

## ***Stellungnahme der Bürgerinitiative „Lev-kontra-Raststätte“ zu den geplanten Tank- und Raststätten Lützenkirchen/Steinbüchel***

### **1) Vorgeschichte**

Im Dezember 2011 hat die Planungsbehörde Strassen.NRW den beabsichtigten Bau zweier neuer Tank- und Raststätten (TR) anstelle der TR-Remscheid beidseits der BAB A1 in Leverkusen Lützenkirchen und Steinbüchel den betroffenen Behörden - u.a. der Stadt Leverkusen - mitgeteilt, nicht aber den betroffenen Anwohnern und Grundstückseigentümern. Alle schriftlichen Anfragen betroffener Bürger und persönliche Besuche bei Strassen.NRW waren ohne Erfolg. Weder die Aushändigung einer Kopie relevanter Planungsunterlagen, noch eine Einsichtnahme, noch die Entgegennahme von Alternativvorschlägen wurde gestattet bzw. wegen nicht gegebener Zuständigkeit zurückgewiesen. Den vielen Tausend Betroffenen blieb wegen der Verweigerungstaktik der Behörde keine andere Wahl als die Gründung einer Bürgerinitiative (BI) „LEV-kontra-Raststätte“ am 06.02.2012. Die Missachtung der Öffentlichkeit dauert bis heute an, denn die Einladungen zu zwei Bürgerversammlungen wurden von Strassen.NRW abgelehnt u.a. weil sich der „Sachstand nicht verändert“ hat. Namhafte Politikerinnen und Politiker aus Bund, Land und Stadt äußern ihr Unverständnis über die Ignoranz der Planungsinstanzen und solidarisieren sich mit den Einwänden der Leverkusener Bürgerinnen und Bürger gegen das geplante Bauvorhaben.

Die Bürgerinitiative fordert die Planungsbehörde und deren Aufsichtsbehörde auf, endlich den bestehenden gesetzlichen Regelungen zur frühzeitigen Information und Beteiligung der Öffentlichkeit nachzukommen und ihre Verweigerungstaktik aufzugeben. Wir sind „mündige Bürger“ und erfüllen auch unsere Pflichten. Die Verantwortlichen möchten wir auf Empfehlungen hinweisen, die die Herren Bundesminister für Verkehr und des Inneren, Peter Ramsauer und Hans-Peter Friedrich, den Planungsbehörden Ihrer Häuser zur Bürgerbeteiligung aufgeben. In der Sache TR-Planung an der A1 in Leverkusen ist dringender Handlungsbedarf seitens der verantwortlichen Behörden geboten. Der 17-seitigen Stellungnahme der Stadt Leverkusen vom 10.01.2012 schließt sich die Bürgerinitiative unter den gegebenen Voraussetzungen vollinhaltlich an, auch im Falle einer Klage.

Ihre vordringlichste Aufgabe sieht die Bürgerinitiative in einer konstruktiven Mitarbeit. Sie unterbreitet Alternativvorschläge, die mit Rückgriff auf Kostenschätzungen der Planer eine gleichermaßen **geschätzte Kosteneinsparung von 10 Mio. €** beinhalten. Bei der Suche nach alternativen kostengünstigeren und umweltverträglicheren Standorten bieten die Vorschläge der BI eine wesentlich größere Flexibilität als der Planungsentwurf. Die Bürgerinitiative ergänzt und begleitet die Kritik der Stadt Leverkusen mit einer eigenen kritischen Analyse der Planungsvorgaben, die sie auf indirektem Weg erreichten. Wir dürfen darauf verweisen, dass wir keine hochspezialisierten Planungsexperten für TR-Anlagen sind, trotzdem aber Anspruch auf Berücksichtigung unser Anliegen erheben.

**Die Mitglieder der BI erwarten von Seiten der Behörden ein faires, gerechtes, nachvollziehbares und ergebnisoffenes Prüf- und Auswahlverfahren, samt der nachfolgend detaillierten Alternativvorschläge.**

## 2.0) **Alternative Entwurfsplanung und Standortwahl**

Die Alternativvorschläge der BI gehen von der Erhaltung und Modernisierung der TR- Remscheid (40-Lkw und 140 Pkw-Standplätze) samt Motel aus und decken zunächst den erwarteten Gesamtbedarf von mind.130 Lkw- und mind. 260 Pkw-Standplätzen mit je einer unbewirtschafteten Rastanlage (PWC) je Fahrtrichtung ab. Die o.g. Standplätze sind eine vorläufige Annahme, die sich an den uns vorliegenden Entwurfsplanungen orientiert. Die angesetzten Kapazitäten sind deshalb nur Richtwerte und können jederzeit angepasst werden!

Die vorgeschlagenen Alternativausführungen sind Regellösungen. Sie werden den neuesten „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS - Ausgabe 2011) entnommen, analog dem Vorgehen der Amtsentwürfe. Die unten aufgeführten Regellösungen liegen in dem von den Standortplanern sehr gründlich aufbereiteten 500m Korridor der BAB A1. Damit kann das mit der Standortsuche beauftragte Planungsbüro kurzfristig und ohne großen Aufwand wirtschaftliche und umweltverträgliche Standorte finden, höchstwahrscheinlich selbst im wünschenswerten 10Km-Umfeld der TR-Remscheid.

Die von der Planungsbehörde vorgegebene Parkstandkapazität von 59 Lkw- und 160 Pkw-Standplätzen je Standort erfordert einen Flächenbedarf von 6-8 [ha] für 40-80Lkw- und 100-200 Pkw-Standplätzen, d.h. im vorliegendem Fall ca. **7 [ha]** (ERS Abs. 4.2.1 Tabelle1, bzw. Studie Seite 8 - 2.Strich oben).

### **Die Alternativlösungen erfordern maximal die halbe Fläche!**

Die geforderte Anzahl Standplätze, der Wegfall der TR-Remscheid und der Ausschluss von Gewerbegebieten führt wegen dieser Restriktionen der Planungsbehörde in eine „Sackgasse“. Null- und Minimalvarianten sind von vornherein ausgeschlossen. Dadurch werden auf der 40,6Km langen Untersuchungsstrecke nur, und zudem noch ungeeignete, Standorte gefunden, die am äußersten Rand, nämlich am ABK Leverkusen, liegen. Alle ermittelten sechs Standorte befinden sich damit außerhalb des Regelabstandes von 50-60Km zu den Nachbar-TR-Anlagen. Sie liegen noch dazu außerhalb des Ausnahmefalles (siehe: ERS- Pkt.3.2.1; 2.Absatz: „geringer Fernverkehr, ausschließlich stark saisonaler Fernverkehr, hoher Pendleranteil) von 80Km. Die Entfernung beträgt z.B. für West2 / Ost2 unzulässige **84,7Km** (Seite3 Standortstudie).

### **Das ist ein klarer Verstoß gegen Planungsrichtlinien!**

## 2.1) 2 unbewirtschaftete große Rastanlagen (PWC) und Erhalt der Raststätte Remscheid

Gesamtkapazität zweier PWC's: 2\*45 Lkw = 90 Lkw

2\*60 Pkw = 120 Pkw

Flächenbedarf je PWC ca.: ≤ 3,5 [ha] brutto / ≈2,5[ha] netto

Gesamte Standplätze: 130 Lkw- und 260 Pkw-Standplätze und Schwertransport

→ PWC lt. Anhang 10-ERS von ca. 290m Länge und ca. 110m Tiefe neben der BAB

## 2.2) 2 unbewirtschaftete kleine Rastanlagen + Erhalt und Erweiterung der TR-Remscheid

Erweiterung TR-Remscheid:  $\approx 40$  Lkw  
Gesamtkapazität zweier PWC's:  $2 \cdot 25$  Lkw = 50 Lkw  
 $2 \cdot 60$  Pkw = 120 Pkw  
Flächenbedarf je PWC ca.:  $\leq 2,5$  [ha] brutto /  $\approx 2,0$  [ha] netto  
Gesamte Standplätze: 130 Lkw- und 260 Pkw-Standplätze und Schwertransport

Folgende Regellösungen können geplant werden:

- PWC lt. Anhang 9-ERS von ca. 250m Länge und ca. 100m Tiefe neben der BAB
- PWC lt. Anhang 11-ERS von ca. 400m Länge und ca. 60m Tiefe neben der BAB
- PWC lt. Anhang 12-ERS von ca. 280m Länge und ca. 90m Breite.

Die besondere Flexibilität der letztgenannten Seitenlage von Anhang 12-ERS besteht in der möglichen Anordnung parallel, senkrecht oder im beliebigen Winkel zur BAB.

Die Erweiterung der TR-Remscheid ist denkbar bei Einschränkung der offensichtlich weniger genutzten Flächen der Autobahnmeisterei und bei Einbeziehung des benachbarten Parkplatzes in Absprache mit der Stadt Wermelskirchen (Gebietsaustausch!).

## 2.3) Erhalt und Modernisierung Raststätte Remscheid und Zusatzbedarf schaffen durch einen Autohof (z.B. im Gewerbegebiet in Hilgen)

Die Stadt Remscheid befürwortet offensichtlich eine Erhaltung der Rastanlage Remscheid, deren möglichen Ausbau und Modernisierung. Zusätzliche Standplätze wären auf einem Autohof zu schaffen (evtl. im Gewerbegebiet Hilgen). Diese Lösung spart Kosten und ist im Gegensatz zum jetzigen Verwaltungsentwurf außerdem wesentlich umweltverträglicher. Sie schont die Schutzgüter Mensch und Natur. Das Gelände der Raststätte Remscheid müsste anderenfalls zurückgebaut werden, was zusätzliche Kosten verursacht.

## 3) Kritik an den bekannt gewordenen Planungsunterlagen Straßen.NRW

Die Planungsunterlagen benachteiligen die Standorte West2 (Lützenkirchen) und Ost2 (Steinbüchel) unangemessen hoch. West2 war in keiner der bekanntgewordenen Planungsstudien als Vorzugsstandort vorgesehen und wurde erst im Nachhinein mit einem für die Bürgerinitiative nicht nachvollziehbaren „Zahlentrick“ im Auswahlverfahren favorisiert.

### 3.1) Die „Zusammenfassende Bewertung“ ist inakzeptabel, weil manipuliert

Bei der „Zusammenfassenden Bewertung“ werden im sog. „Summationsverfahren der Ränge“ die „technische und umweltfachliche Bewertung“ zusammengezogen. Dabei ergibt sich für die drei Standorte West 1-3 ein Gleichstand von vier aufsummierten Rangpunkten. Ohne den

geringsten Sachbezug wird Standort West 2 allein durch eine **reine Zahlenmanipulation des Ergebnisses** entscheidend benachteiligt und als Vorzugsstandort präsentiert.

**Diese Vorgehensweise der Planungsbehörde erfüllt nach Ansicht der Bürgerinitiative den Tatbestand einer „Manipulation“!**

Die folgenden technischen **Zwangspunkte** muss die Planung berücksichtigen: zwei Brücken (Altenberger- und Bruchhauserstrasse) in nur ca. 800m Abstand, den Taleinschnitt Kamper Bach und die vorhandene Flächenform von West2. Damit war für die Gestaltung nur noch die Kompaktanlage (Musterplan ESR-Anhang7), anstelle der bevorzugten geradlinigen Normalausführung (Musterplan ESR-Anhang4) möglich. Nachteil der Kompaktanlage ist die nicht gerade optimale Verkehrsführung mit der Verflechtung der ankommenden und abfahrenden LKWs im Kreisverkehr. Zu den genannten Zwängen kommt noch ein weiterer und ausschlaggebender ökologischer, umweltpolitischer **Zwangspunkt** dazu. Das gesetzlich geschützte Biotop GB 4908 072 schränkt, einschließlich der zu seiner Erhaltung erforderlichen, ebenfalls auch geschützten Landschaftsumgebung, die Flächennutzung noch weiter ein. Eine „bedarfsgerechte“ TR-Anlage ist dann nach Ansicht der BI selbst als Kompaktlösung nicht mehr darstellbar.

**Die Umweltstudie fordert richtigerweise eine Umplanung (Seite 115), der die Planungsbehörde aber nicht nachgekommen ist. Um die Option der TR-West 2 aufrechtzuerhalten, ignoriert die Planungsbehörde bestehendes Landesrecht zum Umweltschutz.**

### 3.2) Das Verfahren zur Standortauswahl wurde vollkommen entwertet

Die Standortfindung ist zum jetzigen Zeitpunkt im Urteil der Bürgerinitiative nur ein vorgetäushtes Auswahlverfahren. Bei der derzeitigen Sachlage erfüllt die Untersuchung der sechs Standorte allenfalls eine **Alibifunktion**. Laut Studie lassen die Standorte Steinbüchel und Lützenkirchen trotz höherer Kosten eine „bessere Durchsetzbarkeit“ erwarten als die Standorte Bürgerbusch. Zwei weitere Standorte in Burscheid, nach Lesart der Stellungnahme der Stadt Leverkusen auf Seite 6; 4. Absatz noch 2009 favorisiert, sind nach Konflikten mit den Anwohnern fallen gelassen worden. Von den ursprünglich sechs untersuchten Standorten sind vier ausgeschieden und nur noch zwei „im Rennen“, Steinbüchel und Lützenkirchen.

**Die Bürgerinitiative fordert eine faire und ergebnisoffene Standortauswahl!**

### 3.3) Kritik an der Standortstudie

Die Restriktionen bei der Standortsuche und die daraus resultierenden, nicht zufriedenstellenden, Ergebnisse liegen wesentlich im Verantwortungsbereich der Planungsbehörde und wurden oben ausführlich dokumentiert (Pkt. 2.0, 4.Absatz). Die Studie stellt in ihrem Planungsentwurf die Erweiterungsstandplätze - trotz Ankündigung - nicht dar, es fehlen Angaben über Freiflächen, die rückwärtige Erschließung (Zuwegung) und insbesondere bei West2 / Ost 2 die leicht ermittelbaren Böschungsflächen. Die Hanglage West2 / Ost2 mit ca. 20m Höhenunterschied quer zur Autobahn von i. M. über 5% Neigung wurde bei der Kostenschätzung nicht erfasst. Bei mindestens etwa 500.000,00m<sup>3</sup> Erdbewegungen mit allen Ne-

ben- und Folgeaufwendungen, sowie evtl. einer Brücke über Taleinschnitte West 2 als Zuwegung, entstehen **Zusatzkosten in der Größenordnung von mind. 5Mio.€**. Am Standort Steinbüchel sind die Lkw-Parkplätze nicht in größtmöglicher Entfernung zur Wohnbebauung angeordnet, sondern gegen alle Planungsregeln in größtmöglicher Nähe zur Hochhausbebauung. Die in den Entwurfsskizzen dargestellte Nutzfläche von nur ca. 5[ha] anstelle der tatsächlichen Bruttofläche von 7[ha] führt zur Fehleinschätzungen der Umweltstudie, die sich ausdrücklich nur auf die Berücksichtigung der Nutzflächen der TR beschränkt. Augenfällig ist diese Diskrepanz bei der Überbauung des gesetzlich geschützten Biotopes West 2, das samt seiner Umgebung durch Böschungen und die beschriebene Erweiterung ausgelöscht würde.

**Die nachfolgend im Einzelnen belegten Kritikpunkte betreffen ausschließlich die Umweltstudie, die in der vorliegenden Version nicht akzeptiert wird:**

**3.4) Der außergewöhnlich geringe Abstand zur Wohnbebauung wird nicht bewertet**

Die Entfernung zur Wohnbebauung ist laut Studie mit 50m bzw. 100m bei den Standorten Ost2 und West 2 von allen Standorten der mit weitem Abstand geringste. Entgegen allen Gepflogenheiten vergleichbarer Untersuchungen geht diese wichtige Kenngröße nicht in die Bewertung der Planung ein.

**Als wesentlicher Mangel ist festzuhalten, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung von sehr vielen Menschen ganz ignoriert wird (siehe hierzu die Karte 1.9 der Studie)!**

**3.5) Der Lärmschutz wird nicht untersucht, die Betroffenen werden nicht aufgeklärt**

Nach der Lärmschutzgesetzgebung BImSchV, §2, Abs. 1 Nr.2 betragen die zulässigen Immissionsgrenzwerte in reinen Wohngebieten tags 59dB(A) und nachts 49 dB(A). Ohne den Zusatzlärm der geplanten Lärmquelle Rastanlage beträgt schon heute die Lärmbelastung vieler Anliegerwohngebäude und Hochhäuser allein aus der BAB1 nachts > 50dB(A) bis ≤ 65 dB(A) und für das 24h-Mittel immerhin > 60 dB(A) bis ≤ 70 dB(A) (entnommen der Karte Umgebungslärm in NRW). Ohne den Nachtfluglärm sind die Grenzwerte schon jetzt beträchtlich überschritten. Eine Neubaumaßnahme, wie die TR, muss sowohl die vorhandene als auch die zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung berücksichtigen, d.h. die Lärmquellen BAB und TR-Anlage überlagern. Die gesamte prognostizierte Lärmimmission muss einwandfrei und prüfbar ermittelt und bei der Standortauswahl besonders berücksichtigt werden.

**Die Bürgerinitiative fordert eine zu mindestens „genau genug“ rechnerisch objektiv ermittelte Lärmprognose nach dem Stand der Technik und deren Eingang in die Bewertung! Das wird im Gesetz zur Umweltprüfung auch unmissverständlich gefordert. Die subjektive Bewertung „gering“ ist absolut unbegründet und falsch!**

In dem Wortlaut des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) fordert der §2, Abs. (1): „die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens“. Das bezieht sich auch und sogar vorrangig auf den Menschen und seine Gesundheit (siehe hierzu Pkt. 3.6!).

### 3.6) Die Raumanalyse (Ermittlung und Bewertung der Schutzgüter) ist inakzeptabel

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt in §2, Abs. (1) eine Rangordnung der Schutzgüter her mit:

1. Menschen einschl. Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
3. Kultur- und Sachgüter
4. Wechselwirkung der vorgenannten Schutzgüter

Die Studie macht sich leider nicht die geringste Mühe das oben an erster Stelle stehende Schutzgut Mensch und seine Gesundheit objektiv und entsprechend seiner Wertigkeit zu behandeln und schiebt den Menschen bezeichnenderweise an die vorletzte Stelle der Betrachtung. Wegen der aus der A1 schon vorhandenen hohen Verlärmung von  $\geq 65\text{dB(A)}$  bei Ost2 und  $\geq 60\text{ dB(A)}$  bei West2, erfolgt eine Abwertung des Schutzgutes Mensch auf „gering“ und „mittel“. Gleichwohl wird in der Methodik noch das Gegenteil zitiert:

*„vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen“, „dazu gehören auch natur- und landschaftsverträgliche sportliche Betätigungen im Freien“, „zudem ist die Wohnumfeldfunktion im Hinblick auf Verlärmung zu berücksichtigen“, oder wenn es sich „um siedlungsnahen Freiraum handelt, der auch bei weniger gut ausgeprägter Landschaftsqualität für die Menschen von Bedeutung ist“ und „zur Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe wurden die Emissionskataster Luft und Umgebungslärm ausgewertet“ (Seite 67).*

Das bleiben bedauerlicherweise nur Absichtserklärungen. Das Schutzgut Mensch wird wegen der Vorbelastung aus der A1 und der Zusatzlast aus der TR nicht hoch- sondern rigoros heruntergestuft. Im Wesentlichen geht das zu Lasten der Standorte Ost 2 / West 2.

Die Abgrenzung der Einflussbereiche beträgt nach der Studie für die Raumanalysen: Nettofläche der Tank-Raststätte (TR) plus 100m. Für Schadstoffeinflüsse wird ein Streifen von 150m seitlich der BAB A1 als Vorbelastung abgewertet.

Die Nettofläche der TR müsste richtigerweise durch die Bruttofläche ersetzt werden. Lärmimmissionen haben mindestens im Umkreis von 300m um die TR-Anlage einen zusätzlichen schädigenden Einfluss auf den Menschen, Schadstoffe im Umkreis von mindestens 150m. Diese wichtigen Fakten übergeht die Umweltstudie!

Im untersuchten Bereich erfolgen Vorab-Herabstufungen infolge BAB – Vorbelastung. Die Auswirkungsanalyse beschränkt sich danach nur noch auf „Hoch“ und „Mittel“, vordem war das „Sehr hoch“ und „Hoch“, als „erhebliche Auswirkung“, sodass ehemals „Mittel“-bewertet ganz ausgeschlossen wird zu Lasten der Transparenz.

Sehr hoch (geschützt. NSG)	→ Hoch	Bewertet
Hoch	→ Mittel	
Mittel	→Niedrig	Nicht bewertet
Niedrig	→Niedrig	

Auch handwerkliche Fehler sind zu beanstanden, wie z.B. beim Schutzgut Pflanzen. Die eigene Kartierung der Studie übersieht die prägnantesten zwei Einzelbäume bei West 2, nämlich eine Eiche (siehe Standortstudie Bild3, Seite4 der Anlage1!) und eine Blutbuche (5m Umfang, ca. 150Jahre alt). Beim Schutzgut Tiere wird eine „lückenhafte Datenlage“ konstatiert und deshalb werden potentielle Vorkommen nur „erwartet“. Eine genaue Erfassung soll erst zu einem „späteren Zeitpunkt“ erfolgen, nachdem die Standortentscheidung gefallen ist, die Tierwelt infolge der Baumaßnahme also verschwunden ist. Das ist ein unverständlicher und irrealer Standpunkt. Festzuhalten ist, dass mit der Einschränkung des Lebensraumes

auf 30% (3[ha!]) die Artenvielfalt der Tiere zurückgeht und letztlich ganz verschwindet. Der Artenreichtum der Vögel entspricht in etwa dem des Bürgerbusches und auch weitgehend selbst der von bodengebundenen Tieren. Die Stellungnahme der Stadt Leverkusen konstatiert an dieser Stelle: „Die Realisierung der Raststätten würde zu einer faunistischen Isolierung der Habitatstypen führen und planungsrelevante, sowie besonders geschützte Arten gefährden.“

**Die Bürgerinitiative bezeichnet die Studie vor diesem Hintergrund in der vorliegenden Form als nicht brauchbar.**

### 3.7) Die Auswirkungsanalyse mit Beeinträchtigung durch Wirkfaktoren ist inakzeptabel

Die auf der Seite 76 erläuterte Methodik kann in der ausgeführten Form ebenfalls nicht akzeptiert werden. Von den drei Wirkfaktoren werden nur zwei mit Einschränkung ausgewertet.

**Der Wirkfaktor Lärmimmission ist zwar in allen Tabellen aufgeführt, aber nirgends bewertet! Die Spalte bleibt leer. Der Wirkfaktor Schadstoffeinwirkung wird zwar bei allen Schutzgütern berücksichtigt, nur nicht beim Menschen! Die Bewertung des Menschen ausschließlich mit der Inanspruchnahme von Flächen ist sinnentstellend und in der vorliegenden Form nicht zu akzeptieren! Ohne Nachweis soll der Einfluss von Immissionen auf den Menschen nach subjektiver Einschätzung „gering“ sein und wird deshalb ausgespart!**

Die Bewertung der Immissionen auf den Menschen soll erst zu einem Zeitpunkt geschehen, an dem die Standortentscheidung schon gefallen ist. Gerade die für die Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch sehr ausschlaggebenden Bewertungsfaktoren werden ignoriert. Der Standort West 2 / Ost 2 ist hinsichtlich der Verlärmung von allen Standorten mit weitem Abstand am stärksten betroffen. Das Thema ist den Planern sogar bekannt, sie beschreiben mehrfach den negativen Einfluss der Verlärmung auf das Schutzgut Mensch, ziehen daraus aber keine Konsequenzen. Die vorhandenen Lärmpegel benennt die Umweltstudie für Ost2 mit > 65 dB(A) (Seite 66) und für West2 mit > 60 dB(A) (Seite 64). Die extrem hohe Vorbelastung ist also bekannt! Die Studie räumt auch ein, dass beim Betrieb der Rastanlage eine gravierende Verschlechterung eintritt. Auf Seite 75 ist zu lesen: **beim Betrieb der Rastanlage „stellt der unregelmäßige Lärm abbremsender bzw. anfahrender Fahrzeuge eine andere Beeinträchtigungsqualität dar als das gleichmäßige Rauschen der Autobahn“**. Den Planern ist auch bewusst, dass „im Nahbereich von Siedlungen in Bezug auf Lärmimmissionen von einer erweiterten Wirkzone auszugehen“ ist (Seite 76). Die Problematik wird trotzdem einfach unterschlagen, weil angeblich in der jetzigen Planungsphase weder die „genaue Wirkzone“ noch die „genaue Quantifizierung“ der Lärmimmission möglich sein soll (Seiten 76, 86). Alle anderen Umwelteinflüsse der vorliegenden Studie werden dagegen auch nicht „genau“ ermittelt, sondern nur „genau genug abgeschätzt“. Die Betroffenen können und müssen von erfahrenen Planern und einer Behörde mit fachlicher Kompetenz verlangen, dass sie in der Lage sind bei bekannter Vorbelastung, die zusätzliche Belastung durch eine Rastanlage bekannter Größe abzuschätzen und zu bewerten. Alles andere wäre ein Armutszeugnis!

**Die Bürgerinitiative fordert die für die Planung Verantwortlichen auf, die Umweltstudie um einen „genau genug“ ermittelten 3. Wirkfaktor zu ergänzen, damit auch das Schutzgut Mensch hinsichtlich der Immissionen die ihm gebührende Berücksichtigung findet.**

Wie heißt es doch einleitend noch auf Seite 13 der Umweltstudie: ***Bei Standorten in unmittelbarer Nähe zu bebauten Gebieten wird der Untersuchungsraum erweitert, um weiterreichende Auswirkungen (z.B. Lärmimmission, Blickbeziehungen) berücksichtigen zu können.***

Leider blieb es bei dieser Vorankündigung. Von einer Berücksichtigung, geschweige denn einer prüffähigen Ermittlung und nachfolgenden Bewertung des Lärmes findet sich in der Studie keine Spur! Den hohen Stellenwert der Lärmimmission bestätigen im Übrigen aktuelle Rechtsurteile – auch das sollte den verantwortlichen Planungsinstanzen zu denken geben!

### **3.8) Der Variantenvergleich je Fahrtrichtung ist inakzeptabel**

Auch die Methodik des Variantenvergleiches bedient sich direkt eingebauter Abminderungsfaktoren, die die Transparenz und Beurteilung erschweren bis unmöglich machen:

Bedeutung:	Hoch	Mittel	Niedrig
Technische Flächen	1,0	0,5	0
Schadstoffbewertete Flächen	0,5	0,25	0

Die für die Festlegung der Rangfolge 1-3 für je drei Standorte betrachteten Schutzgüter werden nicht gewichtet, wie es die eingangs dargestellte Rangfolge des UVPG in §2, Abs.(1) erkennen ließ.

**Die mehr oder weniger versteckten Herabstufungen, Ausschlüsse und eingearbeiteten Faktoren machen eine Kontrolle der Ergebnisse unmöglich, die Auslassung der Immissionseinflüsse auf den Menschen verfälschen das Ergebnis aufs Größte! Insbesondere zu Lasten der Standorte Steinbüchel und Lützenkirchen!**

### **3.9) Das gesetzlich geschützte Biotop wird samt seiner notw. Umgebung vollständig überbaut**

Die Planung überbaut das auf dem Standort West2 gelegene Biotop GB-4908-072 samt seiner geschützten Umgebung. Hierzu führt die Umweltstudie aus:

***„Bei dem Biotop GB-4908-072 handelt es sich um einen Teich, der aufgrund seiner Naturnähe nach §62 LG NW geschützt ist“ und weiter „der Teich ist mit seinem Umfeld zudem als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen“ (Seiten 17,41).***

Unter dem Titel standortspezifische Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen heißt es dazu auf Seite 115 erläuternd:

**„Im Bereich des Standortes (gemeint ist West2) wird in einen nach §62 LG NW geschützten sowie als geschütztem Landschaftsbestandteil ausgewiesenen Teich eingegriffen. Der Eingriff kann durch eine veränderte technische Planung vermieden**



**werden. Die Böschungflächen sollten zudem durch die Veränderung der Höhenlage der Rastanlage (andere Höhe als die BAB) minimiert werden.“**

Die in der Umweltstudie eindeutig dargestellte Problematik übergeht die Planungsbehörde im Planungsentwurf West 2 und nimmt offensichtlich den Verstoß gegen geltendes Landesrecht billigend in Kauf. Anderenfalls wäre Handlungsbedarf noch vor dem Behördentermin im Dezember 2011 angesagt gewesen. Eine veränderte technische Planung ändert selbstverständlich alle Bewertungskriterien des Standortes West 2 grundlegend und erzwingt eine völlige Neubewertung der Standortwahl.

**Die Bürgerinitiative verurteilt den Rechtsbruch des Landschaftsschutzgesetzes!**

### **3.10) Die Bewertungskriterien der UVR-Studie sind kritikwürdig**

Alle Schutzgüter insbesondere aber Mensch, Tier und Landschaft, die neben der BAB durch deren Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt sind, werden wegen dieser Vorbelastung in ihrer Wertigkeit in der Umweltstudie um mind. eine Bewertungsstufe herabgesetzt. Das betrifft beidseits der BAB einen Korridor von ca. 900m für die Lärmausstrahlung und mindestens 300m für die Schadstoffschädigung. Sehr hochwertig apostrophierte und sogar gesetzlich geschützte Güter (Biotop) werden z.B. auf die Bewertung „mittel“ zurückgestuft, d.h. wegen ihrer Nähe zur Autobahn auch noch „bestraft“. Diese Verfahrensweise zieht sich durch die gesamte Studie durch, benachteiligt aber hochwertige Güter wie im Standort West 2 / Ost 2 in besonders hohem Maß. Dieses Vorgehen ist sehr fragwürdig und wurde von Bürgern als „zynisch“ eingestuft. Die Argumentationskette der Studie lautet im Klartext:

**Weil eine unabwendbare Vorschädigung aus der BAB vorliegt, ist die einzige Naherholung der Stadtteile Steinbüchel und Lützenkirchen „geringwertig“ und kann entfallen.**

Die Immissionen werden infolge der geplanten TR-Anlagen um weitere ca. 200m bis auf weniger als 100m an die Wohnbebauung Steinbüchel samt Sport- und Spielplatz und von Lützenkirchen samt Schule, Friedhof und Kindergartenanlage herangeführt.

**Das wäre das unausweichliche Ergebnis dieser Standortwahl!**

### **3.11) Vernachlässigte Zusatzkosten der Rastanlage in Höhe von mind. 5 Mio.€**

Die Standortermittlung schätzt die Kosten der Rastanlagen für West 2 und Ost 2 auf zusammengekommen ca. 15 Mio. €. Diese Summe wird sich aus folgenden Gründen noch wesentlich erhöhen. In die Kostenschätzung geht nur die Längsneigung der BAB A1 von 1,4% ein. Nicht erfasst wird die erheblich kostenträchtigere Querneigung der Hanglage mit etwa 20m Höhenunterschied zwischen den ca. 350m entfernten Randbereichen beider Anlagen ohne Berücksichtigung der Böschungs- und Freiraumflächen. Es werden mindestens 500.000,00 m<sup>3</sup> Erdbewegungen erforderlich sein ohne Massenausgleich wegen der lehmhaltigen Böden, die sich nicht zum Wiedereinbau eignen. Dazu kommen noch Auskofferungen bis zum gewachsenen Boden mit Terrassierung, Böschungssicherungen, Verdichtungsmaßnahmen, erhöhte Gründungsaufwendungen im Aufschüttungsbereich, Vorbeugemaßnahmen gegen Setzungsunterschiede wegen der veränderlichen Aufschüttungshöhen, etc. pp. Außerdem erfordert eine mögliche Wirtschaftsbindung von Standort West 2 (Zuwegung) ein Brücken-

bauwerk über den Taleinschnitt. Dieser Zusatzaufwand wird auf mindestens 5 Mio. € veranschlagt.

**Die geplante Baumaßnahme wird die in der Standortermittlung aufgelisteten Schätzkosten von West 2 und Ost 2 weit übersteigen, weil sie standortspezifische Gegebenheiten nicht erfasst. Sehr kostenintensive bautechnische Erfordernisse sind in die Standortauswahl nicht eingeflossen!**

### **3.12) Schutzgüter Mensch und Gesundheit, Landschaft sind unter- bzw. gar nicht bewertet**

Auf Seite 67 der Umweltstudie wird aus dem Landschaftsgesetz NRW (LG NW §2 Abs.1, Nr.13) zitiert, dass die Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit als Erlebnis- und Erholungsraum von Menschen zu sichern ist und Beeinträchtigungen zu vermeiden sind.

***„Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen. Zur Erholung --- gehören auch natur- und landschaftsverträgliche sportliche Betätigungen in der freien Natur.“ Und weiter: „Zudem ist die Wohnumfeldfunktion im Hinblick auf Verlärmung zu berücksichtigen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, ob es sich um ein regional bedeutsames Erholungsgebiet oder um siedlungsnahen Freiraum handelt, der auch bei weniger gut ausgeprägter Landschaftsqualität für die Menschen von Bedeutung ist.“***

Der vorliegende Planungsentwurf West 2 und Ost 2 verstößt gegen fast alle vorgenannten Grundsätze. Selbst ein oberflächlicher Blick auf die in der Studie eingefügte Karte 1.9- „Schutzgut Mensch“ ist ein optischer Beleg dafür, was auf die Menschen dieser beiden Standorte bei einer Verwirklichung des Bauvorhabens zukommt, verglichen mit den anderen Standorten der Studie. Es müssen Anstrengungen unternommen werden um „menschenverträglichere“ Standorte zu finden!

Im Einzelnen ist zu beanstanden:

→ Die Flächen West 2 / Ost 2 sind ermittelt mit 9,5ha / 11,8ha. Ohne Zuwegungen, Erweiterungs-, Erholungs-, Böschungflächen etc. beträgt die reine Nettonutzfläche 5ha / 6,5ha (incl. 1,5ha Freifläche für die 100KV-Leitung). Der tatsächliche Bruttoflächenbedarf ist höher und liegt bei der geplanten Anlagendimensionierung nach den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011“ bei 7ha. Unter Einschluss der nicht berücksichtigten Flächen folgt eine Gesamtflächenbelegung von 70-75%, das sind 7ha / 8,5ha.

**Mit der möglichen Erweiterung erhöht sich die Flächenbelegung auf über 80%, d.h. die 20% Restflächen sind „tote“ Landschaft, „tote“ Fauna und „tote“ Flora. Der gesamte als Naherholung genutzte Freiraum würde beim Bau der Rastanlagen zerstört!**

- Die Standortauswahl West 2 / Ost 2 führt unausweichlich zu einer wesentlichen Zunahme der Verlärmung und verschiebt diese in Richtung Hochhaussiedlung und Ortskern Lützenkirchen.
- Der Standort Ost 2 liegt wegen des Heranrückens der Lkw-Standplätze mit einem Abstand von weniger als 150m – erst recht bei der in Aussicht gestellten Erweiterung - im Schadstoffimmissionsbereich, zu dem auch ein Sport- und Spielplatz gehören. Die Gesundheitsschädigung der Kinder und Jugendlichen ist hier ebenso vorprogrammiert wie die der Erwachsenen.

**Die Problematik der Lärm- und der Schadstoffimmission ist konkret zu klären, anstatt nur „verbal-argumentativ“ (Seite 76 UVRS).**

- Der entlang der BAB A1 auf voller Länge zwischen den Brücken Altenberger- und Bruchhauerstrasse vorhandene beidseitige Gehölzstreifen wird tlw. gerodet und der lärmabweisende Erdwall abgetragen, was eine wesentlich höhere Verlärmung infolge der BAB A1 bringt.

→ **Unsere Graphik „ein Dorf stirbt“ und eine „Hochhaussiedlung verliert die Lebensqualität“ dokumentiert das Ausmaß an Verzweiflung und Empörung, das die derzeitige Planung anrichtet!**

4) **Vergleich der Doppelanlagen gemäß Umweltverträglichkeitsstudie**

Abschließend fügen wir in der Anlage noch einen tabellarischen Vergleich der drei Möglichkeiten mit Doppelanlagen, die nach allen Erkenntnissen auch so gewollt sind. Es ist logisch, dass dann auch an den drei Standorten die gegenüberliegenden TR-Anlagen zusammen bewertet werden müssen, wenn sie gemeinsam gebaut werden sollen. Bei diesem Vergleich sind stur alle Werte ohne eine einzige Veränderung - außer offensichtlichen Übertragungsfehlern - übernommen, d.h. die Umweltstudie 100% nachvollzogen. Dabei kommt mit dem "eigenen" Vorgehen der Studie heraus, dass aus Umweltgründen Bürgerbusch und Lützenk./Steinbüchel hoch, bzw. mittel beeinträchtigt wären - Burscheid aber nur niedrig.

**Zusammenfassung:**

Sowohl die Erkenntnisse der Stadt Leverkusen als auch die der Bürgerinitiative halten das von der Planungsbehörde Straßen.NRW betriebene und zu verantwortende Verfahren und Vorgehen der Standortauswahl für zwei TR-Anlagen zwischen dem ABK-Wuppertal-Nord und dem ABK-Leverkusen für nicht ausgereift und nicht akzeptabel. Unter dem Deckmantel eines rein formaljuristischen Hinweises – „man befände sich ja erst am Anfang“ und die Bürgerinitiative solle sich „nicht um ungelegte Eier kümmern“ – wird hinter dem Rücken der Öffentlichkeit und der Betroffenen die Genehmigung des Vorhabens betrieben. Der Genehmigungsantrag wird angeblich im Mai 2012 im BMVBS in Berlin erwartet. Es bestehen erhebliche Zweifel an einer sachlich fundierten Grundlagen-**Ermittlung** und an einer seriösen Standortauswahl. Die Bürgerinitiative fragt: warum hat bis heute kein verantwortlicher Mitarbeiter von Straßen.NRW die Öffentlichkeit informiert, warum wurden alle Einladungen zu Bürgerversammlungen abgesagt?

Leverkusen im Mai 2012