

## **Bürgerinitiative gegen die Raststätte Elbmarsch 21217 Seevetal, den 17.02.2013**



**Angelika Gaertner**

21217 Seevetal

Tel.: 040 / 768 62 59

mobil: 0171 / 281 90 62

E-Mail: angelika.gaertner@rastplatz-im-moor.de

**Rainer Weseloh** 21217 Seevetal

Tel.: 040 / 769 81 003 oder 768 90 72

mobil 0177 / 197 147 6

E-Mail: rainer.weseloh@rastplatz-im-moor.de

BI gegen die Raststätte Elbmarsch, Brookdamm 56, 21217 Seevetal

**Postanschrift:**

**Brookdamm 56, 21217 Seevetal**

**An die  
Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr,  
Dezernat 33 (Planfeststellungsbehörde)  
21339 Lüneburg**

**Betr.:** Planfeststellung für den Neubau der Tank- und Rastanlage „Elbmarsch“ (beidseitig)  
im Zuge der A 1 nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)  
**hier:** Einwendungen unseres Vereines

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Verein „Bürgerinitiative gegen die Raststätte Elbmarsch“ erkennt die Notwendigkeit an, zusätzliche Rastplätze insbesondere für Lkw-Fahrer zu schaffen.

Vor dem Hintergrund der bereits vorhandenen starken, in Teilen unerträglichen Vorbelastung der Umgebung des geplanten Standorts fordert er Sie zusammen mit mehr als 6.000 Unterzeichnern individueller Einwendungen auf,

- von der Weiterführung der Planung der oben bezeichneten Tank- und Rastanlage (T+R-Anlage) Abstand zu nehmen,
- einen geeigneteren, menschen- und umweltfreundlicheren Standort entlang der A1, der A7 oder der A39 zu suchen und die Planungen dafür aufzunehmen.

**Wir lehnen diese Planung für den Standort Meckelfeld/Nord ab** und erheben dagegen im Einzelnen folgende Einwendungen:

### **Vorbemerkung**

Menschen, Natur und Landschaft in Seevetal sind durch eine Vielzahl von Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden. Es handelt sich um die Belastung durch drei Bundesautobahnen, drei Eisenbahnlinien, den größten Rangierbahnhof Europas sowie mehrere große Kiesabbaugebiete. Dadurch wurden und werden die Menschen täglich mit Emissionen belastet. Natur und Landschaft mussten erhebliche, unzureichend oder gar nicht kompensierte Eingriffe ertragen, die zum Qualitätsverlust der Landschaft und zu einem beschleunigten Tier- und Pflanzenartensterben beigetragen haben.

Seevetal, insbesondere Meckelfeld und Klein Moor, haben damit bereits heute weit über das normale Maß hinausgehende Leistungen für die Metropolregion Hamburg erbracht. Diese führten vor allem zu der starken Verlärmung der Gemeinde. Es gibt in Seevetal keinen nicht von irgendeiner Lärmquelle beeinträchtigten Ort. Natur und Landschaft sind durch Verkehrsstrassen zerschnitten und Gewerbe- und Wohngebiete überbaut. Die Wohnqualität in Seevetal leidet.

Gerade an einer Stelle mit der einzigen, wenig gestörten und zugleich sehr wertvollen Sichtachse zwischen Elbmarsch und Geest soll nun diese Raststätte geplant werden. Einen solch gravierenden und schweren Eingriff in Natur und Landschaft können wir als Bürgerinitiative hier in Meckelfeld / Klein Moor nicht mehr zulassen.

### **Entfall der Planungsgrundlage**

**In den ersten Planungen wurde von der kompletten Schließung** der Anlage in HH-Stillhorn ausgegangen. Erst im weiteren Verlauf der Planungen wurde von der Annahme einer Weiterführung als unbewirtschafteter Rastplatz ausgegangen. Die Anbindung der A26 an die A1 ist in Hamburg noch nicht abschließend entschieden worden. Hier gibt es die Möglichkeiten der Südspange und der Nordspange.

**Damit ist die ursprüngliche Planungsgrundlage entfallen. Vorsorglich wird bestritten,** dass eine Planung unter Wechsel der ursprünglichen Grundlage hätte fortgeführt werden dürfen.

Nicht berücksichtigt wurden in den Planfeststellungsunterlagen neuere Entwicklungen wie z.B. der Stopp der Fahrrinnenvertiefung der Elbe, die Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven für große Containerschiffe, der andauernde Rückgang des Containerumschlags im Hamburger Hafen und der geplante Bau der A 20 mitsamt Elbquerung westlich von Hamburg sowie der demografische Wandel mit verminderter Güternachfrage, die zusammen genommen aus unserer Sicht den Containerumschlag im Hamburger Hafen weiter bremsen werden. Das führt in der Folge zur Reduzierung des Lkw-Aufkommens vom und zum Hafen und muss sich auf die Anzahl der bereitzustellenden neuen Stellplätze auswirken.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist der Bedarf an weiteren Rastplätzen und dessen Ermittlung für diesen konkreten Standort nicht nachzuvollziehen. Private Rastplatzbetreiber werden mit einer pauschalen Begründung nicht berücksichtigt und nicht in die Bedarfsermittlung einbezogen. Und das, wo es in Bayern und Baden-Württemberg Kooperationen mit privaten Autohöfen bei der Deckung des Zusatzbedarfs an Stellplätzen gibt. Wir bemängeln, dass hier in Norddeutschland eine solche Kooperation – auch vor dem Hintergrund einer sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln und dem schonenden Umgang mit dem Boden - nicht angestrebt wird.

Wir fordern, dass der gegebene Ermessensspielraum in Anspruch genommen wird. Hierzu lassen die Planfeststellungsunterlagen nichts verlauten. Wir vermuten, dass nicht geprüft wurde, ob eine Erweiterung privater Rastanlagen eine wirtschaftlichere, natur- und menschenverträglichere Alternative zu diesem Neubauvorhaben darstellt. Dieses stellt für uns einen Verstoß gegen das Vermeidungsgebot dar.

Der Koalitionsvertrag (KV) zwischen SPD und Bündnis 90 / Die Grünen schreibt fest, dass davon auszugehen sei, dass in der laufenden Legislaturperiode keine neuen Projekte begonnen werden (KV, S. 62). Noch offene Projekte aus dem bisherigen Bundesverkehrswegeplan sollten kritisch überprüft werden (KV, S. 64). Dieses schließt die Überprüfung der geplanten T+R-Anlage ein.

**Die Bedarfsermittlung muss unter Berücksichtigung der Kapazitäten privater Rastanlagen aktualisiert werden. Eine Prüfung, ob dieser hohe Bedarf an Stellplätzen**

noch gegeben ist, ist nachvollziehbar zu dokumentieren. Ein möglicherweise reduzierter Stellplatzbedarf ist als Grundlage für eine erneute Standortprüfung zu verwenden.

**Wir fordern vor dem Hintergrund der Neuorientierung der niedersächsischen Verkehrspolitik (Koalitionsvertrag) eine Überprüfung der geplanten T+R durch die neue Landesregierung.**

### **Einwendung Standortsuche**

Die Standortsuche ist nicht durchgängig transparent. Die Standortentscheidung für den Raum Meckelfeld/Nord wurde im Jahre 2007 gefällt. Hierzu wurde vorbereitend eine Standort-Verträglichkeitsuntersuchung erarbeitet. (Unterlage 12.1, S. 7/159). Die Standortuntersuchung Tank- und Rastanlage Stillhorn, erarbeitet 2007 durch Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner sowie Gruppe Freiraumplanung / Landschaftsarchitekten; beauftragt durch NLStBV, Geschäftsbereich Verden, ist in den Planfeststellungsunterlagen leider nicht enthalten. Sie konnte daher nicht eingesehen werden.

**Somit konnten wir die Kriterien, die zu der Festlegung des jetzt vorgesehenen Standortes führten, nicht vollständig nachvollziehen und aus Sicht der Schutzgüter nicht bewerten. Dieses stellt für uns einen erheblichen Mangel im Planfeststellungsverfahren dar.**

Aus den Planfeststellungsunterlagen ergeben sich Widersprüche. So wird die Standortuntersuchung auf den folgenden Seiten der Unterlage 12.1 zitiert. Bemerkenswert ist insbesondere folgender Ausschnitt:

*Bereich: Stillhorn-neu*

***„Der Standort Stillhorn kann aus verkehrlicher Sicht und aufgrund der Umweltbelange einseitig erweitert werden. Aus Umweltgesichtspunkten entscheidend ist, dass der Ausbau einer vorhandenen Anlage immer einer Neuanlage vorzuziehen ist. Aufgrund des Beschlusses des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Freien Hansestadt Hamburg ist die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Stillhorn nicht umsetzbar.“*** (ebd. S. 39-40)

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist nicht erkennbar, welche Kriterien zu diesem Beschluss des BMVBS und der FHH geführt haben bzw. welche Begründung zu diesem Beschluss abgegeben wurde. Unklar ist, wann und durch welche Entscheidungsträger dieser Beschluss gefasst worden ist. Wir erwarten Informationen darüber, welche Planungen bezüglich möglicher Erweiterungsflächen bei Stillhorn bestehen.

Denn die Diskussionen in Hamburg um die Trassenführung der Hafenuferspange und die Anbindung der A 26 an die A1 verdeutlichen, dass die Ausgangslage sich des Öfteren verändert, zumal Hamburg sein Mobilitätskonzept bisher nicht veröffentlicht hat und die Umlandgemeinden nicht darauf in ihrer eigenen Mobilitätsplanung eingehen können.

In der Sitzung des Ausschusses für Umweltschutz und Planung des Rates der Gemeinde Seevetal am 16.03.2010 gemeinsam mit Vertretern der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde über den aktuellen Stand der Planungen der Landesbehörde in Seevetal diskutiert. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass schon zu diesem Zeitpunkt von Ratsmitgliedern die länderübergreifende Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Hamburg gefordert wurde, u.a. mit dem Ziel, Konversionsflächen im Hamburger Hafen für die Nutzung von Stellplätzen heranzuziehen. Von der Landesbehörde wurde mitgeteilt, dass Gespräche mit Hamburg noch liefen. Im weiteren Verlauf der öffentlichen Sitzung wurde die Landesbehörde nach einem möglichen Ausbau der Raststätte Stillhorn gefragt. Darauf wurde die Antwort gegeben, dass dies nicht Aufgabe Niedersachsens sei.

**Wir fordern die Offenlegung der Gesprächsergebnisse mit Hamburg und dass das BMVBS die Bundesländer übergreifenden Koordinationspflichten wahrnimmt.**

Ebenso plant Hamburg – Presseartikeln zufolge - westlich der Autobahnabfahrt Hamburg-Harburg Gewerbeflächen. **Wir fordern die Einbeziehung auch dieser Flächen in eine Überprüfung der Standortuntersuchung.**

Die Standortuntersuchung beschränkte sich nur auf den engen Suchraum zwischen dem Maschener Kreuz und der Autobahnraststätte Stillhorn. Mögliche Standorte an den Autobahnen A7 und A39 wurden nicht in die Untersuchung einbezogen, ebenso wenig andere mögliche Standorte an der A1. Hier wurde der Ermessensspielraum hinsichtlich der Abstandsregelung ignoriert. In der oben erwähnten Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 16.03.2010 wurde nach dem zweitbesten Standort des Prüfverfahrens gefragt und die Antwort gegeben, es habe keinen zweitbesten Standort gegeben. Das steht im Widerspruch zu der weiter unten erwähnten Bewertungsmatrix, die drei Standorte enthält.

Widersprüchlich ist die Aussage der Planungsbehörde in Verden, dass die Zuständigkeit der Behörde über die Landesgrenze hinaus nicht gegeben ist, sie aber gleichwohl zum Standort Stillhorn eine Beurteilung abgegeben hat.

**Die Standortuntersuchung muss unter Erweiterung des Suchraums, wie eben beschrieben, und Einbeziehung des vorhandenen Ermessensspielraums gemeinsam von den Landesstraßenbauverwaltungen Hamburgs und Niedersachsens neu überprüft werden. Das Ziel muss sein, eine menschen- und umweltverträglichere Lösung als die bisher vorgesehene, zu erreichen. Dabei sind mit Hilfe nachvollziehbarer Kriterien auch Flächen einzubeziehen, die nahe an der A1 auf Hamburger Gebiet liegen und auf denen Hamburg ohnehin Gewerbe ansiedeln möchte.**

#### **Einwendung Wirtschaftlichkeit**

Aus den Planfeststellungsunterlagen geht nicht hinreichend hervor, ob im Sinne des Vermeidungsgebotes und falls ja, mit welchem Ergebnis die **Erweiterung** vorhandener Rastanlagen an den Autobahnen A1, A7 und A39 geprüft worden ist. Da eine gewisse Infrastruktur bereits bei vorhandenen Rastplätzen angelegt ist, ist die Erweiterung mehrerer Rastplätze wirtschaftlicher im Sinne der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln als ein Neubau in unmittelbarer Nähe von dichter Wohnbebauung.

Wie eingangs beschrieben, wurden die Angebote privat betriebener Rastanlagen nicht bei der Bedarfsermittlung berücksichtigt. Das steht im Widerspruch zu den Aussagen der Landesbehörde in der oben erwähnten Sitzung des Ausschusses für Umweltschutz und Planung. Auf die Frage, ob privat betriebene Stellplätze mit genutzt werden können, antwortete die Landesbehörde, „dass bestehende private Stellplätze auf Autohöfen mit berücksichtigt werden, jedoch nicht geplante“. Es gibt z.B. folgende Autohöfe entlang der A1 in der Nähe der geplanten T+R-Anlage: Hamburg-Süd in Rade, Georgswerder (2 Seiten), Hamburg-Moorfleet und Hammer Deich.

Es ist zu prüfen, ob die Bundesstraßenbauverwaltung mit den privaten Anbietern ein Übereinkommen zur Schaffung weiterer Stellplätze abschließen kann. Es stehen an Investitionsmitteln für die geplante Rastanlage 25 Mio. € zur Verfügung, von denen alleine zehn Mio. € für die Herrichtung des Baugrundes (Bodenaushub, Grundwasserabsenkung, Entsorgung des Torfes als Sondermüll, Wiederauffüllen) an dieser Stelle verwendet werden sollen. Wir bezweifeln, dass die kostenaufwändige Entsorgung des Torfes in der angesetzten Kalkulation enthalten ist.

Durch die Grundwasserabsenkung kann die Standfestigkeit der Autobahn und der bestehenden Bauwerke beeinträchtigt werden. Der volkswirtschaftliche Schaden für eine dadurch erforderliche Sperrung der Autobahn ist nicht zu beziffern.

Wir gehen davon aus, dass allein mit den 10 Mio. € zügiger und wirtschaftlicher eine Angebotserweiterung auf privaten Rastanlagen durchgeführt werden kann. Die Landesstraßenbauverwaltungen Bayern und Baden-Württemberg kooperieren bereits mit privaten Autohof-Betreibern.

Wir bezweifeln zudem, dass Kosten für die Beweissicherung für Schäden an Gebäuden und Straßen infolge der Grundwasserabsenkung und der Herrichtung des Baugrundes (Schwer-Lkw-Verkehr, Übertragung von Erschütterungen auf Gebäude) einkalkuliert wurden.

**Es sollte nachvollziehbar geprüft werden, inwieweit die Erweiterung vorhandener, auch privat betriebener Rastanlagen (außer den kürzlich erweiterten Anlagen Hasselhöhe und Seevetal-Ost) möglich und wirtschaftlich ist, um die Neuberechnete Anzahl erforderlicher Stellplätze abzudecken.**

### **Einwendung Umweltverträglichkeit**

Es fehlt eine Variantenprüfung im Hinblick der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Darin sind alle mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen auf den Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) sowie der Schutzgüter des Naturhaushalts zu erfassen, zu beschreiben und zu bewerten. Die Planfeststellungsunterlagen kommen diesen Anforderungen nicht ausreichend nach oder weisen gravierende fachliche Mängel auf:

- Die **Bewertungsmatrix** der drei Prüfstandorte ist weder auf Seite 8, in Ziffer 3 des Erläuterungsberichts noch auf Seite 14 der Unterlage 12.1 näher erläutert worden und in vielen Punkten nicht nachvollziehbar. Die Parameter der einzelnen Bewertungskriterien (Frage: wofür werden welche Punkte vergeben?), die zum Bewerten der Zielerreichung geführt haben, sind nicht angegeben und damit ist die Punktevergabe in der Bewertungsmatrix nicht nachvollziehbar.
- Bei den im Vergleich für **den Standort Meckelfeld/Nord** sprechenden Bewertungskriterien Mensch, Pflanzen/Tiere, die als „hoch = verträglich“ bewertet werden, sowie Landschaft, Boden und Wasser, die als „mittel = bedingt verträglich“ stellen wir gravierende Fehleinschätzungen fest.
- Gegen die Einschätzungen in der Bewertungsmatrix steht die Aussage zur **hohen Bedeutung des Gebietes für den Naturschutz, Artenschutz, das Landschaftsbild und die Naherholung** in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung“ (AVZ) und im „Erläuterungsbericht LBP (inkl. ASB) und Unterlage gem. § 6 UVPG“.  
Für die **Avifauna** wird z.B. beschrieben, „... dass das Untersuchungsgebiet insgesamt einen avifaunistischen Funktionsbereich hoher Bedeutung, in Teilflächen sehr hoher Bedeutung darstellt...“(Unterlage 1a, S.13).  
Als Tierarten mit **artenschutzrechtlicher Relevanz** gemäß § 44 BNatSchG werden sechs Fledermausarten, Blässgans, Großer Brachvogel, Rotmilan, Schleiereule, Silberreiher, Sperber, Steinschmätzer, Sturmmöwe und Weißstorch genannt. In wenigen hundert Meter Entfernung wurde der sehr stark bedrohte Wachtelkönig kartiert. Insbesondere der Weißstorch nutzt das zu bebauende Gelände als Nahrungsbiotop und hält sich dort während der gesamten Aufzuchtzeit auf. Als Fischart in einzelnen Grabengewässern, die durch das Vorhaben teilweise zerstört

werden, treten Bachneunaugen hinzu (Unterlagen 1a, 12.2). Es handelt sich also um ein Gebiet, in dem viele bedrohte Pflanzen- und Tierarten beheimatet sind. Wir bezweifeln die Vollständigkeit der in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten artenschutzrelevanten Flora und Fauna. Es kommt zur Unterbrechung der Nahrungskette und Unterbrechung der Vernetzung für strukturgebundene, zum Teil bedrohte, artenschutzrelevante Tierarten.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Beschreibung von Auswirkungen der von der T+R-Anlage ausgehenden Lichtimmissionen auf die Tierwelt (s.u. Lichtimmissionen).

- Hinsichtlich des **Schutzgutes Boden** wird der vorkommende Bodentyp „Erdniedermoor“ als „Boden mit besonderer Bedeutung“ ausgewiesen (Unterlage 1a, S. 14).

Das vorgesehene Abtragen des Torfes um mindestens 2 Meter wird das Klima beeinträchtigen. Durch den Aushub und die Grundwasserabsenkung werden klimaschädliche Gase wie Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>) und Lachgas (Distickstoffmonoxid,-N<sub>2</sub>O) entweichen und diese CO<sub>2</sub>-Senke (Torf ist ein CO<sub>2</sub>-Speicher) vernichtet.

In den Planfeststellungsunterlagen fehlt die Untersuchung der Auswirkungen dieser Freisetzung klimaschädlicher Gase. Die Freisetzung klimaschädlicher Gase steht im Widerspruch zu allen bestehenden Klimaschutzkonventionen.

- Bezüglich des **Landschaftsbildes und der Naherholung** wird ausgeführt, „...**dass vorhabenbedingt der Verlust von Flächen einer hochbedeutsamen Landschaftseinheit sowie der Überplanung von landschaftsbedeutsamen Gehözen als erhebliche Beeinträchtigungen auf die Landschaft und Erholung darstellt...**“ (Unterlage 1a, Ziff. 5.2.6, S.27).

Die Planfeststellungsunterlagen beziehen sich dagegen ausschließlich auf die 19 Jahre alten Aussagen des **nicht mehr zeitgemäßen Landschaftsrahmenplanes (LRP)** und berücksichtigen die Einschätzungen im neuen Entwurf des neuen LRP nicht. Die hohe landschaftliche und naturschutzfachliche Bedeutung des Vorhabengebiets wird durch verschiedene Feststellungen im **überarbeiteten LRP** belegt. Dessen **Fortschreibung (2012)** liegt als **Entwurf** vor, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit ist abgeschlossen. Am 11.2.2013 hat der Bau- und Planungsausschuss des Kreistages den Entwurf beraten. Eine Verabschiedung durch den Kreistag wird in Kürze erfolgen. Insofern hätte der Entwurf bei den Planungen berücksichtigt werden müssen.

Der überarbeitete Entwurf des LRP trifft die Aussagen, dass das westlich der Autobahn gelegene Vorhabenareal die **fachlichen Voraussetzungen zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes** erfüllt (NSG 7). Hierbei geht es um „...die Erhaltung und Entwicklung eines Niederungsgebietes mit hohem Grundwasserstand, das durch artenreiche offene Grünlandflächen sowie Bereichen mit Sumpf- und Röhrichtvegetation geprägt ist, als Standort und Lebensraum typischer z.T. gefährdeter Pflanzen- und Tierarten, insbesondere als Weißstorch-Nahrungshabitat und als Lebensraum gefährdeter Wiesenvogelarten...“.

Der Bereich östlich der Autobahn ist nach Aussage des Entwurfs des neuen LRP ein Areal, das die **fachlichen Voraussetzungen zur Ausweisung eines Landschaftsschutzgebietes** erfüllt (LSG 22). Auch hier stehen der Erhalt und die Entwicklung der großräumig zusammenhängenden Grünlandflächen als Brut- und Nahrungshabitat sowie Rastplatz gefährdeter Wiesenvogel, insbesondere des

Weißstorch im Vordergrund. Es wird darüber hinaus auf die hohe Bedeutung des kulturhistorischen Landschaftscharakters der Elbmarsch mit ihren typischen Nutzungs- und Vegetationsformen hingewiesen, der an dieser Stelle besonders gut erlebbar ist. Insgesamt wird das Marschengebiet hinsichtlich seiner Bedeutung für das Landschaftsbild als „hoch“ beurteilt.

Eine **Inaugenscheinnahme vor Ort** führt zu dem Ergebnis, dass mit der Raststätte und deren Baukörpern die einzig verbliebene, relativ wenig gestörte **Sichtachse** zwischen Marsch und Geest unwiederbringlich zerstört wird. Weiter nördlich und südlich vom geplanten Standort gibt es keine derart freien Sichtachsen mehr. Dieses wiegt umso schwerer, als diese Vernichtung der Sichtachse beiderseits der Autobahn bereits aus sehr großer Entfernung (insbesondere aus der Marsch heraus) wahrgenommen wird und dann auch die Qualität des westlich der Autobahn gelegenen Geländes für die wohnungsnahe Erholung sehr einschränkt.

**Nach unserer Auffassung treffen die Einschätzungen zu den Schutzgütern Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser und Landschaft nicht zu. Damit weist der Standort Meckelfeld/Nord nicht die Eignung für eine Raststätte aus, wie sie bisher in der Matrix versucht wird, darzustellen. Die Punktevergabe für diesen Standort trifft demnach nicht zu.**

- Das **Schutzgut Mensch** bewertet die Matrix mit „hoch = verträglich“.

Diese Bewertung berücksichtigt nach unserer Auffassung nicht die vorhandene **Grundbelastung Meckelfelds und Klein Moors an Lärm**. Aufgrund der hohen Grundbelastung gehen wir davon aus, dass gesundheitliche Gefahren auch durch eine noch so geringe Erhöhung des Lärmpegels drohen. Lärm ist eine Form von Gewalt an Menschen. Der Schallimmissionsplan 2004 der Gemeinde Seevetal und die Strategische Lärmkartierung 2012 sprechen für sich. Gerade der nordöstliche Bereich der Gemeinde Seevetal ist bereits extrem lärmbelastet. Je nach Wetter- und Windlage verteilt sich das Lärmband über weite Strecken.

Wir bezweifeln, dass die speziellen topografischen Gegebenheiten der Umgebung der geplanten T+R-Anlage ausreichend bei der Ermittlung des von der T+R-Anlage ausgehenden Zusatzlärms berücksichtigt wurden.

Wir vermissen die Einschätzung der Lärmauswirkungen für die nur wenige hundert Meter entfernt östlich der geplanten T+R-Anlage liegenden Wohngebäude am Brookdamm. Es fehlen in der amtlichen Planungsgrundlage mindestens 3 Wohngebäude im Immissionsbereich der geplanten T+R-Anlage. Es handelt sich hierbei um einen eindeutigen Planungsfehler in der Schalltechnischen Untersuchung.

Die WHO und die EU haben wesentlich schärfere Lärmschutzvorgaben gemacht als die derzeit in Deutschland geltenden. Sie wurden bei der Schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Wir fordern, dass die neuesten EU- und WHO-Richtlinien angesichts der bereits heute vorhandenen lärmmäßig prekären Situation Meckelfelds und Klein Moors angewendet werden.

Nicht dargestellt sind die Belastungen durch laufende Kühlaggregate, Klimaanlage und Standheizungen. Nicht eingegangen wird auf den Lärm aus dem Betrieb der Tankstellen auf dem geplanten Rastplatzgelände. Wir bezweifeln dass die errechneten Schallimmissionspegel zutreffen.

Bei Staus auf der A1 oder der A7 werden **Ausweichverkehre** über die geplante T+R-Anlage führen, wenn die Zufahrt vom Storchenweg zur T+R-Anlage offen ist

(z.B. durch Defekt der Schranke). Die Polizei in Seevetal sieht sich außerstande, regelmäßig die Zufahrt zur T+R-Anlage als Nutzung zur „schwarzen Auffahrt“ zu kontrollieren. Ausweichverkehre werden Meckelfeld zusätzlich mit Lärm, Ruß und Abgas beeinträchtigen.

Ebenso wenig dargestellt wird die Belastung der Menschen während der mehr als zweijährigen **Bauphase** durch **Lärm, Abgas und Staub**. Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung werden nicht genannt. Allein der Abtransport des auszukofferten Torfes und das Herbeischaffen des Füllbodens erfordert grob geschätzt 60.000 Fahrten von Lkws mit je 20 t Nutzlast größtenteils durch die ohnehin stark durch Autoverkehr belasteten Ortsteile Meckelfeld und Klein Moor. Die Lkws kreuzen dabei den Schulweg zur Grund- und Hauptschule Meckelfeld und gefährden damit die Schulwegsicherheit. Mögliche Gesundheitsgefahren durch Lärm und Abgase sind wissenschaftlich vielfältig erforscht und dokumentiert.

**Allein die eben skizzierten Lärm- und Abgasbelastungen widersprechen der Einschätzung „verträglich“ für das Schutzgut „Mensch“.**

- **Abgasimmissionen**

Dieselabgase beeinträchtigen die Lungenentwicklung bei Kindern. Sie wurden durch die WHO (12.06.2012) eindeutig als krebserzeugend eingestuft (siehe Anlage, the lancet 26.01.2007). **Dieselabgase verletzen somit gravierend das Schutzgut „Mensch“.**

- **Lichtimmissionen** wirken weit in die Marsch und – bedingt durch die um 2 bis 2 ½ m erhöhte Lage der T+R-Anlage - auch in die Ortschaft hinein für höher gelegene Wohnungen mit direktem Blick auf die geplante Raststätte. Hinzu kommen Lichteinwirkungen durch an- und abfahrende Kraftfahrzeuge. Die Lichtimmissionen wirken sich negativ auf die Menschen (Chronobiologie) aus und haben zudem äußerst negative Einflüsse auf die Tierwelt, insbesondere Insektenwelt der Wiesen- und Feuchtwiesenlandschaft und auch der Vogelwelt (Brutzyklus, Zugvögel). Über die Auswirkungen der Lichtimmissionen gibt es vielfältige Fachliteratur, die heranzuziehen ist.

**Die Lichtimmissionen sind nicht in die Bewertung der Schutzgüter „Mensch“ und „Pflanzen/Tiere“ eingeflossen. Auch diese widersprechen der Einschätzung „verträglich“ für die Schutzgüter „Mensch“ und „Pflanzen/Tiere“.**

- Der **Grundwasserspiegel** soll während der Bauzeit über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren um 2-3 m abgesenkt werden. Es entstehen Torfzersetzungsprozesse, die **Freisetzung von klimaschädlichen Gasen**, die Vernichtung hochwertigen Niedermoorbodens, die negativen, irreversiblen Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt und Bodenökologie. Wir bezweifeln, dass eine Grundwasserneubildung nach den 2 – 3 Jahren Absenkung stattfinden wird. Es kommt zu Auswirkungen auf die auf Holzpfählen gegründeten Häuser in der Umgebung. Diese Häuser können absinken und Risse bilden. Nach der Absenkung des Grundwassers auf das geplante Niveau fallen weiterhin aus dem noch nicht abgebauten Torf belastete Wasser an. Der schadlose Verbleib dieser Wassermengen ist nicht geklärt.

Seite 46 der Unterlage 12.1 beschreibt, dass der Untersuchungsraum hinsichtlich der grundwassernahen Standorte eine besondere Bedeutung für das **Grundwasser** aufweist. Für den Untersuchungsraum könne davon ausgegangen werden, dass die

hohen Grundwasserstände primär eine Bedeutung/Funktion für Tiere/Pflanzen/Biototypen und den Boden (z.B. um eine weitere Bodensackung zu verhindern) einnehmen.

**Die mehrjährige baubedingte Absenkung des Grundwassers mit den oben befürchteten Auswirkungen ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend abgehandelt und ebenso wenig bei der Festlegung von Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt worden. Sie tragen aber dazu bei, dass die Schutzgüter „Mensch“, „Boden“ und „Pflanzen/Tiere“ beeinträchtigt werden und dass damit die Tabelle der Standortbewertungen nicht zutrifft.**

**Die geplante Grundwasserabsenkung stellt einen massiven Eingriff in das Schutzgut „Wasser“ dar, der geplante großräumige Bodenaustausch einen Eingriff in das Schutzgut „Klima“. Kompensationsmaßnahmen wurden in den Planfeststellungsunterlagen nicht beschrieben.**

- In der Pressemitteilung Nr. 198 vom 04.07.12 fordert Bundesministerin Aigner: "Flächenverbrauch in Deutschland muss deutlich reduziert werden". Derzeit liegt der **Flächenverbrauch** in Deutschland bei 77 ha / Tag. Die geplante T+R-Anlage benötigt ohne Konversationsflächen fast 23 ha. Die Planfeststellungsunterlagen sagen nichts über Maßnahmen zur sparsamen Inanspruchnahme von Flächen aus.
- Ziffer 8 auf Seite 22 der Unterlage 12.1 beschreibt zutreffend die **Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**. Sie münden in folgende

#### **„BEWERTUNG**

Durch die Überplanung von Teilbereichen des westlich der Autobahn gelegenen Landschaftskomplexes besonderer Bedeutung wird eine Vielzahl von wechselseitig miteinander verknüpften Umweltfunktionen negativ beeinträchtigt.

Die Einzelfunktionen sind wiederherstellbar im Sinne der entsprechenden Gesetze; zur Wiederherstellung eines Umweltkomplexes ähnlicher Qualität ist bei der Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen im Sinne der Naturschutzgesetzgebung ein besonderes Augenmerk auf die Multifunktionalität (Landschaft, Biotopvielfalt, spezieller Tierlebensraum, Boden-/Grundwasserfunktionen) der Maßnahme zu legen.“

**Wir bestreiten, dass sowohl die Einzelfunktionen als auch deren Vernetzung untereinander nach einem derart massiven Eingriff wiederherstellbar sind. Beispielfrage: Wie soll der Verlust der Sichtachse und der Vernetzung sowie der Verlust der Qualität der wohnungsnahen Feierabenderholung kompensiert werden?**

Zudem heißt es in der Unterlage 12.1 unter Ziffer 4.2.1.3 auf Seite 27:

„Von den betroffenen Biototypen der Wertstufe III, die zugleich auch ein allgemeines Entwicklungsziel des Naturschutzes darstellen, sind alleinig die überplanten Kopfbäume schwer regenerierbar (Entwicklungszeit bis zu 150 Jahre). Alle sonstigen, betroffenen Biototypen sind bei günstigen Rahmenbedingungen in **relativ kurzer Zeit wiederherstellbar (in bis zu 25 Jahren)**.“

**Wenn hier – bei günstigen Rahmenbedingungen! – die Biototypen in 25 Jahren hergestellt werden sollen und das als „relativ kurze Zeit“ beschrieben wird, lässt sich eine sehr große Naturferne bei den Verfassern**

**dieser Aussage feststellen. Diese Aussage dokumentiert, dass eine sinnvolle Kompensation für diesen Standort nicht zeitgerecht machbar ist. Sie widerspricht der allgemeinen Auffassung, dass Eingriffe innerhalb kürzest möglicher Zeit, idealerweise bereits vor dem Eingriff oder parallel zum Eingriff bereits durch Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind. Nur dann kann die Natur sich rechtzeitig auf Änderungen einstellen und verloren gegangene Funktionen des Naturhaushaltes können sich wieder bilden. 25 Jahre sind ein unakzeptabel langer Zeitraum, der sich auf die Lebensplanung gravierend auswirkt.**

### **Einwendung Agrarumweltmaßnahmen**

Die von der Raststätte betroffenen Flächen sind von den Eigentümern zu den Agrarumweltmaßnahmen gemeldet worden. Mit dem Bau der Raststätte würde es nicht nur zum Umbruch, sondern zur Vernichtung von Dauergrünland kommen. Das unterläge der Genehmigungspflicht nach Cross Compliance.

### **Einwendung Eignung der Kompensationsfläche**

Die Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 12.1, Ziffer 13.2.2) legen eine Kompensationsfläche fest, die nicht etwa 2, sondern fast 3 km in östlicher Richtung vom geplanten Standort der Rastanlage entfernt ist und in einem intensiv bewirtschafteten Grünlandgebiet liegt. Direkt angrenzend an diesem Gebiet an der Straße Rehmendamm befindet sich eine Aufschüttung. Diese stellt eine vorbereitende Maßnahme für den Bau eines landwirtschaftlichen Betriebes (Idw. Fuhrunternehmen) aus der östlich davon gelegenen Ortschaft Over dar. Das heißt, in unmittelbarer Nachbarschaft der Kompensationsflächen soll ein Aussiedlerhof mit seinen Störwirkungen auf das Umfeld entstehen.

Die Maßnahmenkartei (Unterlage 12.3.3, Maßnahmenblatt 7E) beschreibt unter anderem folgende **Zielsetzung**:

#### **„Grundsätzliche Eignung als Lebensraum für Wiesenvögel:**

Die Lage und Abgrenzung der Fläche liegt in ca. 2 Km Entfernung zu den durch die T+R-Anlage überplanten Grünländern, so dass ein räumlich funktionaler Zusammenhang besteht. Die 7 E befindet sich innerhalb eines großflächigen grünlandgeprägten Bereichs in der Elbmarsch. **Siedlungs- und Gehölzstrukturen, welche sich negativ auf die Lebensraumeignung für Wiesenvögel auswirken können, sind innerhalb der 7 E nicht vorhanden.**

**Im näheren Umfeld befinden sich keine Siedlungsstrukturen und nur im sehr geringen Umfang Gehölzstrukturen.**

#### **- Lage und Abgrenzung der Flächen vor dem Hintergrund einer optimalen Wiedervernässung:**

Die 7 E weist mit der Lage und dem kompakten Zuschnitt, den vorhandenen Entwässerungsgräben innerhalb der Fläche und den der 7 E direkt umliegenden Strukturen (hauptsächlich größere Entwässerungsgräben, mit Schotter befestigter Weg) günstige Voraussetzungen für eine Wiedervernässung auf. Eine Vernässung angrenzender bewirtschafteter Flächen wird vermieden.“

Die gelb markierten Annahmen werden nicht mehr zutreffen, sobald der landwirtschaftliche Betrieb gebaut und betrieben werden sollte. Damit ist vermutlich in Kürze zu rechnen. Die Südgrenze der Ausgleichsfläche ist nur 180 m von der Aufschüttung entfernt und liegt damit viel zu nahe an der künftigen Bebauung. Insofern ist der dem künftigen Hofgelände zugewandte Teil der Kompensationsfläche ungeeignet, um verlorengegangene Funktionen des Naturhaushalts wiederherzustellen.

**Sollte der landwirtschaftliche Betrieb gebaut werden, würde der ihm zugewandte Teil der Kompensationsflächen die Funktionen nicht erfüllen können, für die sie hergerichtet werden sollen (s.o.).**

### **Einwendung „Schwarze Anschlussstelle“**

Bei Staus auf der A1 oder der A7 werden **Ausweichverkehre** über die geplante T+R-Anlage führen, wenn die Zufahrt vom Storchenweg zur T+R-Anlage offen ist (z.B. durch Defekt der Schranke, Offenlassen der Schranke o.ä.). Die Polizei in Seevetal sieht sich außerstande, regelmäßig die Zufahrt zur T+R-Anlage als Nutzung zur „schwarzen Auffahrt“ zu kontrollieren. Aus den Planfeststellungsunterlagen geht nicht hervor, wie in solchen Fällen Ausweichverkehre unterbunden werden sollen.

**Es ist bei Ausfall oder defekter Absperrungsanlage mit erheblichen Ausweichverkehren von oder zur geplanten T+R-Anlage zu rechnen, die Meckelfeld zusätzlich mit Lärm, Ruß und Abgas beeinträchtigen werden.**

### **Einwendung Gefahrguttransporte – gesonderte Stellplätze**

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist nicht erkennbar, an welchen Plätzen Gefahrguttransporter, voneinander getrennt, abgestellt werden.

**Es fehlen Angaben über die baulicherseits getroffene Vorsorge vor Gefahrgutunfällen oder -bränden.**

### **Einwendung Feuerwehr – Gefahrgutunfälle – Vorsorge**

Im Falle eines (Gefahrgut-)Unfalles wäre für die geplante T+R-Anlage die Freiwillige Feuerwehr Meckelfeld zuständig. Eine Internetrecherche bestätigte, dass es immer wieder zu Gefahrgutzwischenfällen auf Rastanlagen kommt.

**Vorsorglich wird bestritten, dass die eingeschränkten Kapazitäten der Ortsfeuerwehr hinreichend berücksichtigt worden sind. Es gibt über die fehlende bauliche Vorsorge hinaus kein Konzept für die Bekämpfung möglicher Gefahrgutunfälle.**

### **Einwendung Kläranlage**

Die Wassertechnische Untersuchung schreibt:

„Der Schmutzwasserkanal in der Straße Reiherstieg hat eine ausreichende Sohltiefe, um das Schmutzwasser von der geplanten T+R-Anlage auf der Ostseite im Freispiegelkanal ableiten zu können. Bedingt durch die längeren Fließwege ist ein Anschluss der Westseite im Freispiegelkanal nicht möglich.“ (Seite 6, oben).

**Es fehlen Angaben über ausreichende Kapazitäten des Klärwerks Glüsingens zur Aufnahme des zusätzlichen Schmutzwassers und über die Entsorgung des auf der Westseite anfallenden Schmutzwassers.**

### **Einfädeler Autobahn**

Die Einfädeler Spur auf der Westseite der geplanten Maßnahme stellt sich problematisch dar. So muss z.B. nach einer längeren Ruhepause ein LKW mit kaltem Motor in Fahrtrichtung Süden in eine Kurve einfahren, die zudem als Steigung verläuft. Hierin besteht eine Gefährdung des auf dem Fahrstreifen befindlichen Verkehrs. Unfälle infolge von Bremsvorgängen und Spurwechseln werden bereits vor der Raststätte entstehen. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist dieses der schlechteste Standort für eine T+R-Anlage (Aussage der Autobahnpolizei Thieshope beim Scopingtermin). Wir bestreiten, dass die diesbezüglichen Stellungnahmen der Polizei und unteren Verkehrsbehörden hinreichend berücksichtigt wurden.

### **Kriminalität**

Es werden schnelle **Fluchtwege für Kriminelle** geschaffen. Bei Autoaufbrüchen usw. könnte man die Rastanlage rückwärtig schnell verlassen. Hier steht Seevetal aufgrund der

direkten Erreichbarkeit zu Hamburg über die vorhandenen Autobahnen ohnehin schon auf den vorderen Plätzen in der Statistik.  
Es wird außerdem mit der T+R-Anlage eine andere, sich verschärfende Qualität der Kriminalität im Umfeld von Seevetal entstehen.

**Wir unterstützen darüber hinaus und beziehen uns inhaltlich auf alle bisher von anderen Einwendern, insbesondere von der Gemeinde Seevetal eingereichte Einwendungen in diesem Planfeststellungsverfahren.**

Abschließend verweisen wir auf die Ihnen mit Schreiben der Gemeinde Seevetal vom 14.12.2012 zugesandten Unterlagen.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Gaertner  
1.Vorsitzende

Ulrich Sauck  
stv. Vorsitzender

Dr. Friedrich Lührs  
Schriftführer