LEVkontraRASTSTÄTTE

Bürgerinitiative

3. Bürgerversammlung

am 06. 05. 2013

Themen des heutigen Abends:

- **Aktuelle Entwicklung**
  zur Planung eines Rastplatzes in Lützenkirchen / Steinbüchel

- **Wenn Lärm krank macht**
  Referent: Dr. Marc Spielmanns
  Chefarzt der Inneren Medizin im Remigius Krankenhaus, Opladen

- **Steigende Lärmentwicklung an der A1**
  Recht auf Lärmschutz
  was können Sie unternehmen?

- **Diskussion und Stellungnahmen**

Chronologie
seit der Menschenkette am 19.05.2012:

03.08.12:	**Schreiben BMVBS, Staatssekretär Ferlemann an MdB Haardt, Remscheid**
09.08.12:	**Telefonat mit dem BMVBS Bestätigung des Schreibens und Sachverhalt - Remscheid bleibt erhalten - keine T+R in Lützenirchen/Steinbüchel**
09.10.12:	**schriftl. Anfrage bei Straßen.NRW mit der Bitte um Bestätigung des Sachverhalts**
22.10.12:	**08.29 Uhr Mail von Straßen.NRW an OB Lev und BM Burscheid**
	08:30 Uhr Mail an BI LEVkontraRASTSTÄTTE
30.01.13	**Straßen.NRW bestätigt Erfolg der Bürger**

LEVkontraRASTSTÄTTE
Bürgerinitiative

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Herrn
Jürgen Hardt MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11017 Berlin

EINGEGANGEN
08. Aug. 2012
Erled. .....

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Bewirtschaftete Rastanlagen Remscheid an der A 1

Bezug: Ihr Schreiben vom 28.06.2012
Aktenzeichen: StB11/7436.3/001-Remscheid/1725225
Datum: Berlin, 03.08.12
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Kollege,

vielen Dank für Ihr Schreiben an Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB, in dem Sie sich erneut für den Erhalt der bewirtschafteten Rastanlagen Remscheid/Ost und West einsetzen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

sinnvollen Abstand zu bereits vorhandenen benachbarten Rastanlagen liegen, wurden in verkehrlicher, ökologischer und ökonomischer Hinsicht geprüft. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass aufgrund der topographischen Gegebenheiten eine komplette Standortverlegung nur sehr schwer realisierbar ist. Daher wurde die zuständige Straßenbauverwaltung gebeten, unter Beibehaltung der bewirtschafteten Rastanlagen Remscheid, geeignete Standorte für unbewirtschaftete Rastanlagen zu suchen, um die dringend erforderliche Parkkapazität zu erhöhen.

Die nordrhein-westfälische Straßenbauverwaltung erhält eine Kopie dieses Schreibens.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Entwicklung der letzten Wochen

- Ekelrastplatz
- Unsere Reaktion
- Stellungnahme Straßen.NRW
- Unsere Fragen
- Antworten
- Unsere Bewertung

Wir stellten Fragen

1. Ist es richtig, dass Sie die Suche eines Rastplatzes ganz oder größtenteils auf Leverkusener Gebiet einschränken?

2. Was sind die Gründe für die Änderung des Streckenabschnittes für den in Frage kommenden Standort?

3. Weshalb wird nur noch ein südlich von Remscheid liegender Streckenabschnitt in Betracht gezogen und nicht mehr der nördiche Teil?

4. Wer führt dieses Mal die Standortsuche durch?

- **der Landesbetrieb Straßen.NRW?**
- **die gleichen Planungsbüros, die mit der Standortsuche für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage beauftragt waren?**
- **ein anderes Planungsbüro, wenn ja, welches Planungsbüro?**

5. Welche Zeitvorgaben wurden von Ihnen gemacht?

6. Wie groß ist die normierte Fläche für einen LKW-Parkplatz?

7. Wie ist Ihre Planung zur Beteiligung der Bürger?

Wir stellten Fragen

1. Ist es richtig, dass Sie die Suche eines Rastplatzes ganz oder größtenteils auf Leverkusener Gebiet einschränken?

2. Was sind die Gründe für die Änderung des Streckenabschnittes für den in Frage kommenden Standort?

3. Weshalb wird nur noch ein südlich von Remscheid liegender Streckenabschnitt in Betracht gezogen und nicht mehr der nördiche Teil?

Antwort:

„….Der Abstand zwischen den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen soll 15 bis 20 Kilometer betragen. Betrachtet man die A1 mit den beiden Remscheider Tank-und Rastanlagen, stellt man fest, dass nördlich der Remscheider Tank- und Rastanlagen ergänzende Rastanlagen im Regelabstand vorhanden sind (Kucksiepen und Ehrenberg), südlich aber nicht. Um diese Lücke im Versorgungsnetz der Rastanlagen zu schließen, suchen wir nach Standorten südlich von Remscheid.“

Wir stellten Fragen

4. Wer führt dieses Mal die Standortsuche durch?

- der Landesbetrieb Straßen.NRW?

- die gleichen Planungsbüros, die mit der Standortsuche für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage beauftragt waren?

- ein anderes Planungsbüro, wenn ja, welches Planungsbüro?

5. Welche Zeitvorgaben wurden von Ihnen gemacht?

Antwort:

Zurzeit ist noch nicht klar, ob die Untersuchungen in unserem Hause durchgeführt werden oder nicht.

Wir stellten Fragen

6. Wie groß ist die normierte Fläche für einen LKW-Parkplatz?

Antwort:

Der Flächenbedarf für eine PWC-Anlage ist nicht normiert und setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen: Die Wesentlichen sind die eigentlichen Stellplatzflächen und die dafür erforderlichen Erschließungsflächen. Daneben müssen Erholungsflächen sowie Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen vorgesehen werden. Und besondere topografische Verhältnisse müssen natürlich entsprechend berücksichtigt werden und können auch flächenintensiv werden. Als Arbeitswert gehen wir zunächst von einem Flächenbedarf von 20000 Quadratmetern aus, den wir gegebenenfalls modifizieren.

7. Wie ist Ihre Planung zur Beteiligung der Bürger?

Wir stellten Fragen

7. Wie ist Ihre Planung zur Beteiligung der Bürger?

Antwort:

Zur Bürgerbeteiligung habe ich Ihnen bereits mitgeteilt, dass wir natürlich unseren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen und die vorgeschriebenen behördlichen Beteiligungen durchführen.

Darüber hinaus können wir uns vorstellen, im Rahmen einer Informationsveranstaltung den jeweiligen Planungsstand bei den zuständigen Gremien der betroffenen Kommunen zu erläutern.

LEVkontraRASTSTÄTTE
Bürgerinitiative

Wenn Lärm krank macht

Referat:

Dr. Marc Spielmanns

Chefarzt Innere Medizin

St. Remigius Krankenhaus, Opladen

Steigende Lärmentwicklung an der A1

- Recht auf Lärmschutz

- was können Sie unternehmen?

Anspruchsvoraussetzungen für eine "nachträgliche Anordnung von Lärmschutz„

- **Aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes besteht seit 2007 eine Rechtsgrundlage, nachträglich den vorhandenen Lärmschutz an Autobahnstrecken zu verbessern.**
- **Voraussetzung ist, dass die Baugenehmigung (Planfeststellung) für diese Straße nach 1974 erfolgte und die damalige Verkehrsprognose sich als zu niedrig herausstellte.**
- **Bis zu 30 Jahre nach Verkehrsfreigabe haben nach dieser Gerichts-entscheidung die Anwohner einen Anspruch auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen wegen ursprünglich nicht voraussehbarer Lärmwirkungen des Straßenbauvorhabens.**

Anspruchsvoraussetzungen für eine "nachträgliche Anordnung von Lärmschutz„

- **Das Wohngebäude wurde vor dem Planfeststellungsbeschluss errichtet oder war durch eine Baugenehmigung hinreichend konkretisiert.**
- **Wenn die im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Beurteilungspegel für die damals vorhandenen Gebäude oder durch eine Baugenehmigung hinreichend konkretisiert um mindestens 2.1 dB über die im damaligen Planfeststellungs-beschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte überschritten werden.**

Anspruchsvoraussetzungen für eine "nachträgliche Anordnung von Lärmschutz„

- **Der Beurteilungspegel überschreitet die sogenannte „enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle" Wohngebiete 70 Dezibel (A) tags und 60 Dezibel (A) nachts**
- **Der Antrag muss von Betroffenen 3 Jahre nach Kenntnis der nicht voraussehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens (erhöhte Verkehrsmengen) gestellt werden.**
- **Ein Antrag auf Überprüfung auf "nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen" kann nur von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern an die Bezirksregierung Detmold (formlos) gestellt werden.**
- **Die Antragsstellung muss spätestens 30 Jahre nach Verkehrsfreigabe des Autobahnabschnittes erfolgen.**

Ausschnitt aus „Kölner Stadtanzeiger" vom 18.8.83 WU

LEVkontraRASTSTÄTTE
Bürgerinitiative

Gi. 3.04.03

Autobahnauffahrt Burscheid: Gefährlicher Engpaß beseitigt

Der gefährliche Engpaß an der Anschlußstelle Burscheid der Bergischen Autobahn ist ein für allemal beseitigt. Die Autobahnbrücke im Zuge der Höhestraße war schon vor geraumer Zeit durch ein neues, breiteres Bauwerk ersetzt worden. Bevor jedoch die alten Böschungen längs der A 1 abgetragen werden konnten, mußten zunächst massive Stützmauern (rechts im Bild) errichtet werden. Seit wenigen Tagen können sich nun Autofahrer, die in Richtung Süden auffahren, auf einer eigenen Fahrspur in den ab dieser Stelle dreispurigen Verkehr einfädeln. Entspannt hat sich die Verkehrslage auch auf der Gegenfahrbahn. Dort war es an der Burscheider Ausfahrt immer wieder zu brenzligen Situationen gekommen, weil — der engen Ausfahrtskurve wegen — Autofahrer, die von der A 1 abfahren wollten, ihr Tempo noch auf der rechten Fahrspur stark reduzieren mußten. Für sie steht jetzt ebenfalls eine eigene Ausfahrspur zur Verfügung.

dip/Bild: Rolf Hofmann

Ausschnitt aus „Kölner Stadtanzeiger" vom 18.8.83 WU

LEVkontraRASTSTÄTTE
Bürgerinitiative

Gi. 3.04.03

Autobahnauffahrt Burscheid: Gefährlicher Engpaß beseitigt

Der gefährliche Engpaß an der Anschlußstelle Burscheid der Bergischen Autobahn ist ein für allemal beseitigt. Die Autobahnbrücke im Zuge der Höhestraße war schon vor geraumer Zeit durch ein neues, breiteres Bauwerk ersetzt worden. Bevor jedoch die alten Böschungen längs der A 1 abgetragen werden konnten, mußten zunächst massive Stützmauern (rechts im Bild) errichtet werden. Seit wenigen Tagen können sich nun Autofahrer, die in Richtung Süden auffahren, auf einer eigenen Fahrspur in den ab dieser Stelle dreispurigen Verkehr einfädeln. Entspannt hat sich die Verkehrslage auch auf der Gegenfahrbahn. Dort war es an der Burscheider Ausfahrt immer wieder zu brenzligen Situationen gekommen, weil — der engen Ausfahrtskurve wegen — Autofahrer, die von der A 1 abfahren wollten, ihr Tempo noch auf der rechten Fahrspur stark reduzieren mußten. Für sie steht jetzt ebenfalls eine eigene Ausfahrspur zur Verfügung.

dip/Bild: Rolf Hofmann

Leverkusener Anzeiger 14. Juli 1983

Bald fließt der Verkehr in Alkenrath über eine neue Brücke

Jetzt wird es zuweilen schon mal eng auf der Alkenrather Straße. Dort, wo in den vergangenen Monaten die neue Brücke über die Autobahn gebaut wurde, die künftig den Stadtteil Alkenrath mit dem Gewerbegebiet Fixheide verbinden wird, sind seit ein paar Wochen schon die Arbeiten für den neuen Straßenanschluß im Gange. Nun geht es um die direkte Verbindung zur bisherigen Straße. Teilweise kann der Verkehr zur Zeit nur wechselweise in einer Richtung an der Baustelle vorbeifließen; Bauarbeiter oder eine Ampel regeln den Verkehr. Wenn es sich mal staut, bleibt immerhin der Trost, daß dieser Zustand nicht von langer Dauer sein wird. Noch in diesem Sommer soll der Verkehr über die neue Brücke fließen können. Der alte Übergang, der gegenwärtig noch die Autobahnverbreiterung an dieser Stelle verhindert, soll dann so schnell wie möglich gesprengt und beseitigt werden.

ger/Bild: Rolf Hofmann

LEVkontraRASTSTÄTTE
Bürgerinitiative

Ausschnitt aus: Leverkusener Anzeiger
vom: 19. MRZ. 1985

Stadtarchiv Leverkusen
5161.12

KRÄFTIG GEBUDDELT wird zur Zeit wieder rund ums Leverkusener Autobahnkreuz. Dem wichtigen Knotenpunkt wurden, des besseren Verkehrsflusses wegen, die Ohren langgezogen. Bild: Holger Schmitt

Die Ohren kräftig langgezogen

Rund um das Leverkusener Autobahnkreuz legen Straßenbauer jetzt letzte Hand an

Von Artur Horn

Ende vorigen Jahres haben die Straßenbauer das abschließend fang 1982 in Angriff genommenen völligen Umbau des Leverkusener Autobahnkreuzes ist inzwischen getan. Gleichwohl deuten auf die baldige Inangriffnahme des 2. Bauabschnittes hin, der bis Jahresende sechsspurig betriebsklar sein soll. die Strecke auf der Ostseite der A 3 zwischen Südring entlang der Norderneystraße abschirmen und an den bereits stehen-

Nachträglicher Lärmschutz an der A 1:

1. Lärmvorsorge

- Rechtsgrundlage: Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV
- Zuständigkeit: Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung)
- Anwendung: Bau oder wesentliche bauliche Änderung von Straßen
- Anspruchsvoraussetzungen:
  - Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV müssen überschritten sein
  - Wohngebiete: 59 Dezibel (A) tags und 49 Dezibel (A) nachts
  - Im Außenbereich: 64 Dezibel (A) tags und 54 Dezibel (A) nachts (wie Misch-, Dorf- und Kerngebiete)
- Lärmschutzmaßnahmen
  - Aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle)
  - Wenn aber aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht: Dann passiver Lärmschutz (zumeist Schallschutzfenster)

Nachträglicher Lärmschutz an der A 1:

2. Nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen

- Rechtsgrundlage: § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz
- Zuständigkeit: Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung)
- Anwendung: Nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen an planfestgestellten Straßen bei „nicht voraussehbaren nachteiligen Wirkungen“ des Vorhabens
- Anspruchsvoraussetzungen:
  - Nur für Planfeststellungsbeschlüsse nach dem 07.07.1974
    (A 1: Planfeststellungsbeschluss vom xx.xx.197x)
  - Antrag von Betroffenen 3 Jahre nach Kenntnis der nicht voraussehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens (erhöhte Verkehrsmengen)
  - Antrag spätestens 30 Jahre nach Verkehrfreigabe
    (A 1: Verkehrsfreigabe 15.06.1989, Frist bis 14.06.2019)

Nachträglicher Lärmschutz an der A 1:

- erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen = Wenn die im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Beurteilungspegel für die damals vorhandenen Gebäude um mindestens 3 Dezibel (A) überschritten werden (in etwa Verdoppelung des prognostizierten Verkehrs) und …
- … die im damaligen Planfeststellungsbeschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte nicht eingehalten werden (A 1 Planfeststellungsbeschluss xxx: Wohngebiete 55 Dezibel (A) tags und 45 Dezibel (A) nachts)
- Oder: Der Beurteilungspegel überschreitet die sogenannte „enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“: Wohngebiete 70 Dezibel (A) tags und 60 Dezibel (A) nachts

• Lärmschutzmaßnahmen
  - Aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, lärmmindernde Straßenbeläge) …
  - Wenn aber aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht: Dann passiver Lärmschutz (zumeist Schallschutzfenster)

Vielen Dank

für Ihr Interesse

Am Ende wird alles gut -

und wenn es nicht gut ist,

ist es noch nicht zu Ende.