

Petition an den Bayerischen Landtag

Persönliche Daten:

Herr Herbert Fahrnbauer Bahnweg15 90537 Feucht-Moosbach Telefon: 09128/13248 email: h-fahrnbauer@t-online.de	Frau Sabine Meindl Bahnweg11 90537 Feucht-Moosbach Telefon: 09128/13733 email: sabine.meindl@t-online.de	Frau Renate Müller Moosbacher Hauptstr. 15 90537 Feucht-Moosbach Telefon: 09128/4275
--	--	--

*Wir geben diese Petition als Vertreter der **Bürgerinitiative Moosbach / Birnthon** ab.*

Die Bürgerinitiative umfasst derzeit ca. 800 Mitglieder. In der Anlage erhalten Sie Kopien der Listen mit den Unterschriften der Mitglieder der Bürgerinitiative. Die Originallisten können bei Bedarf selbstverständlich vorgelegt werden.

Wir werden in den kommenden Wochen noch einmal Unterschriften speziell für diese Petition sammeln und nachreichen.

Gegenstand der Petition

Geplanter Neubau einer PWC-Anlage an der BAB A6 Nürnberg-Amberg-Waidhaus zwischen Moosbach und Birnthon (Abschnitt AK Nürnberg Ost – AK Altdorf bei Betr.-km 798 + 100). Die Anlage soll lt. Planfeststellung eine Fläche von 50.000 qm einnehmen. Beidseitig der A6 sollen jeweils 36 LKW Stellplätze, 4 Busstellplätze, 2 Stellplätze für Pkw mit Anhänger und 24 Pkw-Stellplätze entstehen. Zwischen den Stellplätzen und der A6 soll – zum Lärmschutz der schlafenden Lkw-Fahrer - eine Lärmschutzwand errichtet werden. Die Anlage wird die ganze Nacht beleuchtet sein.

Zum Wald und damit auch zur Ortschaft hin ist der Rastplatz offen.

Die Entfernung zur nächstgelegenen Ortschaft Moosbach (ca. 1300 Einwohner) ist mit 800 m, die zur Ortschaft Birnthon (ca. 130 Einwohner) mit 890 m angegeben.

Ziel der Petition ist der Verzicht auf den Neubau der PWC-Anlage im geplanten Abschnitt.

Die Petition richtet sich gegen die Autobahndirektion Nordbayern als für die Planfeststellung verantwortliche Behörde.

Begründung:

Der Bau der Anlage verstößt gegen Art 6a BayNatSchG, § 34 BNatSchG, wonach der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen.

Wie nachfolgend ausgeführt werden wird,

1. erfolgt der Eingriff in ein Gebiet, das einem besonderen Schutzstatus unterliegt (Vogelschutzgebiet, Bannwald, Natura 2000).
2. Der Eingriff ist auch vermeidbar, weil
 - die Anlage am geplanten Standort aufgrund der bereits bestehenden Dichte von Rastanlagen nicht notwendig ist (vgl. beigefügten Lageplan);
 - zumutbare Alternativstandorte außerhalb des Schutzgebiets vorhanden sind, die entweder nicht ausreichend geprüft wurden oder bei denen das Abwägungsgebot verletzt wurde;
 - bei Nutzung privater Autohöfe sowie vorhandener intelligenter Technologien (Stichwort: Kolonnenparken) keine Notwendigkeit für den Bau der Anlage besteht.

Der geplante Standort wird des Weiteren aus folgenden Gründen (*wird noch ausgeführt*) abgelehnt:

- Trinkwassergefährdung
- Überschwemmungsgefahr des Ortes Moosbach
- Verschlechterung der Wohnqualität der Bürger

1. Schwerwiegender Eingriff in Natur und Landschaft eines besonders schützenswerten Gebiets sowie Beeinträchtigung streng geschützter, besonders geschützter oder den Richtlinien der EU (FFH, Vogelschutz) unterliegender Arten.

Durch die geplante Rastanlage erfolgt wiederum ein massiver Eingriff in den bestehenden Bannwald (lt. EU besonders schützenswertes Natura 2000 Gebiet) sowie ein wertvolles Vogelschutzgebiet, der für das Ballungsgebiet nicht mehr hinnehmbar ist. Feucht ist bereits stark belastet durch die bestehende Autobahnraststätte, eine Bauschuttdeponie, die ICE-Trasse und die zahlreichen umgebenden Autobahnen. Als bereits erfolgte und geplante Eingriffe sind zu nennen:

A. Bereits vollzogene Vorhaben

- ICE Trasse zwischen Fischbach und Feucht	400.000 m ²
- Nördliche Umgehungsstraße	14.210 m ²
- Bauhof in der Industriestraße	3.500 m ²
- Dreifachturnhalle	5.900 m ²
- B-Plan 39 und 58	7.800 m ²
- Hochwasserfreilegung Lechle	12.800 m ²

B. In naher Zukunft geplante Vorhaben

- Straßenausbau Feucht-Winkelhaid	50.000 m ²
- Fella Wohngebiet	20.000 m ²
- PWC-Anlage Fuchsmühle/Ludergaben	50.000 m ²
- Osterweiterung Gewerbepark Nürnberg/Feucht	160.000 m ²
- Südanbindung Gewerbepark Nürnberg/Feucht	<u>80.000 m²</u>
Summe	804.210 m²

Die wenigen intakten Waldgebiete, zu denen das betroffene Waldgebiet im Herzen des Lorenzer Reichswaldes als ausgewiesenes Wandergebiet mit seinen zahlreichen gelegenen Weihern (größtenteils geschützte Biotope) gehört, sind als dringend notwendige Naherholungsgebiete und Luftreinhaltgebiete zu erhalten. Die Waldfunktionskarte „Nürnberger Land“ weist den **Waldflächen im Bereich der geplanten Anlage** folgende Funktionen zu:

- ✓ Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz und für die Erholung
- ✓ Waldgebiet zwischen der A6 und Moosbach als **Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie**

In dem Waldgebiet sind zahlreiche Tiere heimisch, die in Deutschland und Bayern auf der **Roten Liste** stehen, also in ihrem Bestand gefährdet oder sogar erheblich gefährdet sind. Beispielfhaft sind anzuführen:

Zauneidechse, Feuersalamander, Kreuzotter, Gelbbauchunke, div. Fledermäuse (wie Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Wasser- und Zwergfledermaus), div. Vögel (Grau-, Grün- und Schwarzspecht, Baumpieper, Eisvogel). In der ökologischen Vorprüfung des Planfeststellungsverfahrens werden allein **15 streng geschützte Tierarten** im betroffenen Gebiet eingeräumt! Die **Avifauna** der unmittelbar an die Anlage angrenzenden Waldgebiete wird im Planfeststellungsverfahren als **sehr hoch bis hoch / mittel** eingestuft (Unterlage Nr. 12 zum Planfeststellungsverfahren). So erklärt sich auch, dass das betroffene Gebiet lt. Planfeststellungsverfahren „das am besten geeignete“ ist. **Denn untersucht wurde nur das Gebiet zwischen dem Autobahnkreuz Ost und Altdorf, also eine Strecke von gerade 7 km (!), die komplett durch geschütztes Gebiet verläuft.** Dabei scheiden 4,2 km schon deshalb aus, weil der Abstand zwischen einer Rastanlage und einem nachfolgenden Autobahnkreuz mindestens 2.100 m betragen soll, **so dass der Bereich zu prüfender Alternativstandorte gerade einmal 2,8 km beträgt – für eine Rastanlage mit 900 m Länge.**

Nachdem die Rastanlage vorwiegend für den Schwerlastverkehr – zum Einhalten der vorgeschriebenen Ruhezeiten – geschaffen wird, ist insbesondere in den Abend- und Nachstunden sowie den frühen Morgenstunden mit einem hohen Aufkommen an- und abfahrender Lastwagen zu rechnen. Auch von den stehenden LKW's wird Lärm durch Kühlaggregate, Standheizungen und das Entlüften der Bremsen vor dem Anfahren erzeugt. Durch die zu erwartende Lärm- und Lichtimmission (ständige Beleuchtung der Anlage) wird der Lebensbereich der schützenswerten Tiere nachhaltig gestört und diese damit letztendlich verscheucht. Die Eigenschaft als geschütztes Gebiet geht – wohl sogar bereits kurzfristig – verloren.

Ferner werden die nahezu **ungereinigten Abwässer** in die natürlichen Bachläufe und Teiche (darunter auch geschützte Biotope), entsorgt (vgl. hierzu später mehr unter dem Punkt „Trinkwassergefährdung“), in denen zahlreiche Amphibien (auch geschützte Arten) leben. An einem der Teiche brütet der Eisvogel (kürzlich auch kanadische Wildgänse). In den für die Ableitung vorgesehenen Gräben wachsen derzeit wilde Orchideen (das streng geschützte Knabenkraut). Nachdem die Untersuchung der Flora lt. Planfeststellungsverfahren im März (!) erfolgte, konnte dies natürlich nicht festgestellt werden.

2. Im Übrigen besteht auch keine Notwendigkeit, die den geplanten Eingriff in dieses besonders schützenswerte Gebiet rechtfertigen würde:

Im Bereich der geplanten Anlage befinden sich bereits zahlreiche geeignete Rastanlagen bzw. werden in naher Zukunft gebaut:

Im Bereich der geplanten Rastanlage befinden sich bereits zwei PWC-Anlagen, die über die Autobahnkreuze in wenigen Minuten zu erreichen sind:

- PWC-Anlage Fuchsmühle /Ludergraben an der A3, 7 km. *Diese Anlage entspricht in Größe und Ausführung der in Moosbach geplanten Anlage. Mit dem Bau wurde bereits begonnen.*
- PWC-Anlage Brunn an der A9, 8km

Zusammen mit der geplanten Rastanlage würden sich im Durchmesser von nur 5 km (!) 3 PWC-Anlagen befinden – alle im Herzen des Lorenzer Reichswaldes und damit inmitten eines Gebietes mit besonderem Schutzstatus (vgl. beigefügte Karte). **Eine vergleichbare Dichte ist uns nicht bekannt und im Hinblick auf den besonderen Schutzstatus, dem dieses Gebiet unterliegt, auch nicht zu rechtfertigen.**

Nicht eingerechnet ist darin die (bewirtschaftete) Autobahnraststätte Feucht an der A9, Entfernung 9 km. *Die Anlage wurde vor wenigen Jahren erweitert und beeinträchtigt bereits stark das Naherholungsgebiet um Feucht!*

Mögliche Alternativstandorte wurden nicht oder nicht ausreichend geprüft:

Nachdem der geplante Standort in einem Gebiet erfolgen soll, das einem besonderen Schutz unterliegt (Bannwald, Natura 2000 Gebiet, Vogelschutzgebiet), ist eine besonders sorgfältige Abwägung mit möglichen Alternativstandorten vorzunehmen. Bei der Abwägung ist deshalb ggf. auch hinsichtlich Massen- und Flächenverbrauch vermeintlich ungünstigeren Standorten der Vorzug zu geben, falls sich diese in weniger geschützten Gebieten befinden.

Die Ablehnung des Standorts östlich von Moosbach (Bereich bis Talbrücke Unterrieden) mit dem Hinweis auf den höheren Massen- und Flächenverbrauch verstößt deshalb klar gegen das Abwägungsgebot.

Die Ablehnung des Alternativstandortes im Bereich Kornburg (westlich von Moosbach) enthält keine Feststellung zur Geeignetheit und lässt mithin keine Abwägung erkennen. Die Feststellung, dass der Standort nach „massiven Protesten der lokalen Bevölkerung“ aufgegeben wurde, trifft auch für Moosbach zu, wo sich innerhalb weniger Tage mehrere Hundert Bürger mit ihrer Unterschrift gegen die geplante Anlage ausgesprochen haben.

Bei Nutzung privater Autohöfe sowie vorhandener intelligenter Technologien (Stichwort: Kolonnenparken) besteht keine Notwendigkeit für den Bau der Anlage.

Bei der Bedarfsermittlung wurden die privaten Autohöfe, Alfeld und Schwabach West, nicht einbezogen. Dies entspricht zwar gängiger Praxis und wird damit begründet, dass diese wegen der Kosten nicht gerne angefahren werden. Eine Übernachtung auf dem Autohof kosten 5 bzw. 10 Euro, wofür man 4 bzw. 9 Euro als Verzehrgutschein erhält. Dafür stehen dort Duschen bereit. Der Fahrer kann etwas Warmes essen. Die Anlagen werden bewacht und sauber gehalten. Der Steuerzahler wird nicht belastet.

Laut Auskunft des Betreibers hat beispielsweise der Autohof Alfeld nie mehr als zwei Drittel Auslastung. Jeder kostenlose Parkplatz gefährdet dort Arbeitsplätze.

Nach unseren Recherchen werden mittlerweile 90 % der Transportaufträge im Lkw-Verkehr an osteuropäische Unternehmen vergeben, da diese konkurrenzlos günstig anbieten. Weshalb hier auf

Kosten des deutschen Steuerzahlers durch kostenfreies Parken der Konkurrenzdruck noch erhöht werden soll, ist für uns nicht nachvollziehbar. Jeder Lkw-Stellplatz kostet 60.000 Euro und beansprucht bei Einbeziehung aller Faktoren, wie Grünflächen, Fahrgassen usw. eine Fläche von 500 qm. Die laufenden Unterhaltskosten wie Wasser, Strom, Müllentsorgung, Pflege und Instandhaltung werden dauerhaft dem Steuerzahler belastet.

Ein weiterer Faktor, der bei der Bedarfsanalyse nicht berücksichtigt wurde, ist die verbesserte Ausnutzung bestehender Parkflächen durch telematisch gesteuerte Parksyste. Es wurden vom Bund bereits 15 Pilotanlagen initiiert, die bis zum Jahr 2011 umgesetzt werden.

Daneben gibt es ein bereits bestehendes System, das sogenannte Kolonnenparken. Die LKWs werden dabei in Reihen hintereinander entsprechend ihrer Abfahrtszeit geparkt. Damit lassen sich bestehende Parkflächen ohne zusätzlichen Flächenverbrauch um 40 -100% erweitern. Die Baukosten betragen beim Kolonnenparken ca. 10.000 – 15.000 €pro Stellplatz. Die geplante PWC-Anlage kostet im Vergleich 60.000 €pro Stellplatz. Eine Pilotanlage ist seit 2005 in Montabaur in Betrieb. Die Anlage erfordert eine zeitweise personelle Betreuung, nach unserem Kenntnisstand 40h/Woche. Dieser Umstand wird vom BMBVS bisher als Hinderungsgrund angesehen. Nach unserer Überzeugung darf die Schaffung von Arbeitsplätzen, bei gleichzeitig klaren wirtschaftlichen Vorteilen, jedoch keinen Grund für die Ablehnung einer neuen Technologie darstellen.

Telematische Parksyste werden zukünftig einen bedeutenden Beitrag zur Schaffung neuer Parkflächen liefern. Die Technik steht bereits heute zur Verfügung und kann wesentlich schneller umgesetzt werden, als der Neubau von Parkplätzen. Gerade Bayern, als technologisch führendes Bundesland, sollte die Chance nutzen, die sich hier im Kampf gegen Flächenverbrauch und Staatsverschuldung bietet.

Des Weiteren sprechen folgende Punkte gegen den Bau der Anlage am vorgesehenen Standort:

1. Trinkwassergefährdung:

Lt. Planfeststellung soll das Oberflächenwasser der Rastanlage großflächig zur Außenseite abgeleitet werden und soweit wie möglich im angrenzenden Gelände (sprich also im Wald) versickern. Nachdem sich bereits in 1 m Tiefe unter dem Gelände Grundwasser befindet, ist zumindest eine erhebliche Belastung des Grundwassers durch Diesel und Schwermetalle nicht auszuschließen!

vgl. hierzu TZ 3.4.3. Anlage zur Planfeststellung WGF Landschaft: Wörtlich heißt es hier: „Die sandigen Böden am Standort der PWC Anlage sind stark wasserdurchlässig, so dass Niederschlagswasser rasch bis zu tiefer liegenden, wasserundurchlässigen Schichten gelangt. Damit können potentiell Schadstoffe aus dem Verkehrsbetrieb der A6 oder aus Verkehrsunfällen ungehindert bis zum (im UG nicht genutzten) Grundwasser gelangen. Es besteht damit ein potentiell Gefährdungsrisiko für das oberflächennahe Grundwasser.“

Die Verunreinigung von Grundwasser ist im Hinblick auf das sich in der Zukunft durch die Klimaänderung bereits abzeichnende Trinkwasserproblem nicht hinzunehmen. Mehr als zwei Drittel des Trinkwassers wird in Deutschland aus Grundwasser bereitgestellt. Mit den noch bestehenden Ressourcen ist deshalb besonders verantwortungsvoll umzugehen!

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrgassen und Stellplätze (hier also zumindest mit Schadstoffen wie Tausalz, Reifenabrieb, Ruß, Treibstoffe und Öl verunreinigtes Wasser) soll zunächst einem Absetzbecken zuführt und sodann über bereits bestehende Gräben in eine Teichanlage mit mehreren hintereinander liegenden Weihern – **zu denen die oben beschriebenen Weiher zweifellos gehören** - geleitet werden.

Durch die vorgesehenen Absetzbecken werden vorrangig Schwemmstoffe sowie Leichtflüssigkeiten zurückgehalten, nicht jedoch im Wasser gelöste Schadstoffe, Schwermetallverbindungen und Salze. Allein diese Belastung wird zu einer wesentlichen Verschlechterung der Wasserqualität führen und damit den Lebensraum der jetzt darin lebenden Tiere zerstören. Zudem erfolgt die Ableitung aus den Absetzbecken unkontrolliert, d.h. mutwillig oder durch einen Fahrzeugdefekt ausgelaufene Gefahrstoffe können in die angrenzenden Gewässer gelangen und schnell zu einer ökologischen Katastrophe führen. Das von den Planern offensichtlich in Kauf genommene Gefährdungspotenzial der Gewässerverunreinigung steht in klarem Widerspruch zur geplanten Verordnung zum Schutz des Trinkwassers vom 9. Dezember 2009, wonach der Eintrag von Schadstoffen entsprechend dem Gefahrenpotenzial für das Grundwasser zu unterbinden ist. Generell gilt: Vorsorgen ist besser als Reparatur. Vorsorgender Gewässerschutz heißt, für die künftigen Generationen zu handeln!

Das Wasserschutzgebiet Brunn ist nördlich der A6 ausgewiesen; die Grenze der Schutzzone III beginnt etwa 450 m nordwestlich der Unterführung der GVS Birnthon – Moosbach“.

2. Überschwemmungsgefahr der Ortschaft Moosbach durch Anstieg des Grundwassers

In dem Gebiet ist der Grundwasserspiegel sehr hoch (er beginnt lt. Planfeststellungsverfahren bereits in 1 m Tiefe). Der vorgesehene Standort befindet sich auf einem Hügelkamm neben der Autobahnunterführung. Nachdem die Anlage jedoch 2 m unterhalb der Autobahn entstehen soll, sind Erdbewegungen von 53.000 Kubikmeter notwendig.

Die Überflutungsgefahr nimmt durch das Vorhaben zu. Nach dem Bau der Autobahn kam es bereits im Jahr 1982 zu einer Überflutung des Grabens, der von der Autobahn nach Süden durch Moosbach führt. Keller in Moosbach wurden überschwemmt. Die Feuerwehr musste Wasser aus den betroffenen Kellern abpumpen. Um die Überschwemmungsgefahr einzudämmen, mussten der Graben und das Bachbett verbreitert werden, um die zusätzlichen Abwassermengen der Autobahn aufnehmen zu können. Hier waren u. a. Auflandungen und Instandsetzungsmaßnahmen des Grabens erforderlich. Die Kosten hierfür sollten ursprünglich von den Grundstückseigentümern in Moosbach getragen werden. Hiergegen wurde in einem Musterprozess geklagt und gewonnen.

In dem damaligen Erläuterungsbericht zur außerordentlichen Instandsetzung des Grabens heißt es u. a. :

*„Aufgrund der planfestgestellten Ableitung von Oberflächenwasser der Bundesautobahn Nürnberg-Amberg wurde dem Zuflussgraben zum Hennertsmühlgraben mehr Oberflächenwasser zugeführt. Durch die Erosion im oberen Teil des Zuflussgrabens erfolgte im flacheren Bereich ... eine Auflandung. Von km 0 + 549 aufwärts erfolgt die Instandsetzung des Grabens Bei geordneter Ableitung der Oberflächenwässer bis zum Hennertsmühlgraben wird eine **Überschwemmungsgefahr** im Ortsbereich Moosbach **vermindert**.“*

Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, wird die Überschwemmungsgefahr lediglich vermindert. Es bleibt aber zu befürchten, dass es aufgrund der massiven Erdbewegungen sowie der Versiegelung von weiteren Flächen erneut zu einem Ansteigen der Hochwassergefahr für Moosbach kommt.

3. Verschlechterung der Wohnqualität der Bürger

- Eine Gleichwertigkeit des gerodeten Bannwaldes ist mit einer Ersatzpflanzung auch nach Jahrzehnten nicht zu erreichen, denn die braucht mindestens 50 Jahre um die gleiche Menge wie der jetzt bestehende Wald an CO2 zu filtern.
- Für den Bau der Anlage ist ein Hügel abzutragen, der bislang als natürlicher Lärmschutzwall fungiert. Damit verbunden sind nicht nur hohe Baukosten, sondern auch eine deutliche Zunahme des Autobahnlärms für die nahe gelegenen Ortschaften.
- Die Anlage wird **möglichst nahe (Mindestabstand 500 m) an das Wohngebiet** gebaut, um die Ver- und Entsorgung so einfach (und kostengünstig) wie möglich zu machen. Damit verbunden ist eine deutliche Verschlechterung der Wohnsituation der betroffenen Bürger hinsichtlich Lärm, Müll, Immissionen, Kriminalität etc.. Auch dass sich in unmittelbarer Nähe (800 m) zur geplanten Anlage ein Drogentherapiezentrum befindet (die Lage wurde sicher nicht ohne Grund in Birnthon, einer kleinen Ortschaft - ca. 100 Einwohner-, mitten im Wald gewählt) wurde nicht beachtet. Dieses sieht seine bisherigen Behandlungsziele dadurch sicherlich zu Recht gefährdet. Zwar werden hinsichtlich der Zunahme von Kriminalität durch solche großen unbeaufsichtigten Rastanlagen keine Statistiken veröffentlicht. Lt. unseren Recherchen nahmen die Delikte jedoch beispielsweise im Bereich Schwandorf nach dem Bau einer solchen Anlage um 100 % zu (überwiegend Drogen- und Sexualdelikte). Gerade die A6 wird als einzige durchgängige europäische Ost-West-Verbindung auch als „Achse des Bösen“ bezeichnet, da sie bevorzugt von Kriminellen genutzt wird. Aus dem Westen kommen Drogenkuriere, aus dem Osten Schleuser- und Einbrecherbanden (vgl. den gleichnamigen Fernsehbeitrag von Hajo Baumgärtner und Karin Haug im SWR). Die Sorgen der Bürger sind deshalb absolut berechtigt!

Eingereichte Rechtsbehelfe:

Die Einwendungsfrist gegen die Planfeststellung endete am 10.03.2010.

Fast 500 Moosbacher haben sich innerhalb weniger Tage in einer Unterschriftenaktion gegen den Bau dieser Anlage ausgesprochen. Der Markt Feucht hat in seiner Sitzung vom 04.03.2010 die Anlage ebenfalls abgelehnt (mit Ausnahme des Bürgermeisters).

Wir und mit uns viele Moosbacher haben – teilweise mit anwaltlicher Unterstützung – ihre Einwendungen fristgerecht bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht, ebenso wie der von uns erst (!) über das Bauvorhaben informierte Bund Naturschutz sowie der Landesbund für Vogelschutz. Einwendungen wurden darüber hinaus auch vom Bürgerverein Nürnberg Südost, dem Drogentherapiezentrum MUDRA und dem Ortsverband Feucht der SPD eingereicht.

Ort, Datum, Unterschrift

Ort, Datum, Unterschrift

Ort, Datum, Unterschrift