

22.2.2011

Stellungnahme zum Umbau der PWC Anlage Ellerbrook an der A1 bei Ahrensburg

Der BUND lehnt die 2. Baustufe der geplanten Maßnahme, Ausbau und Erweiterung des Autobahnrastplatzanlage Ellerbrook um 100 LKW-Stellplätze ab. Sie führen zu einer Erhöhung des LKW-Verkehrsaufkommens, der umweltschädlichsten Form des Gütertransports.

„Verkehr ist so zu gestalten, dass die natürlichen Lebensgrundlagen und damit zugleich auch die Lebensqualität dieser und kommender Generationen bewahrt werden.“ (Masterplan Güterverkehr und Logistik 2008 (MGL))

Schutzgut Mensch

Ohne Maßnahmen, die den Güterverkehr einschränken und auf andere Transportmedien als die Straße verlagern wird das Straßengüterverkehrsaufkommen um 79 bis 84% bis 2025¹ steigen.

Dies bedeutet, dass sich das LKW-Aufkommen auf den Hauptstrecken verdoppelt und negative Folgen für den Menschen, wie der Anstieg von gesundheitsgefährdenden Schadstoffen, insbesondere Dieselruß, von klimagefährdenden Schadstoffen und von Lärm, sind unausweichlich:

- ➔ Das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40% zu verringern, ist nicht zu erreichen, wenn der Anstieg der LKW-Zahl und der LKW-Fahrten durch güterverkehrunterstützende Maßnahmen, zu denen auch die Erhöhung der Rastplatzkapazitäten gehört, gefördert wird. Auch die Nachhaltigkeitsstrategie „Zukunftsfähiges Schleswig-Holstein“ fordert, den Verkehr klimagerecht zu gestalten (Leitthema 1).
- ➔ Die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, gesundheitsgefährdenden Lärm, insbesondere nachts, zu reduzieren, kann nicht erfüllt werden, wenn Infrastrukturmaßnahmen getroffen werden, die indirekt das Verkehrsaufkommen erhöhen. Der Schall in den Frequenzen des LKW-Verkehrs wird über weite Strecken transportiert, so dass zu der lokalen Lärmbelastung in den umliegenden Orten Ahrensfelde, Meilsdorf, Schmalenbeck und Siek als Hintergrundrauschen der LKW-Verkehr der Autobahn hinzukommt und den Schallpegel insgesamt erhöht.

¹ Intraplan Consult GmbH und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005.

- ➔ Dieselruß, ein karzinogener und allergieauslösender Schadstoff, der als Aerosol nicht nur die Klimaerwärmung fördert sondern auch über weite Strecken bis in die umliegenden Wohnorte Ahrensfelde, Meilsdorf, Schmalenbeck und Siek transportiert wird, wird erhöht, wenn Ausbaumaßnahmen zu Erleichterungen und dadurch Erhöhung des Güterferntransports auf der Straße führen. Insbesondere das häufige Anlassen kalter Motoren auf einem Rastplatz erhöht den Schadstoffausstoß in der Region.

Um die gesundheitsgefährdende und lebensqualitätsmindernde Situation für den Menschen zu verbessern, ist eine Reduzierung des straßengebundenen Gütertransportaufkommens durch verbesserte Logistikkonzepte und eine Verlagerung der Transportgüter auf Schiene oder Wasserweg unumgänglich. Dies wird von der Bundesregierung auch im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ als Ziel verfolgt und im Masterplan Güterverkehr und Logistik angestrebt.



Hinter dem Knick liegt das Feld, das als neue Rastplatzfläche dienen soll.

Es sind „Maßnahmen zu treffen, die die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen sowie Flächen für Natur- und Landschaftsschutz einschließlich der benötigten Ausgleichsflächen minimieren.“ (MGL)

Schutzgüter Landschaft, Boden, Grundwasser und Tiere

Die beabsichtigte großflächige Erweiterung des Rastplatzes Ellerbrook im Zuge der angestrebten Schaffung von 11.000 zusätzlichen Parkplätzen an Bundesautobahnen bedeutet einen weiteren Anstieg der Flächenneuanspruchnahme, die aus folgenden Gründen vom BUND vehement abgelehnt wird:

- ➔ Das Ziel der Bundesregierung, den Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha/Tag zu reduzieren, ist nicht zu erreichen, wenn die Verkehrsflächen weiterhin vergrößert werden. Eine Erhöhung der LKW-Parkplätze steht insbesondere dem Ziel des BUND entgegen, den Flächenverbrauch längerfristig auf null zu reduzieren.
- ➔ Für den Ausbau des Rastplatzes um weitere 100 Stellplätze werden wertvolle Agrarböden versiegelt und irreversibel geschädigt. Flächen für die Erzeugung von Nahrungsmitteln und Energierohstoffen gehen damit verloren.
- ➔ Mit der Ausdehnung des Parkplatzes in ein von Knicks umgebenes Flurstück geht eine starke Beeinträchtigung der Knicks einher, die als lineare Landschaftselemente eine hohe Bedeutung für die Artenvielfalt und die Kulturlandschaftsästhetik haben.
- ➔ Der geplante neue LKW-Parkplatz soll weit in die Landschaft hineinragen und beeinträchtigt somit auch das Landschaftserleben, das bereits durch die Autobahntrasse stark gestört ist.
- ➔ Die Zerstörung des knickumgrenzten Ackerlandes hat negative Auswirkungen auf die stark bedrohten Feldvögel wie Kiebitz, Rebhuhn, Wachtel, Lerche, Goldammer u.v.m. Auch Bestände der Haselmaus, die auf Knickstrukturen angewiesen ist, würden nachhaltig geschädigt.
- ➔ Weitere 100 LKW, die hier stehen können, erhöhen das Risiko, dass durch auslaufende, aromatenreiche Flüssigkeiten das Grundwasser nachhaltig geschädigt wird.

Eine indirekte Förderung des LKW-Verkehrs durch neue Rastplatzflächen steht dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein entgegen. Als Grundsatz ist darin formuliert, den erwarteten Zuwachs des Güterverkehrs zu einem „erheblichen Teil“ durch Schienenverkehr zu bewältigen.

Eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist nach Beurteilung des Nachhaltigkeitsrates der Bundesregierung besonders beim Güterverkehr ausschließlich durch eine Reduzierung der Straßenverkehrskapazitäten zu erreichen. In der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wird ein „Rückgang der Transportintensität um rund 5% im Güterverkehr“ und eine „Verdopplung der Güterverkehrsleistung der Schiene bis 2015“ angestrebt. Die Maßnahme am PWC Ellerbrook steht diesen Zielen entgegen.

In den Augen des BUND hat der geplante Ausbau des Parkplatzes, hier insbesondere die zweite Stufe, die seine Fläche verdreifachen würde, nichts mit nachhaltiger Verkehrswegeplanung zu tun. Gerade im Hinblick auf den zunehmenden Transportverkehr infolge der Fehmarnbeltquerung sollten die Mittel, die für die Parkplatzerweiterung vorgesehen sind, besser für den Ausbau des Schienennetzes verwendet werden².

² Umweltbundesamt: Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr, Dessau 2009 (Texte 18, 2009)