

Autobahn (A20) in der Region Himmelpforten, Oldendorf und Drochtersen

Diese Stellungnahme bezieht sich auf die Prüfung der Planungskorridore im Niederelberaum – insbesondere auf den Planungskorridor I in der Region Drochtersen, Himmelpforten und Oldendorf.

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen Westtrasse A20



www.a-20.de ■ Mail: Kontakt@a-20.de

Zusammenfassung

Die ausführliche Fassung kann als CDROM oder in Papier bei uns via E-Mail, Fax oder über unsere Homepage bestellt werden. Kosten DM 20,- !

Inhalt:

- [Zehn Kernargumente gegen eine A 20](#)
- [Forderungen der Bürgerinitiative](#)
- [Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft](#)
- [Auswirkungen auf die Ökologie \(I\):](#)
- [Auswirkungen auf die Ökologie \(II\):](#)
- [Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und Raumwirkung](#)
- [Auswirkungen auf den Menschen \(Lärmemission\):](#)
- [Auswirkungen auf den Menschen \(Siedlungsstrukturen\):](#)
- [Auswirkungen auf die Landwirtschaft:](#)
- [Keine Privatfinanzierung der A20 -Westtrasse möglich](#)

Zehn Kernargumente gegen eine A20

1. Das festgestellte Kosten-Nutzenverhältnis ist für die Westtrasse A20 extrem ungünstig. Diese Variante ist mit Abstand die teuerste Trasse und hat dabei die geringste Verkehrswirksamkeit. Wegen dieser enormen Ineffizienz und in Anbetracht des mit bis zu DM 100 Mrd. hoffnungslos unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplans ist die weitere planerische Untersuchung nicht zu rechtfertigen.
2. Der von einigen Lokalpolitikern propagierte wirtschaftliche Nutzen für die Region durch die A20 ist sachlich nicht fundiert. Es gibt keine Studien, die eine wirtschaftliche Entwicklung durch Autobahnen in ländlichen Regionen nachweisen. Vielmehr ist genau das Gegenteil der Fall. Ortsansässige Betriebe werden durch steigenden Konkurrenzdruck geschwächt, Arbeitsplätze können verloren gehen und Neuansiedlungen von Industrie und Gewerbebetrieben sind durch die A20 nicht zu erwarten.
3. Die Westtrasse A20 zerschneidet einzigartige Landschaften von hohem ökologischen Wert. Sie ist nicht nur die längste Strecke sondern außerdem ausschließlich Neubaustrecke, die auf bisher naturnahen Gebieten erhebliche Flächen versiegeln wird. Diese gelten als „schützenswerte unzerschnittene Räume“ (Bewertungskriterium im Bundesverkehrswegeplan) und werden unwiderruflich zerstört.
4. Etwa 50 Tier- und Pflanzenarten, die durch die „Rote Liste“ als hoch schützenswert eingestuft sind, leben in der Region der Westtrasse A20. Durch den Autobahnbau ist ihr Lebensraum bzw. Rückzugsgebiet stark gefährdet.

5. Die „wirksame Entlastung der Hamburger Elbquerungen“ als ein wesentliches Planungsziel für den Bau der A20 wird nicht erreicht. Der Entlastungseffekt ist so minimal, dass die immensen Baukosten nicht gerechtfertigt sind und die Trassierung für jeden Privatinvestor durch das äußerst geringe Verkehrsaufkommen absolut uninteressant ist.
6. Durch die fehlende Verbindung der Autobahnen A20 und A 26 kommt es zu unzumutbaren Mehrbelastungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen für die Anwohner und Nutzer der B 73 und der angrenzenden Kreisstraßen.
7. Eine durch Landwirtschaft geprägt Kulturlandschaft wird zerstört: Wertvolle landwirtschaftliche Flächen gehen verloren, landwirtschaftliche Betriebe werden vernichtet und eine zukunftsorientierte Entwicklung ist den wenigen verbleibenden Betrieben nicht mehr möglich.
8. Die A20 Westtrasse verlief in einem verkehrlich wenig belasteten Gebiet. Durch den Transitverkehr der A20 und den im erheblichen Umfang entstehenden induzierten Verkehr, verliert die Region ihre wesentlichen Qualitäten: Die Möglichkeit des ruhigen, naturnahen Lebens mit relativ guter Anbindung an die Großstadt Hamburg. Der gerade aufkeimende „sanfte Tourismus“, der die Unzerstörtheit der Landschaft zur Voraussetzung hat, würde im Keim erstickt.
9. Durch die dramatische Zunahme der Lärmemission in einem bisher gering belasteten Gebiet wird eine massive Gesundheitsgefährdung erwartet. Die Einzigartigkeit der Region als Lebens- und Wohngebiet wird zerstört. Ein wirksamer Lärmschutz ist rechtlich und faktisch unmöglich.
10. Die Fahrtzeiten in das Zentrum Hamburg werden sich nicht nennenswert verkürzen. Durch das Nadelöhr Elbtunnel und die langwierige Einfahrt über die A23 (ab Elmshorn) wird sich die Fahrtzeit um maximal 10 Minuten verringern. Bei einer teilweisen Privatfinanzierung mit MAUT-Stationen, würden enorme Gebühren entstehen und die Fahrtzeit würde sich sogar verlängern.

Forderung der Bürgerinitiative (Auszug)

Die Ergebnisse der bisher vorliegenden offiziellen Gutachten, die Ausarbeitungen der Bürgerinitiative und die aktuellen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung erfordern die umgehende Beendigung aller Planungsarbeiten für die Westtrasse A20 zwischen Drochtersen und Zeven.

Auswirkungen auf regionale Wirtschaft:

Regionalpolitiker setzen große Hoffnungen auf die A20 – West. Die A20 diene der wirtschaftlichen Erschließung vor allem des Nordkreises, so z.B. Landrat Gunter Armonat im Stader Tageblatt vom 4.1.2001. Begründet werden diese zahlreich getroffenen Aussagen allerdings nicht. Dieser Teil der Stellungnahme geht deshalb der Frage nach, ob, wie und in welchem Ausmaß tatsächlich wirtschaftspolitische Impulse für die betroffene Region durch den Bau einer A20-West prognostiziert werden können.

Die wichtigsten wirtschaftswissenschaftlichen Theorien, die einen Zusammenhang zwischen verkehrlicher Infrastruktur und sozio-ökonomischer Entwicklung in einem strukturschwachen Gebiet begründen, werden kurz dargestellt und vor dem Hintergrund der lokalen Wirtschaftsstruktur bewertet. Aufgrund dieser Analyse erscheint es äußerst unwahrscheinlich, daß die Faktoren „Reduktion von Transportkosten“, „Bessere Erreichbarkeit neuer Märkte“ und „Verbesserte Standortbedingungen“ unternehmerisches Handeln so beeinflussen können, daß im Raum Himmelpforten / Oldenburg oder in Nordkehdingen nachhaltiges Wirtschaftswachstum aufgrund des Baus einer Autobahn entsteht.

Im zweiten Teil werden die Ergebnisse zahlreicher empirischer Untersuchungen zusammengefaßt, die in anderen Teilen Deutschlands und Europas ermittelt haben, wie sich die regionale Wirtschaft nach dem Bau von Fernstraßen in strukturschwachen Gebieten entwickelte. Wenn man auf wirtschaftliche Entwicklung durch den Bau von Autobahnen in strukturschwachen Gebieten hofft, sind diese Ergebnisse niederschmetternd. Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumplanung hat z.B. 57 Regionen genau darauf hin geprüft, ob und welche Impulse regionaler Wirtschaftsstrukturen durch den Bau von Auto-

bahnen und Bundesstraßen entstanden sind. Nicht in einem einzigen Fall konnte ein Zusammenhang zwischen den Entwicklungen im Fernstraßenbau und regionalen Wirtschaftsstrukturen gefunden werden.

Der Ausbau des Fernstraßennetzes in peripheren, ländlichen Regionen kann weder regionale Wirtschaftsprozesse in Gang setzen noch fördern. Die erhofften positiven Effekte auf wirtschaftliche und sozialstrukturelle Entwicklung basieren auf reinem Wunschdenken, sie sind empirisch nicht nachweisbar und theoretisch unplausibel. Der Fernstraßenbau ist als Mittel wirtschaftspolitischer Förderungsmaßnahmen in strukturschwachen Gebieten völlig ungeeignet, wird in der Stellungnahme gefolgert.

Einige Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen:

- „Spekulationen über die Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen herrschen gegenüber soliden wissenschaftlichen Analysen vor“. (Bruinsma u.a., 1990, S. 209)
- Infrastrukturinvestitionen in wirtschaftsschwachen Regionen können sogar regionale Probleme verschärfen, wenn etwa infolge einer verbesserten Verkehrserschließung der Wettbewerbsdruck für die regionalen Unternehmen größer wird“. (Scheele 1993, S. 37)
- „Die Analyse der Zusammenhänge der ökonomischen Entwicklung und der Erreichbarkeit zeigt keine positive Beziehung Dies sollte nicht überraschen. Die gesammelte Erfahrung früherer Studien zeigt unmissverständlich in die gleiche Richtung. Es gibt keine Erfahrung oder empirische Evidenz dafür, dass Investitionen in Straßenbau die ökonomische Entwicklung befördern“. (Whitelegg, 1994, S. 34)
- „Daher würde ein Effekt von verbesserten Transportmöglichkeiten darin liegen, den relativen Wettbewerbsvorteil von großen ökonomischen Zentren gegenüber kleinen Zentren zu verstärken, vermutlich ohne dort Wachstum anzuregen“. (Thisse 1993, S. 306)
- „Von diesen marginalen Kostensenkungen können im wesentlichen nur überregionale Anbieter profitieren, während regionale Anbieter mit einer schlechteren betriebsinternen Kostenstruktur vom Markt verdrängt werden und dadurch die endogene Wirtschaftsstruktur einer Region gefährdet wird“. (Hey u.a., 1995)

Auswirkungen auf die Ökologie (I):

Klima

Der Verkehr -insbesondere der Güterverkehr- ist immer noch der Hauptverursacher klimazerstörender CO₂- Emissionen. Da sich der Güterverkehr bis zum Jahre 2015 mehr als verdoppeln wird, kann die international vereinbarte Reduzierung von Klimagasen nur durch eine Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf Schiene/Wasserwege erreicht werden. Wenn nun bezüglich der Transitautobahn A20 eine "weiträumige Erschließung" und dazu die Variante mit größter Streckenlänge gefordert wird, geht dies vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Klimakatastrophe in die falsche Richtung.

Umwelt

Täglich werden in Deutschland 110ha (B.A. für Bauwesen u. Raumord.) durch Besiedlung und Straßen neu versiegelt und gehen damit als wichtige Ausgleichsflächen für den Naturhaushalt verloren. Die Regenerierung der Natur ist gefährdet, ein schonungsvoller Umgang mit den verbleibenden naturnahen Flächen überfällig. Der Korridor der Westtrasse durchläuft fast ausschließlich ein Gebiet, das durch das Reg. Raumord.progr. zur nachhaltigen Sicherung der Lebensgrundlagen Wasser, Boden, Luft, von Natur und Landschaft ausgewiesen ist. Dieses Gebiet ist stark wassergeprägt: Marschen, Moore, Fließgewässer und Feuchtgrünland finden sich hier. Solche Feuchtgebiete haben hohen ökologischen Wert nicht nur als Habitate der dort angepassten Arten und als klimatischer Ausgleichsfaktor, sondern sie sind auch wichtig für die Neubildung von Grundwasser. Für die Gewässergüte ist das ökologische Gleichgewicht Voraussetzung. Die Westtrasse ist nicht nur absolut die längste Trasse, sondern sie ist auch ausschließlich Neubaustrecke auf bisher unbelastetem und daher ökologisch besonders wertvollem Gebiet.

Natur- und Landschaftsschutz

Der Korridor der Westtrasse fragmentiert die großen ökologischen Funktionseinheiten:

- *Elbufer mit Sanden und Marschen*
200km Rast und Brutvogelgebiet mit int. Bedeutung, z.T. EU-Vogelschutzgebiet

- *Kehdiger Moor* (Niedersächsisches Moorschutzprogramm)
Ca.80km, Vorkommen gefährdeter Arten: Trauerseeschwalbe, Lavendelheide, Moorbeere,
 - *Osteniederung* (bis Bremerförde FFH-Gebiet)
Fischotterprogramm, im weiteren Verlauf geschützte Auen.
 - *Feuchtgrünland Schutzgebiet* (zwischen Blumenthal und Elm)
- Die Westrasse tangiert weiter
- *Hohes Moor* - 640 ha, Schutzgebiet Natura 2000, u.a. Brutstätte für Kraniche
 - *Beverner Wald* – z.T. FFH-Gebiet, Biotope nach §28aBNatG (Feuchtwaldgesellschaft)

Diese Naturräume sind schon aufgrund ihrer ökologischen Eigenart und Größe für den Naturschutz sehr bedeutend. Von unschätzbarem Wert werden sie, weil sie durch naturnahe Flächen verbunden sind. Diese Verbindung durch sog. Trittsteingebiete ist für den Erhalt der gefährdeten Arten besonders wichtig, da sie den Genaustausch sowie die geographische Verbreitung benachbarter Habitats ermöglicht. Die Schaffung solcher ökologischer Netze -Natura 2000- ist EU-Beschluß. Nach Empfehlung des B.U.A. sollen solche großen, immer seltener werdenden "unzerschnittenen verkehrssarmen Räume" bei Verkehrsplanungen nicht mehr angetastet werden. Die Westrasse ist ökologisch gesehen die bei weitem schädlichste aller diskutierten Varianten. Die Verluste für die Natur, die durch ihre Realisation entstehen würden, sind nicht auszugleichen.

Auswirkungen auf die Ökologie (II):

Hoch schützenswerte Flora & Fauna durch A20 bedroht

In dem Bericht über die Flora & Fauna in den Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf wird deutlich, welchen enormen Schutzwürdigkeit die Region hat. Viele Tier- und Pflanzenarten haben hier ihre Heimat und Ursprung und über 50 von ihnen sind heute auf der „Roten Liste“, aufgeführt. Die bisher vorgeschlagenen Trassenvarianten tangieren ihre Lebensräume. Davon sind fünf Tierarten „Vom Aussterben bedroht“. Darunter eine Libellenart die nur in Norddeutschland beheimatet ist und der Fischotter, der bereits fast ausgestorben war. Er wird gerade wieder in der Oste und deren Nebenflüsse heimisch. Weitere Tier- und Pflanzenarten sind „gefährdet / stark gefährdet“.

Die hier beheimatete Flora und Fauna genießt Schutz nach:

§ 24 NNatG: Für Gebiete in denen Natur und Landschaft ganz oder teilweise besonderen Schutz bedürfen, weil sie

1. schutzbedürftigen Arten oder Lebensgemeinschaften wildwachsender Pflanzen oder wildlebenden Tieren eine Lebensstätte bieten oder künftig sollen,
 2. für Wissenschaft, Natur und Heimatkunde von Bedeutung sind,
 3. sich durch Seltenheit, besondere Eigenart, Vielfalt oder hervorragende Schönheit auszeichnet
- kann die obere Naturschutzbehörde durch Verordnung zu Naturschutzgebieten erklären.

§ 28a NNatG : Die folgenden Biotope werden unter Schutz gestellt:

1. Hochmoore einschließlich Übergangsmoore, Sümpfe, Röhriche, seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Naßwiesen, Bergwiesen, Quellbereiche, naturnahe Bach- und Flußabschnitte, naturnahe Kleingewässer, Verlandungsbereiche stehender Gewässer,
2. Unbewaldete Binnendünen, naturnahe Block- und Gerollhalden sowie Felsen, Zwergstrauche- und Wacholderheide, Magerrasen, Wälder und Gebüsche Trockenwarmer Standorte,
3. Bruch-, Sumpf- und Schluchtwälder,
4. Dünen, Salzwiesen und Wattflächen im Bereich der Küste und der tiefeinflußten Flußläufe,
5. Naturnahe Höhlen und Erdfälle.

28b:Grünland auf nassen bis wechselfeuchten Standorten, das von Pflanzengesellschaften der

1. Pfeifengraswiesen
 2. Brenndoldenwiesen,
 3. Sumpfdotterblumenwiesen oder
 4. Flutrasen
- besiedelt ist und nicht dem Schutz 28a unterliegt, ist (...) geschützt.

Auszug: Liste hoch schützenswerter Pflanzen & Tiere aus der Region

Pflanzename	Gefährdungsgrad	Fundorte
Kammfarn	Rote Liste 2	Marsch / Wald (z.B. Osteniederungen)
Netzwurz	Rote Liste 2	Wald (z.B. Himmelpforten)
Rasensegge	Rote Liste 2	Wald (z.B. Himmelpforten)
Breitblättriges Knabenkraut	Rote Liste 2	Hochmoore (z.B. Hammah, Neuland)
Tierarten	Gefährdungsgrad	Fundorte
Trauerseeschwalbe	Rote Liste 1	Kehdinger Moor
Kampfläufer	Rote Liste 1	Wiesen (z.B. Neuland Engelschoff)
Schilfrohrsänger	Rote Liste 1	Wiesen (z.B. Osteniederungen)
Weißstorch	Rote Liste 1	Wiesen (z.B. Burweg)
Arktische Smaragdlibelle	Rote Liste 1	Moore (z.B. Oldendorf)
Fischotter	Rote Liste 1	Flüsse (z.B. Oste)

Auswirkungen auf Verkehr/ Raumwirkung:

„Bereiche potentieller Trassenkorridore, die in Niedersachsen weit westlich auf der Linie Elsdorf – Bremervörde - Drochtersen verlaufen, sind wegen der Vielzahl und des Umfangs der Konflikte mit Natur und Landschaft als äußerst schwierig einzustufen. Da vorgezogene Modellrechnungen nur eine relativ geringe verkehrliche Bedeutung einer solchen Verbindung aufzeigen, so daß auch nur ein vergleichsweise geringer Nutzen zu erwarten ist, wurden diese Bereiche nicht weiter untersucht.“ (Gutachtergruppe A20)

Die von der Westtrasse betroffenen Regionen bieten fast ausnahmslos hohe/ sehr hohe Raumwiderstände (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt). Sie quert „auf weiten Strecken Landschaften besonderer Bedeutung und große, bisher störungsarme Räume“ (Gutachtergruppe A20).

Bewertungskriterium: Entlastung des lokalen Bereiches

Die „Entlastung im lokalen Bereich“ ist ein Ziel der Verkehrspolitik. Für die B73 ist eine gegenteilige Wirkung zu erwarten, da bei der Westtrasse A20 die direkte Verbindung zwischen A20 und A26 fehlt. Durch eine Westtrassierung A20 käme es zu einer unzumutbaren Mehrbelastung der Anwohner und Nutzer der B73, da diese die Hauptverbindung zwischen A20 und A26 darstellt.

Anschluß und Fahrtzeit an die/ zur Metropolregion Hamburg

Der Verlauf der Westtrasse der A20 ist in unserer Region als Süd- Nord- Achse mit einer Distanz von rund 80 km zu Hamburg geplant. In Schleswig- Holstein kreuzt sie dann sowohl die A23 als auch die A7 und schließt dann in einem Bogen wieder an die A1 bei Lübeck an. In der politischen Diskussion wird häufig die Wege- bzw. Zeitersparnis für den Anschluß nach Hamburg als Argument für die Westtrasse genannt. Für Himmelpforten beträgt die Strecke über die B73 bis Hamburg Mitte rund 70 km, bei gleichem Zielort über die A20/A23 jedoch rund 90 km. Hier liegt also offensichtlich keine Streckenverkürzung vor. Auch eine Zeitersparnis ist trotz Autobahn nicht zu erwarten, da sich an der Streckenführung Richtung Hamburg ab A23 nichts ändert. Entsprechende Fahrtzeitberechnungen bis zur Hamburger Innenstadt über die beschriebene Route liegen ab Himmelpforten bei ca. 80 Min..

Verkehrliche Wirkung der Westtrasse A20 für die SGen Himmelpforten und Oldendorf

Bei den Untersuchungen der Gutachter wurde deutlich, daß „ je weiter entfernt von Hamburg eine Variante die Elbe quert, umso geringer ist ihre großräumige Wirkung, da der Weg- Zeitvorteil der A20 gegenüber der A1 / A7 mit zunehmender Entfernung zu Hamburg abnimmt.“ (Gutachtergruppe A20). Die westliche Elbquerung bei Drochtersen, die auch für die Westtrasse in Frage käme, bringt mit bis zu 50% weniger Verkehrsbewegungen im Vergleich zu anderen Varianten für Hamburg die geringste Entlastung.

Auswirkungen auf Menschen (Lärmemission):

Akute Lärmwirkungen treten auch bereits bei relativ niedrigen Schallpegeln auf (Babisch 2000).

Wesentliche somatische Beschwerden lassen sich im Herz-Kreislauf-System nachweisen. Es kommt durch Streß zur Verengung der Blutgefäße und zur vorzeitigen Alterung der Herzkranzgefäße und verstärkter Magnesiumausscheidung. (Schick 2000). Weiter sind besonders die vegetativen bzw. Psychovegetativen Funktionen betroffen. Das Umweltbundesamt hat festgestellt, dass Personen, welche an einer Straße mit über 65 dB(A) schlafen, wesentlich häufiger an Herzinfarkt erkranken, als jene aus ruhigen Wohngebieten. Das Infarktrisiko erhöht sich bis zu 30 % für Personen, die chronisch belastet sind. (Schick, 2000).

Konkrete Lärmwirkung in der Region Drochtersen/ Himmelpforten/ Oldendorf:

In einer bisher durch Lärmemission weitgehend verschont gebliebenen Region (abgesehen von den Belastungen an der B 73) wird die A20 massive negative Folgen haben. Heutige Lärmwerte werden im Durchschnitt um etwa 40 % steigen (Absolut zwischen 25-40 db(A)). Die Standortattraktivität als Wohnraum für die Region Stade und Hamburg wird sinken, Grundstückswerte werden um bis zu 30% sinken (Bundesumweltministerium) und die Region wird als touristisches Gebiet uninteressant. Die Minderung dieser Standortfaktoren, werden massive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation privater, gewerblicher und öffentlicher Haushalte haben.

Auswirkungen auf Menschen (Siedlungsstrukturen):

Durch den A20 Bau werden wichtige Versorgungswege zwischen den einzelnen Gemeinden zerschnitten. Dies führt zu einer Vereinzelung der dies- und jenseits der Trasse liegenden Gebiete. Die Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf würden durchtrennt. Dies führt zu einer Spaltung der Samtgemeinden in mehrere Lager, wodurch eine gemeinsame gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Entwicklung erheblich erschwert wird. Heutige Siedlungsstrukturen werden massiv beeinträchtigt und durch möglich Abwanderungen und die Vernichtung des heimischen Wirtschaftsstandortes baut sich ein Teufelskreis auf, der dazu führt, daß Menschen, Steuergelder und Kaufkraft abwandern. Den Gemeindeverwaltungen stehen damit weniger Mittel zur Verfügung, um die Investitionen gemäß dem Gemeindeentwicklungsplan tätigen zu können. Die Realisierung gemeindlicher Aufgaben wird mittelfristig deutlich beeinträchtigt.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft:

Die Landwirtschaft ist als Teilbereich der allgemeinen Wirtschaft nach wie vor ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in der Region. Werte wie die Bruttowertschöpfung, aber auch das durchschnittliche Standardbetriebseinkommen der landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebe belegen dies. Dementsprechend sieht das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) 1999 für den Landkreis Stade die Entwicklung und Förderung der landwirtschaftlichen Betriebe und ihrer Produktionsfaktoren vor. Aus landwirtschaftlicher Sicht sind beim Bau einer Transitautobahn – wie es die A20 sein wird - keine Argumente ermittelbar, die dem Berufsstand in der betrachteten Region erkennbare Vorteile für eine positive Weiterentwicklung der landwirtschaftlichen Betriebe verschaffen. Vielmehr ist das Gegenteil zu erwarten.

Die Verschärfung des agrarstrukturellen Wandels

Der Strukturwandel hat sich innerhalb der Landwirtschaft in den vergangenen Jahren massiv verschärft. Insbesondere Futterbaubetriebe – wie sie in den Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf vorherrschen – waren einem besonderen Einkommensdruck ausgesetzt. Mit dem Bau der A20 Westtrasse und damit einhergehend der Zerstörung landwirtschaftlicher Existenzen, dem Verlust landwirtschaftlicher Flächen insgesamt (durch Straßenbau und entsprechende Ausgleichsflächen), dem Verlust an Teilflächen für eine Vielzahl landwirtschaftlicher Betriebe, der Zerschneidung landwirtschaftlicher Betriebsflächen und wachsendem Preisdruck auf dem verbleibenden Pachtmarkt würden weitere erhebliche Bewirtschaftungserschwernisse und entsprechende Einkommensverluste für die landwirtschaftlichen Familien entstehen. Alternative Einkommensmöglichkeiten sind in der unmittelbaren Umgebung in der Regel nicht oder nur eingeschränkt vorhanden.

Ökologische Konsequenzen in der Landwirtschaft

Insbesondere der aktuell von der Bundesregierung eingeschlagene agrarpolitische Weg, der mittel- und langfristig eine stärkere Ausrichtung auf ökologische Produktion und eine Stärkung der regionalen Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte vorsieht, widerspricht den aktuellen Planungen, durch den in der Stellungnahme betrachteten Raum eine Nord-Süd-Autobahn mit überwiegendem Transitverkehr verlaufen zu lassen.

Weitere Konsequenzen einer Westtrasse A20 wären der Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Flächen (dies widerspricht den Zielen des LROP und RROP) und eine über viele Generationen landwirtschaftlicher Betriebe gewachsene und geprägte Kulturlandschaft mit einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt würde in ihrer Gesamtheit bedroht.

Keine Privatfinanzierung A20 -Westtrasse möglich

Die Landesregierungen Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben ein offizielles Gutachten zur Prüfung einer möglichen Privatfinanzierung der A20 und der Tunnelquerung in Auftrag gegeben (PLANCO-Institut).

Wesentliche Aussagen:

- keine Verkehrs- und Weegeersparnis für Westvariante.
- keine Renditeerwartung (Verzinsung des eingesetzten Kapitals) Sie liegt zwischen 0,3 und 4% (je nach Höhe der MAUT - Untergrenze für Privatinvestoren sind 15%).
- Öffentliche Anschubfinanzierung von mehr als 50% für Tunnelbau nötig (= ca. 500 Mio. DM).
- Gesamtkosten Westtrasse A20 (Lübeck bis A1 Zeven) = mehr als 3,1 Mrd. DM (Datenbasis '97).
- Angenommene MAUT je Tunneldurchfahrt = 6-9 DM.
- Tunnel-/ Strecken-MAUT würde in Nieders. zu einer Verkehrsverdrängung auf Nebenstraßen führen.
- Selbst bei optimalster Einnahmesituation liegen Jahreserlöse für Westquerung bis zu 15 Mio. niedriger als bei Alternativtrassen.

Autoren:

- Dr. Maria Stegmann – Himmelpforten
- Dipl. Ing. Claudia Stein – Himmelpforten
- Gisela Drafz – Himmelpforten
- Annette Buchholz – Engelschoff
- Ute Schomacker – Himmelpforten
- Patricia Hager – Engelschoff
- Dipl. soz. Horst Lühning - Engelschoff
- Dipl. Psych. Jörg Stark – Himmelpforten

Fordern Sie den kompletten (fast 80 seitigen) Text der Stellungnahme an. Hier finden Sie ausführliche Belege und Nachweise für die hier angeführten Argumente. Mehrere Karten und zum Teil farbige Grafiken veranschaulichen die Argumentation.

Sie können den Text auch als CD-ROM erhalten. Die Kosten betragen jeweils DM 20,- (zuzügl. Porto).

Bestellung:

Fax: 0444-210045

E-Mail: Shop@a-20.de

Homepage-Shop: www.a-20.de