

Alternative zur A 1 in der Eifel im BVWP 2015 umsetzen!

BUND meldet B 51-Nutzung als Autobahn (einschließlich Bema­nung) als Alternative zum Autobahneubau zwischen Blankenheim und Lommersdorf an.

Stand: 30.9.2013

Die Landesregierung NRW schlägt vor „Lückenschluss“ der BAB 1 zwischen AS Blankenheim (B51) in NRW und Kelberg in Rheinland – Pfalz (25,2 km). Hier: Neubau des Planungsabschnittes der BAB A1 von Blankenheim AS Tondorf (B51) (Bau-km 21.000) bis AS Lommersdorf L115z (Bau-km 27.000)

Der BUND schlägt alternativ die Nutzung des gut ausgebauten und parallelen Abschnitts der B 51 sowie dessen Umwidmung und Bema­nung.

Projektbegründung:

Kritik der A 1-Neubauplanung:

Nicht ausreichend nachgewiesener bzw. fehlender Bedarf:

Die Verkehrsprognosen für den Bau dieses Abschnitts der A 1 sind überhöht. Tatsächlich gibt es einen Bedarfsrückgang aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung im Einzugsgebiet sowie einen überproportionalen Rückgangs der Erwerbsfähigen bzw. Anstieg der über 60-Jährigen. Hinzu kommt die Insolvenz des Nürburgrings als ehemaliges Zugpferd der Befürworter des A 1-Neubaus. Die A 1 hätte auf betroffene Orte nur eine geringe Entlastungswirkung. Stattdessen erfolgt mittelfristig eine Verlagerung der Verkehrsbelastung in die angrenzenden Ortschaften (z.B. Lommersdorf).

Umweltingriffe durch den A 1-Neubau:

Großflächige Verluste landwirt- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen; Sehr hohe, nicht ausgleichbare ökologische Risiken durch Beeinträchtigung mehrerer geschützter Naturräume, darunter Natura-2000-Gebiete; FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete und Wassereinzugsgebiete (Quellgebiete der Ahr) sowie Bundesnaturschutz großprojektgebiete „Ahr 2000“ in NRW sowie Bundesnaturschutzgroßprojekt „Obere Ahr-Hocheifel“ in RLP, Lachsansiedlungsprojekt durch Salzeinleitung gefährdet; Bedrohung und Verlust von Lebensraum von einer Vielzahl streng geschützter Arten, welche auf der roten Liste stehen wie z.B. Haselhuhn, Bechsteinfledermaus, Luchs, Lachs, Wildkatze, Schwarzstorch, Eisvogel, Bachmuschel, Bachneunauge, Bachforelle, Raubwürger, Ziegenmelker, Rotmilan.

Hohe Flächenverluste: Die beanspruchte land- und forstwirtschaftliche Fläche ca. 58 ha, davon die Hälfte Versiegelung. Nicht mit berechnet sind dabei die diversen Zubringer und Auffahrten.

Die Neubauplanung der A 1 widerspricht den Zielen der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ des Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung. Ziel ist dort

- Die Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen
- Die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft mit den abgeleiteten Zielen
 - Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs
 - Kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume

Der A 1-Neubau würde einen von der Bundesanstalt für Naturschutz ausgewiesenen unzerschnittenen und verkehrsarmen Raum (UZVR; Stand 2009) zerschneiden (vgl. ANLAGE 1).

Alternativvorschlag:

Nutzung der vorhandenen, gut ausgebauten B 51 (E 24) und Ausweisung als Teilstück der A 1. Die Lkw würden auch nach dem B auf der A 1 weiterhin über die B 51 fahren um Mautgebühren zu sparen und billig in Luxemburg zu tanken.

Daher ist eine Bemaatung des Teilstücks der B 51 von der A 1 bei Blankenheim bis zur A 60 unverzichtbar.

Vorteile der B 51-Alternative:

- die o.g. ökologischen Eingriffe könnten vollständig vermieden
- die für den Bau der A 1 benötigten Gelder eingespart (beim BVWP 2013 wurden die Baukosten auf – zu niedrige – 314 Millionen Euro geschätzt) und z.B. in eine rasche Sanierung von Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen investiert werden.

Projekthistorie: Unzureichende Alternativenprüfung

Alternativen wurden bisher nur unzureichend in die Entscheidung einbezogen. Zwar wurden fünf Alternativvorschläge entwickelt. Diese wurden dann von Straßen NRW vor dem Hintergrund der übermäßig gewichteten Zeitgewinne durch höhere Geschwindigkeiten im Verhältnis zu den nicht ausreichend gewichteten ökologischen Eingriffen verworfen. Auch die sogenannte „Trasse Hahn“ wäre aus der Sicht des BUND besser als der A 1-Neubau.

Der BUND sieht in der Nutzung der B 51 die zu präferierende Alternative bzw. Variante.

Beim BVWP 2003 wurde dieses Teilstück der A 1 (damals: Blankenheim – Kelberg) wegen seines sehr hohen Umweltrisikos mit einem „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ belegt. Der Nutzen resultierte fast ausschließlich aus Zeitgewinnen für Pkw und Lkw. Auf 89% der betroffenen Flächen wurde ein „sehr hohes Umweltrisiko“ konstatiert.

Bei der städtebaulichen Bewertung schnitt das Projekt schlecht ab: Das Projekt hatte für die Entlastung von Ortsdurchfahrten nur eine geringe Bedeutung und erreicht einen von fünf möglichen Punkten.

Kontakt:

Name des Verbandes:	BUND Landesverband NRW
Bearbeiter:	Volker Hoffmann
Telefon:	02447-8285, mail:
Adresse:	Weierstr, 31, 53949 Dahlem-Schmidtheim
E-Mail:	v.r.hoffmann@t-online.de

Anlage 1: Unzerschnittene und verkehrsarme Räume in Deutschland (> 100 qkm); BfN 2011

Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Deutschland

Stand: 2009



Quelle: Bundesamt für Naturschutz (BfN), 2011
Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) -Verkehrswege, 2006

- UZV-Räume > 100 km² - Flächen auf Basis der Bundes-, Landes- und Kreisstraßenverkehrszählungen 2005
- Siedlungsflächen größerer Städte
- Bundesautobahn (2006)