



## Bürgerinitiative gegen den Bau der A20/ A22

Jörg Stark [Sprecher der BI]

28.6.05

BI gegen A20/ A22, Breitenwisch 1, 21709 Himmelpforten

**Niedersächsische Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr  
Projektgruppe A22**  
Göttinger Chaussee 76  
30453 Hannover

# Per Einschreiben

### A22 - Scoping Unterlagen:

**Stellungnahme LBU** (vertreten durch Bürgerinitiative gegen A20/A22)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative gegen A20/ A22 vertritt im anstehenden A22-Verfahren den LBU-Niedersachsen. Die entsprechende Genehmigung ist beigefügt. Alle Verfahrensunterlagen sollen deshalb auch an die Bürgerinitiative gegen A20/ A22 in Himmelpforten gehen.

Die Scoping-Unterlagen sind in unseren Augen fehlerhaft und bedürfen der substantiellen Änderung. Aus diesem Grunde beantragen wir einen erneuten Scoping Termin mit ausreichenden Vorlaufzeiten.

In Anbetracht unserer grundsätzlichen Kritik (s. Stellungnahme) halten wir das gesamte Planungsverfahren für rechtlich fragwürdig (z.B. wegen des Ausschlusses von Varianten) und beantragen deshalb seine Einstellung.

Wir bitten um eine detaillierte Antwort und verbleiben mit freundliche Grüße

#### **Sprecher:**

Jörg Stark, Breitenwisch 1,  
21709 Himmelpforten,  
Tel. 04144-230086  
Fax 04144-210045  
[Joerg-Stark@online.de](mailto:Joerg-Stark@online.de)

**E-Mail:** [Kontakt@a-20.de](mailto:Kontakt@a-20.de)  
**Internet:** [www.a-20.de](http://www.a-20.de)

#### **Weitere Mitglieder**

##### **Sprecherkreis:**

**Annette Buchholz** –  
Engelschoff  
**Wulf Barthel** –  
Burweg  
**Patricia Hager** –  
Engelschoff (*Presse*)  
**Ulrike Weber** –  
Engelschoff  
**Anke Sparmann** –  
Wohlenbeck

##### **Spendenkonto:**

Kt.Nr. 812296, BLZ  
24151116  
(Kreissparkasse Himmelpforten)  
Empfänger:  
BI/ z.Hd. Yvonne Jarck

##### **Kassenwartin:**

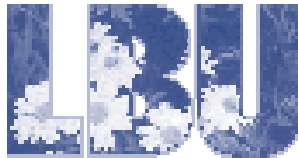
Yvonne Jarck –  
Breitenwisch 3  
Himmelpforten („Zur Linde“)

##### **Mitgliedschaft**

##### **Bürgerinitiative:**

Kontakt Jörg Stark *oder*  
,online' via Homepage  
(keine Kosten)

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen A20/ A22  
zu der vorgelegten Planung für eine  
Umweltverträglichkeitsstudie A22  
für den  
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz  
(Veränderung der Scoping Unterlagen)



27.6.2005

Bürgerinitiative gegen A20/ A22  
Breitenwisch 1  
21709 Himmelpforten  
Fon 04144-230086  
Internet: <http://www.a-22.de>

## **Einleitung und grundsätzlich Einwände:**

Wir **zweifeln die Rechtmäßigkeit der Untersuchungen** an, da sie begründet werden mit einer unzulänglichen Beurteilung der **Ausgangslage** und **Zielvorgaben**, die auf objektiv falschen Grundannahmen beruhen. Es gibt keine wissenschaftlich haltbare Begründung für den Bau einer A22, deshalb sind die kostenintensiven Planungen einzustellen. Wir werden im weiteren Verfahren diesen Punkt immer wieder prüfen und aufgreifen.

Trotz dieser grundsätzlichen Bedenken werden wir die uns zustehenden Mitwirkungsrechte wahrnehmen, um rechtliche und verfahrensrechtliche Nachteile zu vermeiden.

Folgende für den Bau der Küstenautobahn und damit für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie vorgebrachten Begründungen sind falsch:

- Der Nordwestdeutsche Küstenraum zeichnet sich nicht durch außergewöhnliche Standortnachteile oder Hemmnisse in der wirtschaftlichen Entwicklung aus. Die Region gehört vielmehr zu den leistungsstärksten in ganz Deutschland, wie aktuelle Untersuchungen nachweisen (z.B. Focus)
- Wie sämtliche einschlägigen Untersuchungen der letzten 15 Jahre belegen, ist zudem Autobahnbau der Förderung von Beschäftigung nicht dienlich, sondern eher hinderlich. Die Behauptung, die Küstenautobahn bringe Arbeitsplätze in die Region, ist widerlegt. Im Gegenteil fördert eine Transitautobahn die Abwanderung von Industriearbeitsplätzen in Länder mit niedrigerem Lohnniveau, aus denen über ein gut ausgebautes Straßenverkehrsnetz die dort produzierten Halbfertigprodukte schneller über weite Wege an ihre Bestimmungsorte gebracht werden können. Dieser für den Standort Deutschland ökonomisch und ökologisch fatale Umstand wird konsequent ignoriert. Der suggerierte positiver Zusammenhang zwischen Arbeitsplätzen und Autobahnbau in ländlichen Regionen ist nicht bewiesen.
- Erreichbarkeit und Verbindungsqualität sind nicht, wie behauptet, schlecht. Die Landkreise Cuxhaven und Rothenburg/Wümme sind an Autobahnen angebunden, für den Landkreis Stade wird dies durch den geplanten Bau der A26 gewährleistet sein. Bezüglich der regionalen Ost-West-Verkehre sind die exzellent ausgebauten vorhandenen Bundestrassen (B71/B74/ B475) sowie die Landstraßen (insb. L116 + 120) reichlich ausreichend, wie die heutigen Verkehrszahlen nachweislich belegen. Die Fortführung des Verkehrs in Richtung Westen durch den Wesertunnel bei Bremerhaven und nach Osten über die Elbefähre Glückstadt/Wischhafen weist ausreichend freie Kapazitäten auf. Für die Landkreise westlich der Weser gilt entsprechendes. Eine straßenseitige Fortführung von Straßenwegen südwestlich der Elbe existiert durch die A1, A27 und A7. Die Behauptung, es gäbe keine, ist daher falsch.
- Die Entlastungen für die A1 und den vorhandenen Elbtunnel im Zuge der A7 sind nur minimal, wie die verkehrlichen Untersuchungen zur A20 gezeigt haben. Der geplante 6-spurige Ausbau der A1 wird bei den Entlastungseffekten nicht berücksichtigt.
- Die Bedeutung der A22 für ein transeuropäisches Verkehrsnetz ist weder nachgewiesen noch mit einer Ausbauvariante der A1 abgewogen und fundiert verglichen worden.
- Der Wunsch nach einer küstenparallelen A22 ist nicht verkehrswirtschaftlich begründet. Für dieses Planungsziel müsste die Autobahn darüber hinaus an der Nordseeküste geführt werden.
- Der Bedarf an Fernstraßenverbindungen steigt nicht, sondern wird sich mittelfristig verringern. Allein die Bevölkerungsentwicklung verhindert die rasant prognostizierten Anstiege. Die demographische Entwicklung zeigt eine stete Verringerung der Bevölkerung in

Niedersachsen und Schleswig-Holstein bis 2020. Der Anteil der Nicht- oder Wenig-Autofahrer an der Bevölkerung wird wegen der Überalterung gleichzeitig steigen. Auch in Holland und Polen ("Transitendländer" der A22) wird die Bevölkerungszahl nach neusten Untersuchungen sinken. Bei der Verkehrsuntersuchung zur A22 wurde dieser Effekt nicht berücksichtigt. Er widerspricht den in der Planung getroffenen Grundannahmen eines steigenden Bedarfs.

- Die Verkehrsverlagerung auf nachgeordnete Verkehrsträger durch Mautflucht und Autobahnzubringerverkehr wird eklatant sein. Weiterer Durchgangsverkehr in Orten wird entstehen. Diese Effekte sind nicht berücksichtigt – weder in den bisherigen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen noch im Rahmen des vorliegenden Untersuchungsplanes. Grundsätzlich ist eine Neuprüfung des K-N-Wertes der A22 nach einer geplanten 'Bemautung' der A22 und ihrer Tunnelanbindungen vorzunehmen.
- Die A22 hat lt. BVWP einen niedrigeren Kosten-Nutzen-Wert, als die A20. Aber selbst diese berechneten K-N-Werte der A22 beruhen auf Daten, die "gedehnt wurden", etwa durch überhöht prognostizierte Verkehrszahlen oder viel zu gering angesetzten Baukosten bei teilweise extrem schwierigem Gelände. Obwohl keine aktuelle vergleichende verkehrswirtschaftliche Betrachtung der A20 und der A22 stattfand, deren Ergebnisse veröffentlicht worden wären, wird neuerdings behauptet, die A22 habe einen höheren Kosten-Nutzen-Wert als die A20. Zudem steigt dieser angegebene Wert auf unerklärliche Weise von Monat zu Monat. Sollten diese Behauptungen auf neuen Untersuchungen fußen, sind diese im Rahmen der Verfahrensbeteiligung offen zu legen.

Der derzeitige Ansatz der Untersuchung, ein sogenanntes Scoping-Verfahren durchzuführen, welches ausschließlich prüft, **wo** die Trasse am günstigsten laufen könnte und nicht **ob** oder **was** gebaut wird, **entspricht nicht dem Auftrag des BVWP**, der eine Prüfung der Frage, **ob** die A22 in den vordringlichen Bedarf kommt, nur durch eine Umweltverträglichkeitsstudie, die auch verkehrliche Alternativen einbezieht, erlaubt.

Zusätzlich müssen deswegen auch Alternativen, z.B. die Förderung der Küstenschifffahrt mit Feedern zur Verbindung der Seehäfen, zusätzliche Eisenbahngüterfernterrassen sowie zwingend die Nullvariante - unter Einbeziehung des Ausbaus bestehender Straßenverkehrswege - geprüft werden. Dazu gehört die Erweiterungsvariante (A1) als Alternative zum Neubau und zu massiven neuerlichen Umwelterstörung, die nicht ausreichend berücksichtigt, abgewogen und als Planungsgröße nachvollziehbar und gleichberechtigt dargestellt wird. Auch aus diesem Grund zweifeln wir die Rechtmäßigkeit der Untersuchungen an.

Eine umfassende **Prüfung der Schutzgüter** unter den **rechtlich unklaren Umständen** der Richtlinienerneuerung (RAA) halten wir für höchst problematisch und kündigen bereits heute eine erneute (auch rechtliche) Prüfung des Untersuchungsgegenstandes an, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach neuer RAA fundiert zu prüfen.

Als **Datengrundlage** für die Auswirkungen einer A 22 auf die **Bodenfunktion** wird auf Unterlagen des Niedersächsischen Landesamtes für Bodenforschung verwiesen. Diese Unterlagen/Studien sind im Anhang des vorgelegten Papiers nicht aufgelistet. Somit ist eine Überprüfung nicht gewährleistet und der fehlende Verweis auf das Alter der Untersuchungen ermöglicht keinen Hinweis auf die Untersuchungsgüte.

Außerdem beanstanden wir die **fehlende Allgemeinverständlichkeit** der Unterlagen und der Kriterien. Dies umfasst auch den Anhörungstermin vom 12.6.2005. Hier wurden z.B. trotz

Nachfragen keine klaren/verbindlichen Kriterien für die Begriffe "Siedlungsstrukturen" und "Nullvariante" genannt oder Gefährdungsräume (= Entfernung) für die Schutzgüter neben der Trasse nicht benannt. Andere umweltfachliche Aspekte wurden nicht ausreichend erläutert. Die eingereichten Unterlagen gewährleisten zudem nicht die gesetzlich vorgesehene Mitwirkung der Bevölkerung. Wir fordern deshalb die verfahrensführende Behörde auf, die nach §6 UVPG notwendige "allgemeinverständlichen Information" jetzt und zukünftig zu leisten. Als Laien sehen wir die von der Landesbehörde bereitgestellten Unterlagen nicht im Gesetzessinne als "allgemeinverständlich" an. Die UVS ist ein wesentlicher Teil des ROV, da es für die weiteren ROV-Schritte verfahrenleitend sein wird. Hier muss nach §2(3) und §3UVPG "Allgemeinverständlichkeit" sichergestellt sein.

Wir wollen mit der deutlichen Verbesserung der Unterlagen sicherstellen, dass bei dem öffentlichen Vorhaben A22 eine wirksame Umweltvorsorge nach geltenden Grundsätzen erfolgt. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter müssen frühzeitig und umfassend beschrieben werden. Damit dies auch von der betroffenen Bevölkerung (und nicht nur von Experten) nachvollzogen werden kann, muss eine umfassende visuelle Veranschaulichung des geplanten Straßenbauprojektes in seiner Raumwirkung und aus der Perspektive der Menschen erfolgen. Diese Darstellung hat "state of the art", also auf dem technisch möglichen Stand zu erfolgen. In anderen Verfahren ist eine entsprechende Darstellung (z.B. per Video-Animation) bereits erfolgreich durchgeführt worden. Die vom Vorhabensträger während der UVS einzureichenden Unterlagen müssen die im §6 UVPG beschriebenen Anforderungen an Unterlagen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung standhalten. Insbesondere ist festzuhalten, dass die im Gesetz geforderte "verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben" umzusetzen ist. Bereits die zur Untersuchungsplanung vorgelegten Unterlagen verletzen u.E. diesen Grundsatz. Alle Unterlagen müssen Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sind. Insbesondere müssen die Folgewirkungen ausreichend abgeschätzt werden können. Dabei müssen für die betroffenen Trassenverläufe Auswirkungen der Trassenlage, ihrer Landschaftswirkung und Auswirkung auf die Menschen und Flora/Fauna exakt visuell dargestellt werden. (Kommentierung UVPG: "Eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben nach Satz 1 ist beizufügen. Die Angaben nach Satz 1 müssen Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können.") Die Vorhabensträgerin möge deshalb bei jedem Schritt die entsprechende Unterlagenqualität sicherstellen, um die gesetzlich verlangten Beteiligten Dritter zu ermöglichen.

Wir beanstanden außerdem die **Kürze der Zeit zwischen dem Erörterungstermin und der Einreichungsfrist** (12.6. bis 30.6., also lediglich 3 Wochen) zum Untersuchungsverfahren und zweifeln deswegen die korrekte Durchführung des Verfahrens an.

## **Forderungen auf Erweiterung und Veränderung der Untersuchung**

Zu dem vorliegenden Untersuchungsplan zur UVS A22 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr beantragen wir Erweiterungen und Ergänzungen. Wir erwarten zu jeder unserer Eingaben eine schriftlich formulierte Stellungnahme und Abwägung, die auch für Laien verständlich ist (§6 UVPG).

## **I. Erweiterung des Untersuchungsraumes:**

Mögliche **Varianten** einer Küstenautobahn wurden von vorneherein ausgeschlossen, die zur Güterabwägung bezüglich umweltwirksamen Beeinträchtigung nicht hätten ausgeschlossen werden dürfen. So wurde ein z.B. Anschluss der A22 an die A27 in Cuxhaven ohne Untersuchung ausgeschlossen. Somit wurden nicht alle möglichen Alternativen in das Verfahren eingebracht. Eine zweifelsfreie umweltgerechte Abwägung aller Varianten aus "Schutzgütersicht" ist dadurch unmöglich gemacht worden. Wir legen gegen dieses Vorgehen Widerspruch ein.

Es ist außerdem inakzeptabel, dass die Möglichkeit des „nicht-Bauens“ nicht adäquat abgewogen wird, wie es die „Ökostern-Prüfung“ im Rahmens des BVWP gebietet. Diese Art von 0-Variante ist aufgrund der hohen ökologischen Bedeutung eine notwendige und realistische Option im Rahmen einer objektiven Prüfung.

Die Ausweitung des Untersuchungsgebietes ist schon deswegen erforderlich, weil Bau und Betrieb einer Autobahn im derzeitigen Untersuchungsbereich nicht umweltschonend durchführbar sind. So ist z.B. das Gebiet der Rotschlammdeponie nördlich Stade in den Untersuchungsraum zu integrieren und eine nördliche Umfahrung des Königsmoores (westlich Drochtersen) muss alternativ untersucht werden. Hier ist eine mögliche Trassenführung entlang der bestehenden B495, die durch Bündelung von Belastungen eventuell eine günstigere Umweltbilanz erzielt, derzeit unsachgemäß von der Untersuchung ausgeschlossen worden.

Die Untersuchung der Auswirkungen auf Schutzgüter muss ausgeweitet werden auf die Zunahme des Verkehrs auf den nachgeordneten Verkehrsträgern. Anhand der bisherigen Maut-Erfahrungen sind erhebliche zusätzliche Verkehre durch "Maut-Flucht" zu erwarten. Außerdem ist zunehmender Verkehr auf den zukünftigen "Autobahnzubringerstraßen" zu erwarten. Die Auswirkungen beider Effekte auf die Schutzgüter sind zu quantifizieren und zu qualifizieren. Dazu reichen die derzeitigen Untersuchungskorridore nicht aus, da potentielle **Ausweich-/Zubringerstrecken** außerhalb der Korridore liegen. Eine Umweltverträglichkeitsstudie ohne weiträumige Berücksichtigung dieser Effekte wird von uns nicht akzeptiert werden.

Des Weiteren muss bezüglich sämtlicher Schutzgüter das **kumulierende Einwirken der Faktoren A20/26 (in Planung) und A22** differenziert qualifiziert und quantifiziert erfasst werden. Es ist wissenschaftlich unhaltbar, für beide Projekte getrennte Studien zu erstellen und dadurch synergetische Effekte zu ignorieren. Schon aus diesem Grund ist der vorgesehene Untersuchungsraum zu eng.

Weitere zwingende Gründe für eine Erweiterung des Untersuchungsraumes finden sich bei einzelnen Punkten unter II. und III.

## **II. Ergänzungen zu den aufgelisteten Untersuchungsgegenständen:**

### **1. Schutzgut Mensch: Siedlungsdefinition**

Die unklaren Äußerungen zu diesem Thema während der Anhörung sind nicht akzeptabel. In den UV-Unterlagen ist der benutzte Begriff 'Siedlung' genau zu definieren. Dabei ist die siedlungsmässige Eigentümlichkeit weiter Strecken des Untersuchungsraumes – Marsch- und Moorbeseidlung – zu berücksichtigen. Dabei sind die Folgen eines konkretisierten Siedlungsbegriffes auf alle Schutzgüter genau zu benennen.

## **2. Schutzgut Mensch: Lärmschutzmassnahmen**

Die Auswirkungen auf den Menschen sind nicht ausreichend dargestellt. Zusätzlich müssen aufgenommen werden:

- a) Psychische Auswirkungen, wenn in einer naturnahen Gegend durch schalldichte Fenster die Geräusche der Natur nicht mehr wahrnehmbar sind
- b) Psychische Auswirkungen durch das Leben hinter Lärmschutzmauern/-wällen.

## **3. Schutzgüter Mensch und Tiere: Schallemissionen müssen differenziert und quantitativ dargestellt werden**

Um die Auswirkungen auf die Schutzgüter einschätzbar machen zu können, müssen die für den Bau und den Betrieb erwarteten Schallemissionen in jedem Fall quantitativ ausgewiesen werden.

- a) Die Lage und Bauart (z.B. Steigungen über Gewässer) sind zu berücksichtigen und insbesondere in der Nähe von Siedlungen zu quantifizieren.
- b) Es sind Szenarien für unterschiedliche Verkehrsmengen zu erstellen.
- c) Im Falle einer Mautfinanzierung sind im Tunnelbereich und an Anschlussstellen spezifische Lärmeinwirkungen (stop+go im möglichen Stau, abbremsen, anfahren, beschleunigen) auszuweisen und ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter darzustellen.
- d) Die psychischen Auswirkungen des Lärms sind zu benennen und in ihrer zu erwartenden Ausprägung zu beschreiben.
- e) Regionale Besonderheiten wie konstante Windrichtungen und flaches Gelände sind zu berücksichtigen und dezidiert aufzunehmen. Hier spielt die Distanz zu Siedlungsstrukturen eine besondere Rolle (z.B. führt eine Trasse westlich von Siedlungen bei vorherrschendem Westwind und flachem Gelände zu erheblich überdurchschnittlichen Lärmbelastungen)

## **4. Schutzgut Mensch: Das überwiegend ebene, niedrig bewachsene Gelände ist zu berücksichtigen**

Die Region zeichnet sich durch große Ebenen mit überwiegend flachem Bewuchs aus. Dieser Landschaft werden die bundesweit angenommenen Einwirkungsdistanzen von Schall und optischen Beeinträchtigungen nicht gerecht. Bei den Auswirkungen des Autobahnbaus insbesondere auf das Schutzgut Mensch sind aus diesem Grund die berücksichtigten Einwirkungsräume jeweils den konkreten örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

## **5. Alle Schutzgüter: Schadstoffemissionen müssen großräumig betrachtet werden**

In Regionen mit hochsensiblen Schutzgütern, wie z.B. (renaturierten) Hoch- und Niedermoorgebieten oder Natura 2000-Regionen ist eine auf die unmittelbare Umgebung begrenzte Betrachtung der Schadstoffemissionen inakzeptabel. Begründet durch die ortstypisch besonders intensive Einwirkung von Wind müssen in Bezug auf die gesamte Region Einschätzungen abgegeben werden und zwar sowohl für den Bau als auch durch den Betrieb.

- a) Es ist eine Schadstoffemissionslandkarte anzufertigen, die unter Einbeziehung von Windstärke und Windrichtungen die Auswirkungen exakt differenziert quantifiziert.
- b) Auf Basis dieser Emissionslandkarte sind Folgewirkungen auf die betroffenen Schutzgüter bei Abweichungen von mehr als 10% zum heutigen Status individuell und in ihrer Kumulation abzuwägen.

## **6. Schutzgut Mensch: Radwege sind zu ergänzen**

In den Tabellen 12 und 17 müssen zusätzlich die Auswirkungen auf "Radwanderfernwege" und "Radwanderrundwege" untersucht werden. Dabei müssen die Auswirkungen sowohl auf ihre Funktion als Naherholungs- als auch als Wirtschaftsfaktor (Tourismus) benannt werden.

## **7. Schutzgut Mensch: Barriere- und Trennwirkung**

Die Aspekt Barriere- und Trennwirkung muss erweitert werden um seine Folgen auf das Schutzgut Mensch, dessen soziale Beziehungen und damit sein Wohlbefinden durch die Barriere-Funktion einer Autobahn erheblich beeinträchtigt werden.

- a) Die gewachsenen sozialen Beziehungen im von Streusiedlungen durchzogenen ländlichen Raum sind wesentlich geprägt durch soziale Interaktion, wie z.B. das Vereinsleben. Dies erfordert eine kartographische Erfassung von sozialen Strukturen und Bindungen, wie sie z.B. durch die Einzugsbereiche der gemeinschaftsbildender Organisationen (z.B. Freiwillige Feuerwehren, Sportvereine, Schützenvereine, Theater- und Heimatvereinen der betroffenen Region).
- b) Eine Durchtrennung dieser Einzugsbereiche durch eine Autobahn ist als schwerwiegender Eingriff in soziale Strukturen zu bewerten. Die Unterbindung von gewachsenen Sozialisationen ist als Folge des A22-Baus zu benennen.

## **8. Alle Schutzgüter: Differenzierte Baugrunduntersuchung**

Baugrunduntersuchungen sind in jedem Fall in kritischen Gebieten mit besonderer Intensität durchzuführen.

Für alle Moorgebiete, insbesondere aber jene zwischen Drochtersen, Himmelpforten und Hammah sind dezidiert spezifische Baugrunduntersuchungen durchzuführen, da hier hohe Schwierigkeiten für das Bauvorhaben erwartet werden müssen.

Bauerschwerende Umstände sind auszuweisen, und ihre besonderen Anforderungen an das Bauwerk mit deren Auswirkungen auf die Schutzgüter zu beschreiben und berücksichtigen.

## **9. Schutzgut Mensch und Tier: Auswirkungen der Bauphase sind spezifischer zu untersuchen**

Die Bauphase ist im derzeitigen Untersuchungsplan unzureichend bewertet.

Die durch eine Bauphase von bis zu 10 Jahren erwarteten massiven Eingriffe in die Region durch Verkehrsbehinderung, Baulärm, Lichtreize, Baustellenzugangsverkehre, Schadstoffemissionen und Verschmutzung sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch inklusive der psychische Belastungen zu quantifizieren.

Die negativen Auswirkungen auf die Funktion der Region als Ruhe- und Erholungsraum für Mensch und Tier sind genau zu benennen, die negativen Auswirkungen auf den Tourismus zu beziffern.

## **10. Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Landschaft, Klima, Boden: Wallhecken genießen einen besonders hohen Schutzstatus**

Der Wallheckenschutz ist nach Rechtslage nicht differenziert nach dem Zeitpunkt ihrer Entstehung.

Das Schutzgut ist zu niedrig bewertet, der Bewertungsstatus ist deutlich zu erhöhen.

Es darf keine zeitliche Beschränkung nach dem Entstehungszeitraum geben, da dies im Landesnaturschutzgesetz mit gutem Grund nicht vorgesehen ist.

## **11. Schutzgut Tiere und Pflanzen: Gefährdete Arten (Rote Liste) sind ihrem aktuellen Vorkommen nach zu berücksichtigen**

In der Region zwischen Drochtersen und Oldendorf gibt es ein steigendes Vorkommen von Tier- und Pflanzenarten der jeweiligen 'roten Liste' gefährdeter Arten.

Die entsprechenden Arten sind exakt und aktuell, differenziert nach ihrer Schutzwürdigkeit und beobachteter Menge, zu kartieren.



## **12. Alle Schutzgüter: Einbeziehung der Osteniederung als Untersuchungsgegenstand**

Das in der Osteniederung derzeit ausgewiesene Schutzgebiet ist deutlich zu eng dimensioniert. Die Osteniederung als einzigartiges Natur- und Schutzgebiet ist in den vorgelegten Karten mit deutlich zu geringen Flächen dargestellt. Eingriffe in diese einzigartige Landschaft wirken massiv auf alle Schutzgüter. Im Tierreich sind z.B. der Seeadler, Otter und Lachs wieder in der Osteniederung anzutreffen. Ihr Bestand wäre durch Bau und Betrieb einer Autobahn massiv gefährdet.

Die möglichen Auswirkungen auf alle Schutzgüter sind hier genauestens zu erfassen. Der Untersuchungsraum ist zu diesem Zweck deutlich zu erweitern und insbesondere bestehende Schutzgebiete und an sie angrenzende, mit ihnen im ökologischen Kontext stehende Gebiete sind gründlich auf ihren aktuellen Bestand an schützenswerten Organismen zu untersuchen. Dabei ist der saisonale Aufenthalt von Zugvögeln und wandernden Organismen, z.B. Fischen, in der Anlage der Untersuchung zu berücksichtigen.

## **13. Schutzgut Landschaft: Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe**

Neben den wirtschaftlichen Aspekten haben landwirtschaftliche Betriebe in der Region auch eine landschaftsschützende Funktion. Sie tragen u.a. durch die gezielte Vorhaltung von Wirtschaftsflächen zur Renaturierung, durch Wallheckenpflege und durch den Unterhalt von Wirtschaftswegen zum Landschaftsbild bei. Die Einschränkung der wirtschaftlichen Existenzmöglichkeit durch den Autobahnbau schränkt diese Rolle der Landwirtschaft ein.

- a) Die Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsmöglichkeit der verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen sind zu untersuchen hinsichtlich der Flächenerreichbarkeit, Flächenzusammenhanges, Flächengüte.
- b) Hinderliche Faktoren für die Erhaltung der Landschaftsgüte sind in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Berufsorganisationen zu quantifizieren.

## **14. Schutzgut Wasser: Trinkwasserschutzgebiete sind nur unzureichend aufgenommen:**

Im vorliegenden Kartenmaterial zum Untersuchungsplan sind Trinkwasserschutzgebiete falsch dargestellt. So ist z.B. das Grundwasserschutzgebiet in Himmelpforten falsch ausgewiesen.

## **15. Schutzgut Kultur: aktualisierte archäologische Bewertung des Untersuchungsraumes**

Im Untersuchungsraum gibt es, zum Beispiel in Brobergen (Landkreis Stade), neue archäologische Funde von hoher Bedeutung.

Das archäologische Potential der Region ist mit Hilfe von entsprechenden Organisationen (etwa der Kreisarchäologen AG Stade) genau zu untersuchen. Gebiete mit einem hohen archäologischen Potential sind festzustellen und gegebenenfalls durch Probegrabungen zu verifizieren. Auswirkungen durch den Autobahnbau sind in der UVS zu erfassen, Not- und Rettungsgrabungen vor Baubeginn vorzusehen und finanziell sowohl abzusichern als auch die entstehenden Kosten in die Kosten-Nutzen-Rechnung einzustellen.

## **III. Fehlende Untersuchungsgegenstände:**

### **1. Schutzgüter Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen, Klima, Kultur- und Sachgüter: Auswirkungen auf den Grundwasserstand und die Schichtenentwässerung**

Der hohe Grundwasserstand und überwiegend nahezu horizontal verlaufende Schichtenentwässerung bei extrem langen "Entwässerungswegen", erhöhen das Risiko von Senkung oder Hebung des Wasserstandes durch Verdichtung des Bodens bei Bau, Anlage und

Betrieb. Die Versiegelung natürlicher Versickerungsflächen steigert die Gefahr von Überschwemmungen nach Starkregenfällen oder Sturmfluten.

Dadurch können

1. negative Folgen für Schutzgebiete erwachsen, deren schützenswerte Eigentümlichkeit gerade aus dem besonderen Wasserstand resultiert.
2. Folgen für die agrarische Bewirtschaftung von Flächen entstehen
3. Folgen für die Bodengüte und für Baulandgüte erwachsen
4. negative Auswirkungen auf die Bausubstanz von Gebäuden, insbesondere auch von Baudenkmalen entstehen.

Aus diesem Umstand ergeben sich folgende zwingende Forderungen:

- a) Exakte Untersuchung der natürlichen Fließrichtung von Schichten- und Grundwasser im weiten Umkreis der geplanten Trassenführung. Erst eine Untersuchungsdistanz von je 15 km auf beiden Seiten wird dabei in den Ebenen der Region den Eigenwilligkeiten der vorhandenen natürlichen Be- und Entwässerungswege gerecht.
- b) Prüfung und Beschreibung der Auswirkungen verschiedener Bauvarianten (Pfahlbauten, Rammung oder Verdichtung) auf den Wasserstand und die Entwässerung.
- c) Qualifizierte Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter sowohl aus Umweltgesichtspunkten als auch bezüglich der finanziellen Gesichtspunkte (materieller Wertverlust an Bodengüte und Bausubstanz)
- d) Spezifische Untersuchung der Auswirkungen auf die zu schützenden Mooregebiete mit quantifizierter und qualifizierter Beschreibung der eintretenden Zerstörung.
- e) Untersuchung der Auswirkungen auf die Konsistenz und Stabilität von Sommer- und Winterdeichen entlang der Küste, der Ströme, Flüsse und Entwässerungskanäle. Darlegung der finanziellen Folgen für die Deichverbände durch höhere Instandhaltungskosten. Dabei sind die durch den Klimawandel zu erwartenden steigenden Meeresspiegel und die Beschleunigung der Tidenströme durch die Vertiefung des Fahrwassers in den Strömen zu berücksichtigen.

## **2. Schutzgüter Wasser und Boden: Auswirkungen auf das Grund- und Schichtenwasser durch Verschmutzung**

Durch den hohen Wasserspiegel geraten Verschmutzungen durch Bau und Betrieb in den Boden und vergleichsweise "ungebremst" in das Grund- und Schichtenwasser (Öle, Abrieb, Gefahrgüter bei Unfällen etc.).

- a) Die Auswirkung des Baus und des Betriebes sind zu quantifizieren und die Auswirkungen auf die Schutzgüter sind zu beschreiben unter Berücksichtigung des ausgeprägt weiten Einzugsbereiches von Grund- und Schichtenwasser.
- b) "Worst-Case-Szenarien" bei Unfällen mit Gefahrgutbeteiligung sind zu entwickeln und ihre Auswirkungen auf Schutzgüter zu benennen (insbesondere in der Umgebung von Trinkwasserschutzgebieten, in der Nähe schutzwürdiger Regionen und offener Gewässer)
- c) Die Auswirkungen von Betriebs- und Taumitteln und Herbiziden beim Betrieb sind zu benennen und ihre Auswirkungen auf die Wassergüte des Grund- und Schichtenwassers, der offenen Gewässer, auf Flora und Fauna der Schutzgebiete sowie auf die Landwirtschaft sind zu qualifizieren und zu quantifizieren.

## **3. Alle Schutzgüter: Unzerschnittene verkehrsarme Räume**

Während der Anhörung am 12.6. wurde vorgebracht, wenn man 'unzerschnittene verkehrsarme Räume' hoch bewerte, könne man in Untersuchungsraum gar keine Autobahn planen, weswegen dieser Aspekt bei der Linienfindung nicht berücksichtigt werde.

Es ist im Sinne einer **UMWELT**verträglichkeitsuntersuchung geradezu absurd, das weiträumige Vorhandensein eines hoch eingeschätzten Raumwiderstands zum Anlass zu nehmen, es in der

Planung nicht zu berücksichtigen, da es ein Planungserschweris darstelle. Noch gesteigert ist diese Absurdität bei UZV-Gebieten, deren Schutzwürdigkeit mit ihrer Ausdehnung steigt. Das im Rahmen der BVWP und UVS-Prüfung hoch einzuschätzende Schutzgut "unzerschnittene verkehrsarme Räume" ist deswegen zwingend detailliert für den Untersuchungsraum und die gesamte betroffene Region zu untersuchen und gerade wegen seiner für Deutschland nahezu einzigartigen Ausprägung mit Priorität zu versehen.

- a) Durch Zählungen ist der tatsächlich heute auf den Land- und Bundesstrassen stattfindende Verkehr zu erfassen. Etwaige bundesweit existierende Durchschnittszahlen für Verkehrsmengen auf Landes-, Bundes- und Kreisstraßen können Sinnvollerweise keine Anwendung finden, da die Verkehrsauslastung der Straßen zumindest im Elbe-Weser-Dreieck weit unterdurchschnittlich ist.
- b) Aufgrund dieser aktualisierten Verkehrserfassung sind die UZV-Räume der Region zwischen Elbe und Ems neu zu kartieren.
- c) Die Auswirkungen durch Zerschneidung dieser UZV mittels einer Autobahn sind sowohl kleinräumig als auch bezogen auf die Region nach ihrer Art und ihrem Umfang zu benennen.
- d) Die auf die jeweiligen Schutzgüter wirkenden Einflüsse sind dezidiert aufzulisten und in die "Umweltschadensbilanz" einer A22 einzubringen

#### **4. Alle Schutzgüter: Erweiterung des Untersuchungsgegenstandes um Auswirkungen auf den Wesertunnel:**

Der Wesertunnel ist als Regionaltunnel hinsichtlich seiner Aufnahmefähigkeit nur für entsprechende Verkehrsströme ausgelegt. Wenn die Verkehrszahlen durch den Betrieb einer A22 drastisch steigen, ist mittelfristig damit zu rechnen, dass der Wesertunnel um eine zusätzliche Röhre erweitert werden muss. Die Auswirkungen eines solchen Baus sind bereits heute zu berücksichtigen, da es sich um eine vorhersehbare verkehrliche Engpassituation handelt:

- a) Welche Verkehrsströme werden für den Wesertunnel mit welchen Folgen für die Umwelt (z.B. Staugefahr, dadurch erhöhte Lärmbelastigung und Emissionen) berechnet?
- b) In der UVS ist zu klären, welche baulichen Veränderungen bereits heute abzusehen sind und welche Auswirkungen diese auf die Schutzgüter haben.
- c) Bei allen zukünftigen Kosten-Nutzen-Berechnungen ist diese Erweiterung einzupreisen.

#### **5. Schutzgüter Landschaft, Kulturgüter: Folgen für Entwässerungssysteme**

Die Region ist gekennzeichnet durch eine z.T. jahrhundertealte Entwässerungssystematik. Durch sie wird das Bewohnen und Bewirtschaften weiter Flächen erst ermöglicht und das Landschaftsbild bestimmt. Eine Vielzahl technischer Baudenkmäler ist im Rahmen dieser Entwässerung entstanden. Eine Autobahn würde diese tradierte Entwässerung beeinträchtigen durch Schneidung von Entwässerungswegen, Zerstören des von ihnen geprägten Landschaftsbildes und Eingriffe in die Bauten.

- a) sämtliche Auswirkungen eines Eingriffs in das Entwässerungssystem sind zu untersuchen.
- b) Zerstörungen und Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind zu quantifizieren.

#### **6. Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima: Beachtung des niedersächsischen Moorschutzprogramms und (inter)nationaler Moorschutzaktivitäten:**

Europaweit, national und regional gibt es bedeutende Anstrengungen und Programme zum Erhalt noch vorhandener Moore und zur Renaturierung ehemaliger Moore. Von der Planung der A22 muss erwartet werden, dass diesen Programmen nicht zuwidergehandelt wird. Zu diesem Zweck ist

- a) von noch in ihrer natürlichen Form vorhandenen Mooren ein weiter Abstand (zur Weite des Abstands vgl. die Forderungen bezüglich des Wasserhaushaltes des Region) einzuhalten
- b) bereits existierenden und geplanten Moorrenaturierungen der Stellenwert 'sehr hoch' einzuräumen.

### **7. Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser: Berücksichtigung der EU-Feinstaubrichtlinie:**

Die regionale und überregionale Luftverschmutzung gemäß EU-Feinstaubrichtlinie ist zu berücksichtigen und Veränderungen durch den Bau und Betrieb einer A22 sind unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs und des zu erwartenden hohen Anteils an Schwerlastverkehr zu quantifizieren.

- a) Die Gefahr von Mittelwertüberschreitungen durch die A22 sind regional und überregional zu quantifizieren
- b) Die kurz- mittel- und langfristigen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind zu benennen.
- c) Regionale Auswirkungen z.B. auf das sensible ökologische Gleichgewicht der Moore und der Ostewatten sind quantitativ und qualitativ zu benennen.

### **8. Schutzgüter Landschaft, Mensch, Kulturgüter: Eingriffe in den Kulturraumes sind darzustellen und zu bewerten.**

Durch eine Autobahn ist ein Verlusts von spezifischen Erscheinungsbildern der Region (historische Siedlungsgebiete, Streusiedlungen, weites Landschaftsbild, unverbauete Flächen etc.) aufgrund von Begradigung, Aufschüttung, Zerschneidung der Landschaft zu erwarten.

- a) Derartige Auswirkungen sind detailliert zu beschreiben, aufzunehmen und zu quantifizieren. Eine Verlustbeschreibung ist vorzunehmen
- b) Blickbeeinträchtigungen sind unter Berücksichtigung der besonderen Weite des Landschaftsbildes (bis zu 8km unverstellte Landschaft) zu kartieren und Abweichungen zu heute sind zu benennen.

### **9. Alle Schutzgüter: Berücksichtigung des induzierten Verkehrs sowie des Neuverkehrs**

Das Reisezeitbudget ist die stabilste Kenngröße des Verkehrs und kann in sehr guter Näherung als unabhängig von der Geschwindigkeit angenommene Größe angesehen werden. Dieses ist in den Scoping-Unterlagen nicht berücksichtigt. Auf jeden Fall ist die Annahme eines konstanten Reisezeitbudgets wesentlich realitätsnäher als die Annahme, dass die Fahrtenmatrix von der Geschwindigkeit unabhängig ist.

- a) Für die Belastung der Schutzgüter ist die Geschwindigkeitselastizität genau zu messen.
- b) Die Geschwindigkeitselastizität ist offen auszuweisen um die Prüfung zu ermöglichen, ob der induzierte Verkehr mit seinen Auswirkungen auf die Schutzgüter angemessen berücksichtigt wird.