnierender Verkehrsentwicklung aus – lediglich zwischen Ahrhütte und Ahrdorf soll es bis 2030 faktisch zu einer Verdoppelung des Verkehrs kommen, was allerdings unglaubwürdig ist.

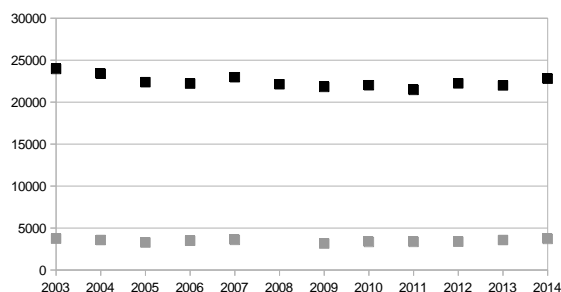
Beim Bau der A1 als durchgehende Verbindung rechnet die Prognose des BVWP-E für 2030 mit Verkehren auf der A 1n von über 20.000 DTV und einer Minimierung der Verkehrsbelastung auf allen anderen Straßen des Bezugsraums in einer Größenordnung bis über 50 %. Diese Konzentrationswirkung einer Autobahn auf sämtliche untergeordneten Straßen ist ebenfalls unglaubhaft. Sie wäre nur erklärbar, wenn das Gros der Verkehrsteilnehmer den (teils längeren) Weg über die Autobahn nehmen würde, um ihre lokalen Ziele zu erreichen; das widerspricht jeder Erfahrung!

Bemerkenswert ist der Einfluss, den der Neubau der A 1 auf die Verkehrsbelastung der schon bestehenden A 1 am bisherigen Autobahnde bei Tondorf haben soll. Dort wurden 2005 18.761 DTV, 2010 18.237 DTV gemessen und der BVWP-E prognostiziert ohne Neubau 21.000 DTV für 2030. Nach dem durchgehenden Neubau der A 1 sollen laut Prognose des BVWP-E 2030 26.000 DTV auf der bestehenden A 1 fahren, also nur 5.000 DTV mehr, als ohne Neubau! Der Neubau der A 1 führt demnach lediglich zu einer Zunahme des Verkehrs von 5.000 DTV. Vermutlich ist diese Größenordnung auch tatsächlich als der Anteil des Durchgangsverkehrs anzusehen, der die A 1 überregional nutzen würde. Das ist bei Weitem keine hinreichende Begründung für den Neubau einer Autobahn!

Auch die überregionale Verkehrsentwicklung kann keinen Neubau-Bedarf rechtfertigen: Die Verkehre sowohl am heutigen Autobahnde bei Tondorf (AS Blankenheim) nördlich des geplanten „Lückenschlusses“, als auch weit südlich davon bei „Laufeld“ (südlich von Daun) stagnieren nach der automatischen Verkehrsstärkenzählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) seit mehr als 10 Jahren. Dass es einen steigenden Bedarf für einen „Lückenschluss“ gibt, zeigen die Daten der BASt gerade nicht. Insbesondere fällt die abnehmende Tendenz der Verkehrsentwicklung südlich von Daun ins Auge!



Verkehrsmengen an der automatischen Zählstelle 5047/A1 „Nettersheim“ nördlich des Autobahn-Endes mit der AS Blankenheim (schwarz: DTV, grau: LKW/24h) Quelle: BASt



Verkehrsmengen an der automatischen Zählstelle 7603/A1 „Laufeld“ südlich von Daun (schwarz: DTV, grau: LKW/24h) Quelle: BASt

Weder aus lokal-regionaler, noch überregionaler Sicht kann daher ein „Lückenschluss“ der A 1 begründet werden. Auch die sonstigen im BVWP-E erwähnten Begründungen für eine Notwendigkeit gehen fehl:

Für eine Fernverbindung zwischen dem Rhein-Ruhr-Ballungsraum und dem Saarland und Luxemburg besteht – angesichts der bestehenden leistungsfähigen Autobahnverbindungen und dem stagnierenden Verkehrsaufkommen auf der bestehenden A 1 – erkennbar keine Notwendigkeit.

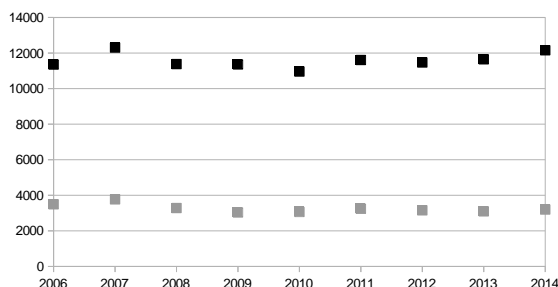
Die Eifel ist, was ihre Wirtschafts- und Beschäftigungsdaten angeht, keineswegs strukturschwach, sondern vielmehr ein insb. im rheinland-pfälzischen Vergleich prosperierender Wirtschaftsraum, der offenkundig wegen der bislang fehlenden Autobahn keinen Schaden nehmen musste. Für die Erholungs- und Tourismus-Region Eifel wäre die A 1 entgegen der Annahme des BVWP-E ein schwerer (Image)-Schaden; Hinweise darauf, dass eine Autobahn mehr Touristen in die Region führen würde, wurden nie vorgelegt.

Dass der Neubau der A 1 die Umwelt durch eingesparte Kilometer und Schadstoffe entlasten und die Zahl der Verkehrsunfälle senken würde, ist spekulativ und empirisch durch nichts belegt. Das untergeordnete Verkehrsnetz ist heute ersichtlich nicht überlastet, wie die Verkehrszahlen zeigen, die mit einer Ausnahme weit unter 10.000 DTV liegen. Die vom BVWP-E behaupteten Entlastungen sind unglaubwürdig.

Bei der Bewertung des Verkehrsbedarfs für einen Neubau der A 1 ist auch die Bevölkerungsentwicklung im Bezugsraum (Bevölkerungsrückgang von 384.000 Personen in 2008 auf nur noch 353.000 Personen in 2030 in den Landkreisen Ahrweiler u. Vulkaneifel sowie im Kreis Euskirchen), das sinkende Passagieraufkommen am Flughafen Hahn und der Umstand, dass der Nürburgring und das Gewerbegebiet Nohn/Adenau nicht ihre ursprünglich geplante Verkehrswirksamkeit erreichen werden, einzubeziehen

Nach all dem ist ein Neubaubedarf für die A 1 nicht ersichtlich!

Als Alternative für durchgehende Verkehrsströme wird ein Ausbau der B 51 sowie verkehrlenkende Maßnahmen vorgeschlagen.



Verkehrsmengen an der automatischen Zählstelle 5235/B51 „Dahlem“
an der B 51 (schwarz: DTV, grau: LKW/24h) Quelle: BAST

Der Verkehr auf der B 51 stagniert. Eine entsprechende Verkehrlenkung sowie Ausbau der Bundesstraße kann die B 51 so ertüchtigen, dass selbst deutliche Steigerungen der Durchgangsverkehre bewältigt werden können. Angesichts der Prognosezahlen des BVWP-E ist mit deutlich steigenden Durchgangsverkehren aber selbst mittelfristig nicht zu rechnen.

Eingriff in Natur und Landschaft

Bewertet wird hier nur der Abschnitt zwischen dem heutigen Ende der A 1 bei Tondorf (AS Blankenheim) über die geplante AS Lommersdorf bis zur Landesgrenze in Höhe der geplanten Hochbrücke über die Ahr bei Ahrdorf. In diesem Abschnitt quert die Trasse mehrfach die Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, so dass auch rheinland-pfälzische Schutzgebiete erwähnt werden müssen.

Das Gebiet für den Schutz der Natur (GSN) „Ahrtal und Nebenbäche“ (K_EI-106) wird überbrückt, der Biotopverbundbereich herausragender Bedeutung „Ahrtal mit Nebenbachsystem“ (VB-K-5505-022) zweifach-zerschnitten, seine Zuläufe durch Einleitungen und Schadstoffeintrag beeinträchtigt. Auch der Biotopverbundbereich herausragender Bedeutung „Naturnahe Quellbäche NE-lich Lommersdorf“ (VB-K-5506-018) wird randlich tangiert und durch Schadstoffe und Einleitungen beeinträchtigt.

Das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (DE-5605-302) wird zwei-fach überbrückt, seine Zuläufe durch Einträge belastet. Das gemeldete EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE-5506-471) wird mittig zerschnitten und verlärmert. Weitere Zerschneidungen erfolgen im angrenzenden gemeldeten rheinland-pfälzischen Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE-5507-401). Im Teilprojekt AS Blankenheim bis AS Lommersdorf wird das faktische Vogelschutzgebiet (IBA) „Ahrgebirge“, das sich auch auf die Waldgebiete „Buch“ und „Kellersheide“ in NRW erstreckt, zweifach ebenerdig zerschnitten.

Die Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) „Armutsbach“ (EU-39) und „Quellbäche NE-lich Lommersdorf“ (EU-40) werden randlich und durch Eintragungen belastet, der BSN „Ahrtal mit Nebenbachsystemen“ (EU-41) wird mehrfach zerschnitten.

In die Naturschutzgebiete „NSG Armuthsbach und Nebenbäche“ (EU-167) und „NSG Armuthsbach mit Seitenbächen südl. Tondorf“ (EU-114) erfolgen Schadstoffeinträge, vermutlich auch durch Einleitungen. Die Naturschutzgebiete „NSG Obere Ahr mit Mühlheimer Bach, Reetzer Bach und Mühlenbachsystem“ (EU-095), „NSG Michelsbach, Ahabach und Aulbach mit Nebenbächen“ (EU-096) und „NSG Westliches Ahrgebiet“ (EU-168) werden mehrfach zerschnitten, das NSG „Westliches Ahrgebiet“ dabei mittig.

Schwere Artenschutz-Probleme bestehen bezüglich mehrerer Vogelarten, insbesondere des Haselhuhns sowie für Schwarzstorch und Spechte durch Habitatzerschneidung und Verlärmung. Mehrere Wochenstubenkolonien der Bechsteinfledermaus werden tangiert. Das gesamte Baumfeld ist Lebensraum der Wildkatze; auch ein Vorkommen des Luchses ist belegt (C1-Nachweis im Ahabachtal).

Insgesamt zerschneidet die Gesamtplanung einen bislang geschlossenen Kernraum des Biotopverbunds und führt zwangsläufig zu schwersten Umweltrisiken. Bislang besteht keine nachvollziehbare Umweltverträglichkeitsprüfung, keine nachvollziehbare FFH-Verträglichkeitsprüfung und nur erste Erhebungen zur Betroffenheit geschützter Arten. Selbst diese Daten zeigen aber eine Vielzahl von Konflikten nahezu auf der gesamten Baustrecke auf. Die Umweltrisiken beschränken sich keineswegs auf die Zerschneidung des EU-Vogelschutzgebietes.

Der BVWP-E beschreibt zwar die Beeinträchtigungen, führt aber in der Tabellenübersicht zum 'Umweltbeitrag Teil 2' keine erheblichen Beeinträchtigungen von NATURA 2000-Gebieten auf. Das ist offensichtlich verfälschend, denn mehrere Gebiete werden zerschnitten und randlich beeinträchtigt. Eine Nicht-Erheblichkeit dieser großräumigen Zerschneidungen ist schlicht nicht glaubhaft. Tatsächlich ist mit schweren Beeinträchtigungen zu rechnen – insbesondere schon wegen des direkten Habitatverlusts und der Verlärmung für lärmempfindliche Vogelarten. Das Risiko verkehrter *roadkills* im Straßenraum kommt hinzu; insbesondere für Fledermäuse.

In so fern unterschätzt der Umweltbericht des BVWP-E das Umweltrisiko erheblich.

Forderung: Streichung

Dem nicht erkennbaren Verkehrs-Bedarf für einen Autobahn-Neubau mit einem induzierten Neu-Verkehr von nur 5.000 DTV stehen schwerste Umweltrisiken durch die Zerschneidung mehrerer Schutzgebiete und eines bisher unzerschnittenen Kernraums des Biotopverbunds mit sehr hoher Wertigkeit für zahlreiche lärm- und zerschneidungsempfindliche Tierarten gegenüber. Das Gesamt-Projekt ist daher zu streichen.

Auch das Umweltbundesamt fordert in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans die Streichung des Teilprojekts A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP.

Statt eines nicht begründbaren Autobahn-Neubaus kommt ein Ausbau der B 51 in Betracht, falls sich das Verkehrsaufkommen auf dieser Bundesstraße erhöhen sollte.