Stellungnahme
der Bürgerinitiative gegen A20/ A22
Himmelpforten-Oldendorf
zu den Unterlagen
„Raumordnungsverfahren A22“

(Neubau der Küstenautobahn A 22 von Westerstede A28 bis Drochtersen A20)

Bürgerinitiative gegen A20/ A22 Himmelpforten-Oldendorf
Internet: http://www.a-22.de
Mail: Kontakt@a-20.de

Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich im Wesentlichen auf den Untersuchungsraum zwischen dem Elbtunnelausgang und den Ostequerungen. (Gebiete östlich der Oste bzw. Osteregion/ Flusslauf). Wir beziehen uns damit auf die osteöstlichen Streckenabschnitte 415-417, 426,428, 525 und 514 sowie 513 (wesentlich Varianten Ost 3a, Ost 2). Sollten wir zu anderen Regionen Stellung beziehen, werden wir im Text darauf gesondert verweisen. Einige allgemeine und grundsätzliche Aussagen (z.B. Planungsziele) beziehen sich auch auf die übrigen Planungsabschnitte.

Abbildung: Wesentlicher Bezug der vorliegenden Stellungnahme der BI gegen A20/ A22 aus Himmelpforten-Oldendorf

Methodik und Darstellung

Wir begrüßen grundsätzlich die breite Beteiligungsmöglichkeit, die der Verfahrensträger versucht einzuräumen. Die Online-Beteiligungsmöglichkeit ist hier hervorzuheben, denn sie ermöglicht vielen internetaffinen Bürgern die Information und/ oder Mitwirkung.

Allerdings beanstanden wir die fehlende Allgemeinverständlichkeit der Unterlagen, deren Umfang, die Darstellungsform und die kurze Frist der Beteiligung für Bürger und Träger öffentlicher Belange (insb. vor dem Umfang der Unterlagen). Insgesamt umfassen die ROV-Unterlagen 525 Seiten UVS, 39 Seiten Landwirtschaftliches Gutachten, 108 Seiten Raumverträglichkeitsuntersuchungen, 123 Seiten Verkehrsuntersuchungen, 149 Seiten Biotoptypenkartierung, 149 Seiten "Historisch-geographische Kulturlandschaftsanalyse", 79 Seiten "Archäologische Kulturanalyse", 10 Ordner mit Plänen und eine 292 Seiten zählende "allgemeinverständliche Zusammenfassung". Die Unterlagen sind in Fachtermini gehalten bzw. setzen Fachkenntnisse voraus. Auch die „allgemein verständliche Zusammenfassung“ ist für den Laien nicht nachzuvollziehen und an vielen Stellen nicht zu verstehen. So werden z.B. viele (umweltfachliche) Aspekte/ Begriffe nicht ausreichend erläutert, Wirkzu-

sammenhänge nicht aufgezeigt, Karten nicht verständlich erklärt und durch Verwendungen von unterschiedlichen Bezeichnungen der Trassen in verschiedenen Untersuchungen Verwirrung gestiftet. Die eingereichten Unterlagen gewährleisten nicht die gesetzlich vorgesehene Mitwirkung der Bevölkerung. Wir fordern deshalb die Regierungsvertretung und den Vorhabensträger auf, die nach §6 UVPG notwendige "allgemeinverständlichen Information" nachträglich zu gewährleisten. Als Laien sehen wir die von der Landesbehörde bereitgestellten Unterlagen nicht im Gesetzessinne als "allgemeinverständlich" an. Die UVS ist ein wesentlicher Teil des ROV und muss nach §2(3) und §3UVPG das Kriterium der "Allgemeinverständlichkeit" erfüllen.
Wir wollen mit der deutlichen Verbesserung der Unterlagen sicherstellen, dass bei dem öffentlichen Vorhaben A22 eine wirksame Umweltvorsorge nach geltenden Grundsätzen erfolgt. Damit nachvollzogen werden kann, wie die Auswirkungen der BAB sind, muss auch eine umfassende visuelle Veranschaulichung des geplanten Straßenbauprojektes in seiner Raumwirkung und den Folgewirkungen (z.B. Auswirkungen der Trassenlage, Landschaftswirkung, Auswirkung auf Menschen und Flora/Fauna) 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[1].

Die vom Vorhabensträger einzureichenden UVS-Unterlagen müssen also die im §6 UVPG beschriebenen Anforderungen an Unterlagen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllen ("verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben" ist nicht ausreichend umgesetzt).

Wir beanstanden außerdem die Kürze der Zeit zwischen dem Unterlagenzustellung und dem Beteiligungsende im ROV und zweifeln deswegen die korrekte Durchführung des Verfahrens an, da eine fundierte Bewertung der komplexen und umfassenden Unterlagen in der vorgegebenen Zeit nicht möglich ist.

Die ROV-Unterlagen sind deshalb in diesem Punkt grundsätzlich kritisch zu bewerten und es liegt in der Struktur der vorgelegten Unterlagen bereits ein erheblicher Mangel vor.

Finanzierung der Voruntersuchung

Die notwendigen Voruntersuchungen wurden zu einem Drittel von Landkreisen/ Gemeinden finanziert. Es wird bezweifelt, dass diese Finanzierung rechtmäßig war. Landkreise verwalten ihre Haushaltsmittel treuhänderisch. Sie sind für die Aufgaben der Landkreise und Gemeinden vorgesehen, nicht für beliebige Verwendung. Die Planung einer Autobahn gehört nicht zu den Aufgaben der Landkreise und Gemeinden, sondern sie ist eine hoheitliche Aufgabe des Bundes. Die regionalen Gelder sind hier zweckentfremdet worden.

Ein weiteres Drittel der Planungskosten wurde von „der Wirtschaft“ gespendet. Neben Spenden einzelner Betriebe beteiligten sich auch die Industrie- und Handelskammern mit einem größeren Betrag und stellte ihre Infrastruktur zur Verfügung. Die Planung einer Autobahn gehört nicht zu den Aufgaben einer Industrie- und Handelskammer, die sich durch zweckgebundene Mitgliedsbeiträge finanziert.
Es gibt keine Regelung darüber, wie die Spendengeber aus dem inhaltlichen Prozess des ROV heraus gehalten werden. Da alle Spender inhaltliche Erwartungen an die BAB-Planung richten, schließen wir nicht aus, dass hier inhaltliche Einflüsse erfolgt sind. Da das Spendenaufkommen begrenzt

[1] 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."

war, stand insgesamt nicht die ausreichende Menge Kapital zur Verfügung, die gebraucht worden wäre, um ausreichende und ausreichend gründliche Untersuchungen durchzuführen.
Somit ist nicht auszuschließen, dass die Finanzierungsmethodik verfahrensprägend war und (nachträglich bekannt gewordene und eigentlich nachzuprüfende) relevante Aspekte bei der Untersuchung ausgeblendet wurden/ werden mussten.

Bewertung der Planungsziele/ Begründung Planungsauftrag

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.

Folgende für den Bau der Küstenautobahn und damit für die Durchführung eines ROV vorgebrachten Begründungen sowie Ziele sind falsch oder fragwürdig und/ oder die Art der Quellen, der Herleitung und der Zielbegründung sind fehlerhaft:

- Der Deutsche Bundestag hat mit seinen Beschlüssen zum BVWP nicht die Absicht zum Bau der A22 festgelegt (S.17, ROV). Die A22 befindet sich nicht im zu realisierenden „Vordringlichen Bedarf“ sondern unterliegt einem „besonderen naturschutzfachlichem Prüfungsauftrag“. Dieser ist fachlich korrekt abzuarbeiten bevor über die weitere Bewertung der A22 erfolgt.
- Der „Besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ erfordert eine <u>besondere</u> Prüfung. Der Vorhabenträger behauptet, dass trotzdem keine besonderen Verfahrensschritte vorgesehen sind (S.18 ROV).
    a. Die vorliegenden Unterlagen erfüllen in vielen Punkten (wie wir zeigen werden) nicht einmal „normale“ Qualitätskriterien. Selbst die hervorgehobenen FFH-Verträglichkeitsprüfungen haben z.B. nicht im erforderlichen Maß stattgefunden. In der UVS finden sich fehlerhafte Darstellungen und Unzulänglichkeiten.
    b. Die „besondere Planungsanforderung“ seitens des Gesetzgebers (BVWP) eigenwillig zu interpretieren und zu negieren ist nicht statthaft. Besondere Anforderungen verlangen „besondere“ Untersuchungen, die über ein übliches Maß hinaus gehen und der ökologischen Güte der Region Rechnung tragen. Der Vorhabenträger hat hier eine nicht statthafte Reduktion der Untersuchungsqualität vorgenommen.

  Wie vor diesem Hintergrund angenommen werden kann, dass der „Besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ abgearbeitet sein könnte, bleibt vollkommen unverständlich. Das ROV ist grundsätzlich und für die von uns schwerpunktmäßig betrachtete Region als nicht ausreichend anzusehen und substantiell zu korrigieren.
- Der Vorhabenträger begründet die A22 mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 3,3 und 4,2 (je nach Variante). Angegeben werden Zahlen aus November 2004, obwohl dem Vorhabenträger zum Zeitpunkt der Veröffentlichung reduzierte Zahlen vorlagen und mindest bekannt war, dass die N-K-Werte anzupassen sind[2]. Wir betrachten dies als fahrlässig und als bewusste Irreführung. Weitere Hinweise zum N-K-Wert:
    a. Die Werte sind aus mehreren Gründen zu hoch angesetzt und zu korrigieren. Beispielsweise:
        - Zu hohe Verkehrszahlen (siehe diese Stellungnahme)
        - Fehlerhaftes Verkehrsmodell, z.B. ohne induzierten Verkehr und Energiepreiserhöhungen sowie veraltete Datenbasis (siehe diese Stellungnahme)

[2] NWZ-Veranstaltung in Varel am 02.07.2007/ E-Mail-Verkehr Herr Ralf Wilde Juli 2007

- Zu geringe Kostenwerte durch fehlerhafte sowie oberflächliche UVS und FFH-Bewertung (siehe diese Stellungnahme).
- Weitere Steigerung der Baukosten durch eine erforderliche intensivere Analyse und der Realisierung derer Resultate (z.B. bei dem Aspekt des Bau-Untergrundes und bei zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen).

Wir erwarten neben der bereits anhängigen Verringerung im Rahmen des ROV eine weitere deutliche Reduktion der Nutzen-Kosten-Werte.

- Die angegebenen Planungsziele sind zu kritisieren, da sie nicht schlüssig sind und in weiten Teilen kritisch zu bewerten sind oder die zu Grunde gelegten Problemstellungen anderweitig zu lösen sind. In einigen Teilen ist sogar die Ausgangslage unzureichend beschrieben:
  a. Eine Hinterlandanbindung der Seehäfen ist mit den vorhandenen Verkehrsträgern erreichbar. Alternative Verkehrslenkungskonzepte und die Nutzung von Schiene und Wasserstraßen sind eine sinnvolle Alternative. Dies werden nicht verfahrensbezogen für eine Bewertung herangezogen sondern die A22 wird als einzige Lösung postuliert. Für den Jade-Weser-Port wird keine A22 benötig wie auch im offizielle Planfeststellungsbeschluss dieses Bauprojektes festgestellt wird[3]
  b. Statistische Untersuchungen zeigen, dass die Zahl der Verkehrstoten und der Verletzten durch Straßenbaumaßnahmen leicht ansteigt[4.] Dieser Effekt unterläuft das Planungsziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit".
  c. Die durchgängige Verbindung von Osteuropa in das Ruhrgebiet wird nicht durch die A22 erfolgen, da Fahrzeiten und Kosten auf der längeren Strecke (plus Tunnel-MAUT) zu lang sind. Für den Ost-West-Verkehr werden wie bereits heute überwiegend die Autobahnen 2 und 30 genutzt. Die prognostizierten Verkehrszahlen für den Skandinavischen Raum rechtfertigen keinen Autobahnbau.
  d. Der Nordwestdeutsche Raum ist mit Autobahnen und leistungsstarken Bundesstraßen gut erschlossen, die heute weit von den Auslastungsgrenzen entfernt sind (B74, B495). Die A1 Richtung Bremen wird ausgebaut und wird damit selbst einen leichten Anstieg der Verkehrs aufnehmen können. Die A22 ist planerisch unnötig.
- 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[5]. Das Planungsziel „Stärkung der Wirtschaftsstruktur" (S. 22 ROV) ist mit der A22 nicht zu erreichen, wie die große Mehrheit der vorliegenden Studien (s. diese Stellungnahme) der letzten 15 Jahre belegen. Der Autobahnbau ist für die 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. Der suggerierte positive Zusammenhang zwischen Arbeitsplätzen und Autobahnbau in ländlichen Regionen ist nicht bewiesen. Der Vorhabenträger begründet die A22 mit vagen Formulierung („können", „zu erwarten"). Es gibt zu den postulierten wirtschaftlichen Vorteilen keine harten Fakten.
  a. Es wird ohne Beleg und Nachweis behauptet, dass die A22 35.000 Arbeitsplätze sichert. Wie dies passieren soll und ob diese 35.000 Arbeitsplätze ohne A22 allesamt

[3] „Bezüglich der Straßenhinterlandanbindung ist festzustellen, dass der Fernverkehr zum weit überwiegenden Teil über die Bundesautobahn 29 Wilhelmshaven – Oldenburg verlaufen wird sowie in geringen Anteilen Bundes- und Landesstraßen nutzen wird. Das für die BAB 29 zuständige ehemalige Straßenbauamt Oldenburg hat ausweislich seiner Stellungnahme vom 24.06.2004 die Zu- und Abführbarkeit der Fernverkehre des JadeWeserPorts als unproblematisch eingestuft. Die Auslastung der A 29 verbleibt auch nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts weit unter ihrer Kapazitätsgrenze. Für das Straßennetz des erweiterten Untersuchungsraumes sind mit den durch den JadeWeserPort induzierten Personen- und Güterverkehren keine Kapazitätsprobleme verbunden."

4 *R.B. Noland*: Traffic Fatalities and Injuries: The Effect of Changes in Infrastructure and other Trends, r.noland@ic.ac.uk., 2002

[5] Fokus-Länderreport 2005

verloren wären, wird nicht ausgeführt. Die Behauptungen sind nicht fundiert und eignen sich nicht für die Begründung einer BAB. Auch die Sicherung von Chemiearbeitsplätzen durch die A22 ist falsch. Die Rohstoff- und Warenströme der Chemieindustrie erfolgen nicht auf dem Straßenweg sondern über Rohrleitungsverbindungen. Eines der profitabelsten Chemiefabriken weltweit befindet sich ohne Autobahnanbindung in Stade (DOW).

b. Als Begründung wird eine Mitgliederbefragung der IHKen angeführt. Diese ist weder nachvollziehbar noch wissenschaftlich fundiert. Das Zitieren von Umfragen (!) der IHK bei deren Mitgliedern ist ein vollkommen unzureichendes Beweismittel für die Begründung einer Autobahn. Es handelt sich hierbei um wissenschaftlich nicht validierte Befragungsmethodiken, die an einer Gruppe von verkehrswissenschaftlichen Laien zum Einsatz kamen. Hieraus einen Begründungszusammenhang gegen die A22 abzuleiten ist grob fahrlässig.

- Die A22 mit ihrer angeblichen raumordnerischen Bedeutung für die Region zu begründen, ist nicht zielführend: Erreichbarkeit und Verbindungsqualität sind in der Region 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. Erreichbarkeitsdefizite für den westlichen Teil des LK Stade werden durch die A 26 erheblich reduziert werden. Bezüglich der regionalen Ost-West-Verkehre sind die exzellent ausgebauten vorhandenen Bundestrassen (B71/B74/ B475) sowie die Landstraßen (insb. L116 + 120) reichlich ausreichend (B73-Werweiterung im „vordinglichen Bedarf BVWP). Die Fortführung des Verkehrs in Richtung Westen durch den Wesertunnel bei Bremerhaven und nach Osten/ Norden über die Elbefähre Glückstadt/Wischhafen weist ausreichend freie Kapazitäten auf. Eine straßenseitige Fortführung von Straßenwegen südwestlich der Elbe existiert durch die A1, A27 und A7.
- Die Entlastungen für die A1 und den vorhandenen Elbtunnel im Zuge der A7 sind nur minimal, wie bereits die verkehrlichen Untersuchungen zur A20 gezeigt haben. Der geplante 6-spurige Ausbau der A1 wird bei den Entlastungseffekten nicht fundiert berücksichtigt.
- Die Bedeutung der A22 für ein transeuropäisches Verkehrsnetz ist weder nachgewiesen noch mit einer Ausbauvariante der A1 abgewogen und fundiert verglichen worden.
- Der Bedarf an Autobahnen steigt nicht, sondern wird sich mittelfristig verringern. Allein die Bevölkerungsentwicklung verhindert die rasanten 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 neuesten Untersuchungen sinken. Bei der Verkehrsuntersuchung zur A22 wurde dieser Effekt nicht berücksichtigt. Er widerspricht den in der Planung getroffenen Grundannahmen eines steigenden Bedarfs.
- Die in den Unterlagen verwendeten bevölkerungsstatistischen Zahlen sind veraltet und falsch, da sie auf der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung beruhen. Zum Zeitpunkt des ROV lagen die modifizierten Zahlen der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung bereits vor, die von einer Bevölkerungsreduktion bis 2020 ausgehen. Die verwendeten Zahlen sind also hinfällig und der auf dieser Basis prognostizierte Nutzen ist nicht zu erreichen.
- Bei den Baukosten sind Kompensationszahlungen nach dem Naturschutzrecht lediglich pauschal in die Kostenberechnung eingeflossen. Das ist weder fundiert, noch entspricht das den notwendigen Anforderungen für die „besondere naturschutzfachliche Prüfung“ des BVWP, bei der es um ebendiese Abwägung auf Basis substantieller Daten geht.
- Die Tunnelzwangspunkte sind falsch bewertet: Die Verkehrsuntersuchung geht davon aus, dass der Wesertunnel für die A 22 genutzt wird. Im Planfeststellungsverfahren zum Wesertunnel (Westseite) stellte die Straßenbauverwaltung als Äußerung zu einer Stellungnahme

ausdrücklich fest: „Tatsache ist, dass der Wesertunnel als Teil einer regionalen Verbindung und nicht als Teil einer geplanten Autobahn mit europäischem Zuschnitt geplant ist. Der vorgesehene Tunnelquerschnitt entspricht nicht den erforderlichen Kriterien einer Autobahn. Der Ostteil der B 211 n wird zweistreifig gebaut und eignet sich in der Linienführung nicht zu einem Autobahnausbau.“ Wenn der Wesertunnel mit seiner Anbindung nicht autobahntauglich ist, ist es unsinnig, darauf die A22 auszurichten. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass plötzlich eine einfache Tunnelaufwertung erfolgen soll und wie diese realisierbar ist. Zumindest sind realistische Folge- und Kostenabschätzungen zu machen, die in den Nutzen-Kosten-Faktor einfließen müssen. Ein weiterer Zwangspunkt ist der Elbtunnel bei Drochtersen. Ohne diesen ist die A22 sinnlos. Der Tunnel ist aber noch nicht rechtskräftig beschlossen und die Finanzierung ist noch ungeklärt. Ob der Elbtunnel –trotz politischer Willensbekundung- jemals gebaut werden kann, ist extrem fraglich. Der Elbtunnel ist lediglich eine Möglichkeit, keine Tatsache. Der Zwangspunkt Elbtunnel eignet sich deshalb nicht für die Begründung der A22.

Fehlende „TEN-Bewertung“ durch die EU

Die A22 hat es bei der letzten Revision nicht auf die TEN-Liste geschafft. D.h. die EU hat die A22 nicht zu einer favorisierten Maßnahme zur Erreichung des Zieles der überregionalen Steuerung des Transitverkehres erklärt. Fördermittel werden daher nicht gezahlt. Die A22 gehört damit nicht zu den 30 prioritären TEN-T Projekten. Eine transeuropäische Begründung für die A22 liegt dort nicht mit entsprechender Priorität vor.

Bewertung Begründung „wirtschaftlicher Nutzen“

Autofahren gilt in unserer Gesellschaft als dynamisch, fortschrittlich und zukunftsorientiert. Dieselbe Vorstellung wird auf die Infrastruktur, die dieses Autofahren ermöglicht, – insbesondere Autobahnen – übertragen. So gilt es allgemein als völlig klar und logisch, dass der Bau einer Autobahn Fortschritt und wirtschaftliche Entwicklung unmittelbar mit sich bringt, wo immer sie auch gebaut wird. Dies postuliert auch die ROV-Unterlage (u.a. S.20), wo ohne substantielle Begründung Arbeitsplatzsicherung und Wirtschaftszuwächse postuliert werden.

Die immer wiederholte Begründung für diese Investition: „Wirtschaftliche Vorteile für die betroffenen Gebiete“ oder „Allen Landkreisen mit Autobahnen geht es wirtschaftlich gut“.

Für einen sachlich fundierten Planungsprozess würde dies bedeuten, nachzuweisen, wie eine Investition von über 1,1 Mrd Euro durch sozio-ökonomische Entwicklung in den betroffenen Gebieten gerechtfertigt werden kann. Die A22 muss also substantiell und mit objektivierbaren Daten nachweisen, dass sie positive Auswirkungen er auf Investition, Beschäftigung, Qualifikation und Wohlstand in den betroffenen Regionen hat.

Ökonomische Theorie

Wenn durch den Bau einer Autobahn Wirtschaftswachstum entstehen soll, muss erklärt werden, wie sich das Vorhaben auf

- die Reduktion von Transportkosten
- Erschließung neuer Märkte

- Ansiedlung neuer Betriebe auswirkt.

Reduktion von Transportkosten

Die Grundidee dieses Ansatzes ist, dass durch den Bau von Straßen „indirekte Produktivitätseffekte“ entstehen[6]. Diese Produktivitätseffekte basieren auf den transportbezogenen Aktivitäten der Unternehmen. Durch den Bau einer Autobahn können Transportkosten reduziert werden, indem der Transport weniger Zeit in Anspruch nimmt und möglicherweise Fahrzeugkosten eingespart werden. Mithin können Produkte und Dienstleistungen preiswerter angeboten werden, was wiederum eine höhere Nachfrage zur Folge haben sollte. Die höhere Nachfrage führt zu gesteigerter Produktion und damit zu Wirtschaftswachstum und Beschäftigung[7].

Inwieweit sich dieses theoretische Modell in der Praxis umsetzen lässt, hängt von vielen Detailfaktoren ab. Zunächst ist festzustellen, dass die Transportkosten in den meisten Branchen nur einen sehr geringen Teil der gesamten Produktionskosten ausmachen und im Rahmen des strukturellen Wandels weiter an Bedeutung verlieren. Insbesondere im durch Kleinbetriebe geprägten Raum mit einem regionalen Kundenbezug ist dies zu beachten.

Liegen die Transportkosten bei 5% der Gesamtkosten[8], verbleibt eine Kostenersparnis von 1%, vorausgesetzt dass durch die Benutzung einer Autobahn 20% dieser Kosten gespart werden können. Es ist höchst zweifelhaft, dass bei einer derart geringen Kostenersparnis signifikantes Wirtschaftswachstum entstehen kann. Aufgrund vieler Unabwägbarkeiten wird es im Detail kaum möglich sein, die potentielle Reduktion der Transportkosten durch eine geplante Autobahn in einer spezifischen Wirtschaftsregion vorherzusagen. Insbesondere in einer ländlich strukturierten Gegend mit stark regional orientiertem Gewerbe wird dieser Effekt eher marginal bleiben und keine signifikante Beschäftigungswirkung haben.

Forderung:
Im Einzelnen können mögliche Wirtschaftseffekte nur durch reduzierte Produktionskosten nur abgeschätzt werden, wenn die Wirtschaftsstruktur einer Region im Detail im Hinblick auf die Transportkosten untersucht wird. Bei der Planung einer Autobahn, die in 10 bis 15 Jahren fertig gestellt sein soll, sind hierbei genaue Prognosen über die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Zeitraum zu Grunde zu legen, um zu genaueren Prognosezahlen zu gelangen. Nur auf dieser Basis kann Reduktion der Transportkosten schlüssig nachgewiesen werden.

Erschließung neuer Märkte

Eine Autobahn kann dazu führen, dass Betriebe ihre wirtschaftliche Aktivität auf Regionen ausweiten können, die bislang aufgrund unzureichender Verkehrsverbindungen nicht erreicht werden konnten. Die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen insgesamt wird hiervon nicht beeinflusst. Es entsteht mithin kein neues Wirtschaftswachstum, sondern es ergeben sich u.U. regionale Verschiebungen.
Wenn Produkte aus Region A aufgrund einer Autobahn auch in Region B konkurrenzfähig angeboten werden können, fließt Wirtschaftskraft von der Region B in die Region A. Ebenso gilt natürlich, dass Wirtschaftskraft sich von Region A nach Region B verlagern kann. Solange die Regionen A und B über eine vergleichbare Produktivität verfügen, werden sich diese Einflüsse weitgehend aufheben. Bei unterschiedlicher Produktivität wird die wirtschaftlich entwickeltere Region profitieren, während die weniger entwickelte Region weitere Einbußen an Wirtschaftskraft hinnehmen

[6] Frey, R.L. (1970), Infrastruktur. Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen, Tübingen
[7] Blazejczak, J. , Voigt, U., 1985, Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Produktionsprozeß, in: Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung, pp. 310-320
[8] Hey, C, Pfeiffer, T., Topan, A (1996), The economic impact of motorways in the peripheral regions of the EU, Freiburg

muss. Weiterhin muss davon ausgegangen werden, dass große Unternehmen von den verbesserten Verkehrsverbindungen eher profitieren als Kleinunternehmen.

Bei einer Untersuchung verschiedener Wirtschaftsregionen in Deutschland wurde deutlich[9], dass insbesondere relativ unterentwickelte Gegenden mit guter Autobahnanbindung nur geringe wirtschaftliche Entwicklung aufzeigen. Er erklärt dies damit, dass durch den Bau von Autobahnen in diesen Fällen Barrieren beseitigt wurden, die zuvor zentral orientiere Unternehmen davon abhielten, ihre Produkte in diesen Gegenden zu vertreiben. Nach Wegfallen dieser Barrieren war die regionale Produktion nicht mehr konkurrenzfähig und Wirtschaftskraft verlagerte sich von dezentralen auf zentrale Hersteller.

Forderung:
Es sind qualitative Untersuchungen über die regionalen Auswirkungen durchzuführen, die die Auswirkungen einer räumlichen Vernetzung mit Schleswig-Holstein und dem Ruhrgebiet/ Niederlande (als Zielpunkte der A22). Gesonderte Untersuchungen sind für die Auswirkungen der schnellen Erreichbarkeit mit den osteuropäischen EU-Ländern durchzuführen. Ein einfaches postulieren, dass die A22 entsprechende regionale Vorteile bringt sind für die Begründung des BAB nicht ausreichend.

Ansiedelung neuer Betriebe

Die Standort Theorie nimmt an, dass sich aufgrund einer verbesserten Verkehrsanbindung neue Betriebe in einer Region ansiedeln und dadurch neue Wirtschaftskraft entsteht. Auch hier werden die Transportkosten und die Erreichbarkeit von Märkten als ausschlaggebende Faktoren angenommen[10]. Hierbei kann es sowohl um die Verlagerung von Betrieben aus anderen Regionen wie um Neugründungen von Unternehmen gehen. Mithin ist zu betrachten, welche Kriterien für die Standortwahl von Unternehmen entscheidend sind und welcher Bedeutung hierbei der Verkehrsinfrastruktur zukommt.

Die Kriterien der Standortwahl von Unternehmen sind sehr unterschiedlich in der Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Kleinunternehmen treffen meist überhaupt keine bewusste Standortauswahl. Sie werden typischerweise in der Nähe des Wohnorts des Eigentümers gegründet und regionale Verlagerungen sind selten. Die unmittelbare Nähe zu einer Autobahn ist hier wiederum nur für transportintensive Unternehmen von Bedeutung, wie z.B. einer überregional tätigen Spedition. Ansonsten überwiegen Faktoren wie das Vorhandensein von qualifizierten Arbeitskräften, günstige und geeignete Gebäude und der Zugang zu Informationen[11].

Großbetriebe zeichnen sich demgegenüber durch eine sehr viel höhere regionale Mobilität aus. Die Standortwahl eines Großbetriebes ist ein komplexer planerischer Prozess, bei dem zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden. Hierbei werden mögliche Standorte nicht nur landesweit sondern auch international im Hinblick auf die höchst mögliche Profitabilität vergleichen. Wichtige Faktoren sind:

- Ausreichende Gewerbeflächen
- Erschließung der Gewerbeflächen
- Ausreichendes qualifiziertes Personal
- Lohnkosten
- Stromversorgung
- Infrastruktur für Telekommunikation

[9] Knop, B.H. (1976), Verkehr und regionaler Entwicklungsstand, Bochum
[10] Klemmer, P., Verkehrsinfrastruktur: Funktion und Bedeutung in der entwickelten Industriegesellschaft, in: Internationales Verkehrswesen, 389-393
[11] Hahne, U. , Stackelberg, K. (1994), Regionale Entwicklungstheorien, Freiburg

- Verkehrsanbindung
- Steuerstruktur
- Vorleistungen der Gemeinden
- Subventionen
- Sogenannte „weiche Faktoren“ wie allgemeine Lebensqualität, kulturelle Angebote, städtische Infrastruktur usw.

Es müssen also für potentielle Standorte zahlreiche Bedingungen erfüllt sein, die in ländlichen, strukturschwachen Gegenden typischerweise nicht anzutreffen sind. Mithin mag eine fehlende Autobahnanbindung bei gleichzeitiger Erfüllung anderer Kriterien ein entscheidender Engpass für die Ansiedlung transportintensiver Großindustrie sein. In einer strukturschwachen ländlichen Region werden jedoch auch bei bester Autobahnanbindung zahlreiche andere Voraussetzungen für die Ansiedlung von Großunternehmen fehlen.

Forderung:
Es sind regionalen Faktoren für die Betriebsansiedlung in einzelnen Regionen entlang der Trassenvarianten objektiv zu eruieren und Hinderungsfaktoren sind zu ermitteln. Die Auswirkungen des „Null-Falles“ sind zu prüfen.

Autobahndichte und Arbeitslosigkeit

In den ROV-Unterlagen wird postuliert, dass Autobahnen unmittelbar zu wirtschaftlicher Entwicklung führen. Dann müssten Untersuchungen ergeben, die „Autobahndichte“ sowie Kennzahlen wirtschaftlichen Wohlstandes einzelner Regionen miteinander in Verbindung stehen. Es sollte sich dann zeigen, dass Gegenden mit einer hohen Autobahndichte wesentlich wohlhabender sind als Gegenden mit einer geringen Autobahndichte.

In der Studie „Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung“ werden wissenschaftliche Untersuchungen zu diesem Thema im Jahr 1996 so zusammengefasst: „Auf der Ebene aller Bundesländer ist insgesamt ein stark positiver Zusammenhang zwischen Autobahndichte und Arbeitslosigkeit festzustellen. Die Korrelation liegt bei 0,70. Damit liegt der Determinationskoeffizient bei 0,50.[12]“. D.h. , wo es viel Autobahnen gibt, ist die Arbeitslosigkeit höher als dort wo es wenig Autobahnen gibt.

So wurde die Autobahn zwischen Bremen und Cuxhaven wurde in den 70er Jahren insbesondere mit dem Ziel geplant, Beschäftigung in einem strukturschwachen Gebiet zu schaffen. Seit der Fertigstellung 1982 hat sich an den Arbeitslosenzahlen nichts verbessert. Sie liegen im Nordvergleich an der Spitze und ca. 4% höher als im Kreis Stade der bislang keine Autobahnanbindung besitzt.

Forderung:
Die in den ROV-Unterlagen angenommenen Arbeitsplatzsicherungen durch die A22 sind genau zu untermauern und mit ableitbaren zahlen zu fundieren. Für einzelne Regionen sind evidente Daten darzulgen, die Beschäftigungseffekte konkret aufzeigen.

Raumwirksamkeit von Fernstraßen

Bereits im Jahr 1979 hat die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumplanung die Untersuchung „Raumwirksamkeit von Fernstraßen“ vorgelegt. Hierbei wurden 57 Regionen darauf

[12] Brückl, S. ,Molt, W. (1996), „Kostenwahrheit“ – Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung (Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Öko-Logistik, Augsburg)

hin untersucht, ob und welche Impulse regionaler Wirtschaftsstrukturen durch den Bau von Autobahnen entstanden sind[13]. Wenn man auf wirtschaftliche Entwicklung durch den Bau von Autobahnen in strukturschwachen Gebieten hofft, sind die Ergebnisse niederschmetternd:

- „Der Ausbau des Fernstraßennetzes in peripheren, ländlichen Regionen kann weder regionale Wirtschaftsprozesse in Gang setzen noch fördern. Ein Erklärungszusammenhang zwischen Entwicklungen im Fernstraßenbau und regionalen Wirtschaftsstrukturen auf der Ebene von 57 Regionen, die oberzentrale Einzugsbereiche abbilden, konnte nicht gefunden werden“[14].
- „Bei Betriebsverlagerungen, die heute noch das einzige quantitativ bedeutsame Entwicklungspotential darstellen, hat die regionale Fernstraßensituation kaum noch eine Bedeutung auf die großräumige Standortwahl zugunsten einer ländlichen Standortregion“ (..) „Durch Fernstraßenbau in strukturschwachen, ländlichen Regionen wird also kaum ein Industriebetrieb zusätzlich zu denen, die aus anderen Gründen diese Region bevorzugen, angezogen, bzw. ein ansässiger Betrieb zu Erweiterungsinvestitionen veranlasst“ und „die bisher dargestellten Ergebnisse konnten zeigen, daß der Fernstraßenbau – unter den heutigen wirtschaftlichen Bedingungen und dem erreichten Ausbaustandard des Fernstraßennetzes – keine Instrument zur Schaffung von Arbeitsplätzen in peripheren, ländlichen Regionen mehr ist (ebenda).

Weitere Studien

Der mögliche Zusammenhang zwischen Autobahnbau und wirtschaftlicher Entwicklung ist in einer Vielzahl wissenschaftlicher Untersuchungen im Detail analysiert worden. In der überwiegenden Mehrzahl bestätigen diese Studien die von Dr. Horst Lutter ermittelten Ergebnisse:

- „Spekulationen über die Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen herrschen gegenüber soliden wissenschaftlichen Analysen vor”[15].
- Infrastrukturinvestitionen in wirtschaftsschwachen Regionen können sogar regionale Probleme verschärfen, wenn etwa infolge einer verbesserten Verkehrserschließung der Wettbewerbsdruck für die regionalen Unternehmen größer wird“[16].
- „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“[17]. (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)
- „Der eindeutige Nachweis neuer Arbeitsplätze durch Verkehrsinfrastruktur ist schwierig, da der Arbeitsmarkt von zu vielen anderen Größen beeinflusst wird. Wenn die Bewertung auf einer ausreichen großen Systemebene stattfindet, so sind die Beschäftigungswirkungen neutral, da die Arbeitsplätze allenfalls neu verteilt, aber nicht neu geschaffen werden (Nullsummenspiel)“[18].

Fazit

Sowohl die ökonomische Theorie wie auch empirische Untersuchungen belegen, dass die Aussage „Autobahnen führen zu wirtschaftlicher Entwicklung“ für ländliche und strukturschwache Regionen nicht belegt werden kann. Es handelt sich vielmehr um eine Ideologie, die Strukturen frühindus-

[13] Lutter ,H. (1980) Raumwirksamkeit von Fernstraßen, Bonn und Lutter, H. (1981) Raumwirksamkeit von Fernstraßen, in: Informationen zur Raumentwicklung Hefte 3/4, 1981
[14] Lutter, H. (1981) Raumwirksamkeit von Fernstraßen, in: Informationen zur Raumentwicklung Hefte 3/4, 1981
[15] Bruinsma, F., Nijkamp, P., Rietvelk,R. (1990), Employment Impacts of Infrastructure Investments in; Peschek, K (Ed.)
[16] Scheele, U. (1993), Privatisierung von Infrastruktur, Möglichkeiten und Alternativen, Köln
[17] Thisse, J.-F. (1993), Oligopoly and the polarization of space, in: European Economic Review 37
[18] Bundesamt f. Bauwesen u. Raumordnung,´99, Beschäftigungswirkungen B50/ Hochmoselbrücke, Bonn

trieller Entwicklung und automobiles Wunschdenken auf die moderne Gesellschaft projiziert, ohne den wissenschaftlich ermittelten Tatsachen Rechnung zu tragen.

Eine fehlende Autobahn mag in Einzelfällen ein Hinderungsfaktor für eine Industrieansiedlung sein, wenn zahlreiche weitere Faktoren gegeben sind. Der Bau einer Autobahn in einem strukturschwachen Gebiet hingegen wird nicht zu relevanten Industrieansiedlungen führen, weil zahlreiche andere notwendige Faktoren hierfür fehlen. Eine Neuansiedlung von kleinen und mittleren Unternehmen aufgrund des Baus einer Autobahn ist ebenso unwahrscheinlich wie Neuinvestitionen und Wirtschaftswachstum durch lokal ansässige Unternehmen. Es wird ledglich zu lokalen Verlagerungen führen.

Die behaupteten Beschäftigungseffekte sind weder empirisch nachweisbar noch theoretisch plausibel.

Forderung:
Der Begründungszusammenhang der A22 ist zu überprüfen. Zu der angenommenen „wirtschaftlichen Belebung" der Region sind fundierte Analysen durchzuführen. Die Reduktion entsprechender Begründung und auf Befragungen der IHKen sind äußert fragwürdig und einseitig. Seitens der IHKen sind an keiner Stelle fundierte Analysen und Daten angeführt worden sondern lediglich unwissenschaftliche Befragungen der eigenen Mitglieder durchgeführt worden. Dies ist zu korrigieren und auf ein wissenschaftliches Fundament zu stellen.

Bewertung für den Bereich Landwirtschaft

Die Bewertungsmethodik der landwirtschaftliche Flächen und deren natürliche Bodenfruchtbarkeit zeigt, das die Landwirtschaft als Schutzgut nicht angemessen berücksichtig wurde.

Die Landwirtschaft ist als Teilbereich der allgemeinen Wirtschaft nach wie vor ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in der Region. „Die Landwirtschaft ist … als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig zu erhalten und in ihrer sozio-ökonomischen Funktion zu sichern" legt das Landesraumordnungsprogramm für das Land Niedersachsen fest. „Die Landwirtschaft mit ihren vielfältigen wirtschaftlichen, sozialen und landeskulturellen Funktionen soll als leistungsfähiger, existenzsichernder und wettbewerbsfähiger bäuerlich strukturierter Wirtschaftszweig erhalten, gefördert und entwickelt werden" – so das Regionale Raumordnungsprogramm 1999 für den Landkreis Stade. Weiter heißt es: „Für die landwirtschaftliche Nutzung gut geeignete Böden sollen erhalten und nur in unbedingt notwendigem Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehen werden." Dies trifft für die Region um Himmelpforten und Oldendorf zu. Die Bewertung des Konfliktpotenzials ist im Grundsatz korrekt wieder gegeben.

Allerdings wird z.B. das offizielle Umweltschutzgut der natürlichen Fruchtbarkeit der Böden wird durchgängig unterbewertet und in der Abwägung der Planer missachtet, wie die Variantenführungen beweisen. Selbst Böden mit hohen Bonitäten werden ganz offensichtlich nicht gewürdigt.

Durch den Bau der A 22 sowie die dadurch verursachten Folgemaßnahmen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gehen sehr vielen landwirtschaftlichen Betrieben wichtige und existenznotwendige Flächen verloren. Dies bedroht die Existenz und die Entwicklungsperspektiven bäuerlicher Betriebe ganz direkt und durch zahlreiche Folgewirkungen. Dies wird nicht durch Ersatzland oder Entschädigungszahlungen auszugleichen sein!

In Himmelfporten-Oldendorf werden zahlreiche Flächen versiegelt und somit ihrer bisherigen Funktion beraubt, die für die bäuerliche Landwirtschaft, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, den Charakter der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft und auch für den Naturhaushalt wichtig sind. Die ggf. notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder die Beschaffung von Flächen für Sandentnahme für den Bau (ebenfalls mit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen) werden zusätzlich zu einem Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Flächen in zumindest gleicher Größenordnung führen und damit obige Probleme noch wesentlich verschärfen.

Die andernorts zuweilen auftretenden positiven Struktureffekte einer Unternehmens-Flurbereinigung (infolge der Arrondierung von vorher parzellierten Flächen) sind hier nicht zu erwarten, weil die Agrarstruktur und Flächengröße durchweg weit überdurchschnittlich gut ist.

Die Unsicherheit über die Zukunft der Betriebe führt dazu, dass Investitionen problematisiert und erschwert werden, ebenso das Engagement in neuen Betriebsfeldern (wie z.B. die Nutzung nachwachsender Energien über Biogasanlagen).

Bestehende oder beabsichtigte landwirtschaftsnahe Betriebszweige wie Tourismus, Ferienwohnungen, Wohnungsvermietung, Dienstleistung (Pferde), Direktvermarktung und Gastronomie mit Erlebnisangeboten werden durch die störende Nähe der A 22, durch Zerschneidung von Verkehrs- und Reitwegen, durch das Abschneiden von landschaftlich attraktiven Räumen, etc. beeinträchtigt oder zerschlagen. Verlorene Kunden, z.B. in der langjährigen Bauphase, können nicht zurückgewonnen werden. Imageschäden der Region treffen vor allem auch diese Betriebe sowie ökologisch und besonders naturnah erzeugende Produktionsweisen, die in der Region ausgeprägt sind.

Die Bedeutung der Bodenfruchtbarkeit für die Landwirtschaft wird in den Unterlagen nicht berücksichtigt. Der Verlust der besten für die Landwirte verfügbaren Böden (vgl. RROP „standortgebundenes Ertragspotenzial“) findet keine ausreichende Berücksichtigung.

Veränderung des Untersuchungsraumes/ -gegenstandes

Es sind in dem ROV keine ausreichenden alternativen Prüfungen durchgeführt worden, die entweder den Bau der A22 unnötig machen und oder sogar eine bessere Alternative darstellen:

- Erweiterung A1: Zusätzliche weitere punktuelle Erweiterung der A1 in Verkehrsknotenpunkten als Alternative zum Neubau der A22, um den gebündelten Verkehr aufzunehmen (Vermeidung massiver neuerlicher Umweltzerstörung durch Neubau)
- Nutzung und sanfte Erweiterung B495 und B74 statt A22
- Nullvariante
- Stärkung vorhandener und heute genutzter Ost-West-Verkehrsverbindungen (A2, A33)

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.

Fehlende Berücksichtigung des A1 als Alternativszenario / Planungsziel „Entlastung der A1 durch A22“ verfehlt.

Die Entlastung der A 1 ist durch deren sechsspurigen Ausbau durch die Festschreibung im „vordringlichen Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan abgesichert. Im Gegensatz zum Bau neuer Auto-

bahnen, wie der A 22, ist beim Bau zusätzlicher Fahrstreifen eine private Finanzierung möglich. Das erleichtert die Durchführung der Vorhaben, so dass die grundsätzliche Finanzierungsmöglichkeit beim Ausbau der A 1 gegeben ist.

Ein großer Teil des Verkehrs auf der A1 hat die Regionen Bremen oder Hamburg als Ziel. Die A22 hat für diese keine Entlastungseffekte[19]. Zwischen Bremen und Hamburg, etwa bei Sittensen, sind rund 40.000 KFZ pro Werktag zu erwarten. In der Umgebung von Bremen sind es fast 75.000 KFZ pro Werktag und vor Bremen auf Höhe von Wildeshausen sind es wieder rund 40.000 KFZ pro Werktag. Vor Hamburg sind über 80.000 KFZ pro Werktag zu erwarten.
Auch die Zahlen des ROV legen nahe, dass lediglich 4.500 KFZ/ Tag die A 22 durchgängig befahren werden. Nur diese Verkehre könnten die A 1 entlasten. D.h., dass für den stark durch Verkehr belasteten Streckenabschnitte der A 1 um Bremen und Hamburg die A 22 kaum eine Entlastung bringen kann.

Ausbau der A1

Unter dem im Naturschutzgesetz verankerten Vorsorgeaspekt wäre es günstiger, die A 1 als Ost-West-Verbindung im Nordwestdeutschen Raum auszubauen (ggf. achtspruig), als bisher unbelastete Gebiete neu zu belasten[20]. Der Vergleich zwischen Neubau und Ausbau von Autobahnen legt nahe den Ausbau als Alternativprüfung[21] durchzuführen.

	Neubau (4-spurig)	**Ausbau (von 4 auf 6 Spuren)**
Flächenbedarf	8 ha/km Flächenbedarf	0,8 ha/km zusätzlicher Flächenbedarf
Verlärmung	300 ha/km neu verlärmt (24.000 KFZ/Tag)	50 ha/km zusätzliche Verlärmung durch 48.000 kFZ/Tag bei bisher 24.000 KFZ/Tag
Emissionsband	10 – 20 ha/km neu belastete Flächen	0 ha/km zusätzli. Konzentrationserhöhung
Salzspray	1,5 ha /km neu belastete Flächen	0,5 ha/km zusätzliche Versalzung

Vermeintliche Entlastung Hamburg durch die A 22

Nach der vom Land Niedersachsen in Auftrag gegebenen Studie „Fernstraßennetz im Nord-Westdeutschen Küstenraum“ (2004) führt die A 22 bezogen auf das Jahr 2015 im besten Fall zu einer Entlastung Hamburgs zwischen 1,5 und 3 Prozent. Die West-Umgehung als Fortsetzung der A 20 würde mit rund 5 Prozent zwar eine bessere Entlastungswirkung haben.
Eine deutliche Entlastung könnte es nur durch eine nahe Umgehungsautobahn geben.
Die Stauprobleme auf der A 1 – insbesondere um die Großräume Bremen und Hamburg – können durch die A 22 nicht gelöst werden, weil sie kaum durch Kapazitätsengpässe verursacht werden. Vielmehr entspringen sie den Unwägbarkeiten des Verkehrsflusses, wie Unfälle und Verkehrsspitzenzeiten, und der Tatsache, dass Großstädte, wie Bremen und Hamburg, das Ziel der Verkehrsbewegungen sind. In dem Bericht „Mobilität 2020“ von acatech 2006 (Mitwirkende des Berichts sind viele Autohersteller) wird dargestellt, dass selbst bei Unterstellung einer völlig intakten Infrastruktur in den großen Zentralräumen, wie Hamburg, Bremen, Ruhrgebiet u. a., auch nach den getätigten Investitionen des Bundesverkehrswegeplans zu den Spitzenstunden (besonders 17 – 18 Uhr) Engpässe zu erwarten sind. Der für die Notwendigkeit der A 22 oft angeführte Stau im Elb-

[19] Belastung Straßennetzes 2015 „Fernstraßennetz im nordwestdeutschen Küstenraum“ (2004)“
[20] Wobei ein weitere Ausbau des BAB-Netzes kritisch bewertet wird, weil alternative Verkehrsträger so nicht im Vordergrund stehen
[21] Die Umweltverträglichkeitsprüfung von Großprojekten. Beiträge zur Umweltgestaltung, Erich Schmidt Verlag, 1985

tunnel entsteht[22] nach, zu über 90 Prozent aus den privaten und wirtschaftsseitigen Aktivitäten der Metropolregion Hamburg selbst

Um die Wirkung der A22 abschätzen zu können, ist es deshalb nötig den weiteren Ausbau der A1 in die Verkehrsmodelle zu integrieren.

Forderung:
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. Auch die Verkehrsbündelung durch die B495 ist zu prüfen und die Nullvarianten ist realistisch zu planen. Der (erweiterte) Ausbau der A1 als Alternative ist nicht geprüft und als realistische Alternative in den Abwägungsprozess integriert. Damit ist auch zu prüfen, ob die A22 überhaupt für den vordringlichen Bedarf geeignet ist. Eine Vernachlässigung der 0-Variante mit Bezug auf den BVWP und den Gesetzgeber ist nicht logisch und nachvollziehbar, da sich die A22 nicht im vordringlichem Bedarf und baureifen Planungsstand befindet.

Bewertung der biologischen Vielfalt/ UVS-Untersuchung

Einleitung

Die Bürgerinitiative gegen die A20/ A22 hat am 15.3.2006 eine Stellungnahme für die nach §5 UVPG beizubringenden Unterlagen im Rahmen der Vorbereitung des ROV gegenüber der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau & Verkehr abgegeben[23]. Diese Hinweise wurden in dem ROV-Verfahren nicht berücksichtigt. Viele der damals eingeforderten Untersuchungen und Unterlagen liegen heute nicht vor. Der Verfahrensträger hat hier fahrlässig agiert. Die damals formulierten rechtlichen Bedenken konnten durch die ROV-Unterlagen nicht ausgeräumt werden.
Folgende Einzelaspekte sind eingefordert worden und wurden nicht (ausreichend) realisiert (Auszüge):

- Erhöhung der Untersuchungsräume/ -tiefe
- Faunistische Prüfung ist zu intensivieren, da sie nicht geeignet ist die im BVWP besondere naturschutzfachliche Prüfung zu realisieren
- Keine Begrenzung der Prüfkorridore
- Ausreichend großer Zuschnitt aller untersuchten Räume
- Die Bedeutung der Region und ihrer Raumwiderstände muss sich in der Untersuchungstiefe und -intensität festmachen.
- Keine Begrenzungen z.B. von repräsentative Flächen, Reduzierung auf wenige Arten
- Herstellen einer Flächenvergleichbarkeit durch eine validierbare Bewertungsgrundlage
- Konsequenzen von Schutzgebiettrennungen und Vernetzungslücken („Trittsteingebiete“) für den Genaustausch
- Darstellung einer Vorher-Nachher-Projektion zur (verständlichen) Folgeabschätzung
- Keine Beschränkung auf „gefährdete und streng“ geschützte Arten und vollständige quantitative Artenerfassung.

[22] Prof. Kutter von der TU Hamburg, Arbeitsbereich Verkehrssystem und Logistik, „Wegeplanung verfehlt strategische Ziele – Ein Bundesverkehrskonzept tut Not!“ Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6.2004
[23] Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen A20/ A22 (Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf) zum Vorschlag für die nach § 5 UVPG beizubringenden Unterlagen im Rahmen der Vorbereitung des ROV für die geplante BAB 22: Teilaspekt faunistisches Untersuchungskonzept und Kartierung vom 15.3.06

- Erfassung des faunistischen Raumwiderstands auch anhand der Summe nachrangig schützenswerter Arten.
- Erfassung der hoch schützenswerten Arten in der Region 415-417, da viele Arten nicht ornithologisch erfasst sind.

Die verschiedenen Untersuchungsräume sind mit unterschiedlicher Untersuchungstiefe abgehandelt worden. Dies führt zu einer verzerrten Vergleichsbildung und Abwägung von Trassen, die nicht den wissenschaftlich notwendigen Stand wiedergibt. Einzelne Beispiele (z.B. Fledermauskartierung und fehlende Kartierung hoch schützenswerter Arten) zeigen, dass die Untersuchungen oberflächlich und nicht mit der ausreichenden Fundierung stattgefunden haben. Die Auswahl „geeigneter Untersuchungsflächen“ ist nicht ausreichend für eine umfassende Bewertung. Außerdem sind die Auswahlkriterien nicht transparent.
Einige Bewertungen im Untersuchungsbericht sind unhaltbar, so werden z.B. Schädigungen der Otterpopulation bei der Ostequerung durch „geeignete Bauwerke ausgeschlossen“. Dies wird von Fachleuten massiv angezweifelt.
Dies macht einen Trassenvergleich im Rahmen einer UVS unsinnig und unmöglich. So ist nicht nur der Raum auf der nördlichen Osteseite sehr viel detaillierter dargestellt sondern auch im großräumigen Vergleich (östlich/ westlich der Weser) sind unterschiedliche und nicht akzeptable Detailierungstiefen bei der ökologischen Bewertung zu beobachten.

Grundsätzliche Bewertung der Untersuchungskonzeption der UVS

a) Säugetiere
(Fledermausvorkommen siehe gesonderter Abschnitt)

b) Insekten
Neben dem im Untersuchungskonzept dargestellten Untersuchungsumfang wird die Bestandserfassung von Insekten (z.B. Libellenvorkommen Hammaher Moor, Horsterbeck, Mühlenbach, Oste) auf gesondert ausgewählten Flächen notwendig. Die Untersuchung streng geschützter oder in den Anhängen der FFH-Richtlinie aufgeführter Arten reicht nicht aus.

c) Avifauna
Die ausgewählten Probeflächen sind nicht repräsentativ und im Untersuchungskonzept nicht nachvollziehbar begründet. „Grünland“ und „Gartenland“ wurden gleichgesetzt und generell nur eine mittlere Bedeutung zugeordnet.
Bei der Bewertung müssen Art und absehbarer Schwere des Eingriffs im Untersuchungskonzept Rechnung getragen werden. Damit eine Vergleichbarkeit erreicht wird, müssen für jeden Raum alle Arten erfasst werden, die direkt von dem Vorhaben betroffen sein können, also auch solche, die zunächst ohne Bedeutung für die Avifauna erscheinen. Um zu einer haltbaren Aussage zu gelangen, müssen mindestens fünf vergleichbare Probeflächen untersucht werden. Unabhängig davon sind Lebensraumkomplexe, die nach Auswertung der vorhandenen Daten eine Bedeutung für Brutvögel, Gast- und Rastvögel erwarten lassen, wegen des Umfanges der zu erwartenden Auswirkungen vollständig zu erfassen, auch wenn sie im erweiterte Rand der Trassenvariante liegen.

Die Beschränkung auf gefährdete und streng geschützte Arten ist nicht nachvollziehbar. Im Hinblick auf das spätere Ermitteln und Beschreiben der Auswirkungen kommt es nicht ausschließlich darauf an, ob betroffenen Arten besonders geschützt sind oder nicht. Neben der quantitativen Erfassung der gefährdeten Arten wird eine qualitative Erfassung der „übrigen“ Arten dringend erforderlich, um den Raum zwischen Elbe und Oste ausreichend abzubilden.

Die vorgeschlagene Anzahl der Begehungen entspricht nicht den „Qualitätsstandards für den Gebrauch vogelkundlicher Daten in raumbedeutsamen Planungen“ (Projektgruppe Ornithologie und Landschaftsplanung der deutschen Ornithologen-Gesellschaft, 1995). Danach, wie generell bei Untersuchungen des avifaunistischen Arteninventars, sind mindestens 7 Tageskontrollgänge erforderlich und ein weiterer Mitte/Ende Juni zur Verifizierung von z. B. Wiesenweihenvorkommen. In hoch differenzierten Räumen und bei Vorlage von Verdachtsmomenten bzgl. des Vorkommens hoch schützenswerter Arten sind zusätzliche Begehungen erforderlich (Nachkontrolle).

Das Untersuchungskonzept legt nicht dar, wie der Zusammenhang und die Vernetzung von Lebensräumen dargestellt werden soll. Vögel sind aufgrund ihrer hohen Mobilität besonders für die Bewertung zusammenhängender Biotopkomplexe und Lebensräume geeignet (bspw. Wasserkruger Moor und Willes Heide). Viele Arten sind in ihren Habitatansprüchen auf eine komplexe Biotopausstattung angewiesen. Aus diesem Grund ist die Bewertung der Auswirkungen durch Zerschneidung gesondert auszuführen. Eine flächendeckende Erfassung der Avifauna bis zu einer Entfernung von jeweils 1000 m beidseits aller Trassenvarianten ist entgegen der Vorhaben des Planungsbehörde dringend nötig. Es ist gesondert zu prüfen in welchem Umfang die Schneidung bzw. geringe Entfernungsführung Auswirkungen auf die Avifauna dieser Restbiotope hat (z.B. Horsterbeck, Willes Heide, Mühlenbach) auch wenn sie sich weiter als 1000 m von möglichen Trassen erstrecken. Diese Untersuchungsgrenze begründet sich in dem Vorkommen u.a. von Eisvogel, Bekassine, Brachvogel, Kiebitz, Rotmilan, die alle einen Aktionsradius von mindestens 1000 m haben. Aus vermutlich praktischen Erwägungen wurden nur die straßenbegleitenden Räume in der Bewertung zu Grunde gelegt, die aufgrund von Fluchtdistanzen und Bebauungen von der Vogelwelt eher gemieden werden. Diese Begrenzung ist rechtlich nicht haltbar und ist in jedem Fall für den Bewertungsraum großflächig (mind. 1000 m entlang der Trasse) auszuweiten.

Der Rückgang von für die Avifauna optimal ausgestatteten Lebensräumen führt dazu, dass auch suboptimale Lebensräume genutzt werden. Auf den Grünlandflächen in der Region kommen u. a. als Brutvogel vor Kiebitz, Großer Brachvogel und Bekassine vor. Die Bedeutung des Grünlandes als Vogellebensraum ist wegen fehlender Probeflächen nicht ausreichend bewertet worden.

d) Amphibien

Das Suchband für Amphibien ist mit 500 m beidseits der Trassen zu gering. Die planungsrelevanten Amphibienarten weisen alle einen Aktionsradius auf, der größer ist als 500 m. Es sollten also die Gewässer mindestens 500 m (und nicht nur 200 m) beidseits der Trassenvarianten untersucht werden (d. h. insgesamt in einer Breite von 1000 m). Wegen der Beurteilung des möglichen Zerschneidungseffekts sollte jedem Laichhabitat der Sommer- bzw. Winterlebensraum zugeordnet werden.

e) Reptilien

Die potentiellen Lebensräume für Reptilien sollten wegen des Aktionsradius von Kreuzotter und Schlingnatter in einem Suchband von mindestens 500 m beidseits der Trassenvarianten auf Vorkommen untersucht werden.

Bewertung Untersuchungsraum Elbe bis Ostequerung

Die Bewertung der Varianten Ost 3b und Ost 2 ist aus faunistischer Sicht absolut unzureichend und nimmt weder vorliegende Kartierungen/ Erhebungen noch die beobachtete Artenvielfalt vor Ort auf. Auf den Abschnitten 415 bis 417 fehlen beispielsweise Erfassung und Bewertung von; Brutvorkommen des Eisvogels in Höhe Oste/ Horsterbeck sowie Wochenstuben, Quartiere und Vorkommensbestimmungen von Fledermäusen, die in dieser Gegend großflächig anzutreffen sind (siehe gesonderte Hinweise):

Hier sind schwerwiegende planerische Fehler gemacht worden, die eine Neubewertung der Region erforderlich machen.
Forderung: Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind entsprechende Beobachtungen zu machen, Kartierungen nachzubessern, die Bewertungen anzupassen und adäquat bei der Trassenwahl zu berücksichtigen.

Einzelhinweise zu fehlenden planungsrelevanten Daten:

Es fehlen konkrete Bewertungen von Brut- und Rastvögeln und deren Kartierungen. U.a. sind nicht berücksichtigt: Brutplätze Weisstorch(Burweg), Bakassine (Hammaher Moor), Brachvogel (überall), Kiebitz (überall) sowie Rastvogelbestände von z.B. Kranich (Hammaher Moor, Breitenwisch, Burweg), Kampfläufer (nahe Oste), Rotmilan (Engelschoff, SG Oldendorf, Kuhla), Raubwürger (Oste/ Horsterbeck → Brut ?).
So findet sich z.B. auch der **avifaunistisch** bedeutsame Bereich zwischen Ostedeich und L113 nicht in der Bewertung wieder (z.B. Vorkommen größerer Kiebitzpopulationen und Rebhühner). Ebenso ist der Burgbeckkanal als Lebensraum z.B. der Ringelnatter nicht erfasst. In der UVS-Unterlagen (Natura 2000 und Artenschutz) sind im Bereich Burweg/Horst/Bossel keine Grünlandflächen verzeichnet. Dies entspricht genauso wenig den Fakten, wie die fehlende Darstellung des Grünlandes bei Burweg/Breitenwisch, das den Weißstörchen und Kranichen als wichtiges Nahrungshabitat dient. Für Brachflächen im Randbereich der FFH-Gebiete Wasserkrug und Willes Heide sind Vorkommen des Wachtelkönig zu beobachten (BUND Stade). Ebenfalls unberücksichtigt ist in diesem Bereich (Kehdinger Moore und nicht nur im FFH-Gebiet Wasserkruger Moor) das Vorkommen des bundesweit stark gefährdeten Moorfrosches (Hauptverbreitungsschwerpunkt). Seine Lebensraumbeziehungen werden gestört, bzw. vernichtet.

Die Zerstörung von **Habitatstrukturen** wie z.B. Waldinseln (z.B. nordwestlich Kuhla), Feldgehölze (z.B. Bossel) sind für die Region nicht ausreichend berücksichtigt und angegeben. Diese haben existentielle Auswirkungen auf das Vorkommen des **Roten Milan**. Die halboffenen Weidelandschaften sind besonders zu erfassen, da sie für Braunkehlchen und Neuntöter wichtig, sind, die zwischen Himmelpforten und Oldendorf vorkommen. Die Biotop-(Lebensraum)Ausstattung ist also nicht angemessen zu Grunde gelegt worden, denn wertgebend sind für das Gebiet Himmelpforten-Breitenwisch-Burweg-Engelschoff auch die teils offenen, teils halboffenen, weitgehend ungestörten Grünland-Graben-Komplexe mit z.T. noch gut ausgeprägter Beetstruktur (u.a. hohe Bedeutung als Lebensraum für Wiesenbrutvögel). Kleinflächig sind auch die seltenen Feucht- und Nassgrünlandbiotope aufzunehmen. Eine besondere Bedeutung haben die ungenutzten Restmoorflächen insbesondere auch die die Populationsentwicklung von Insekten und der Avifauna.

In der UVS Anlage3, Karte9, Blatt2 (**Fledermäuse**) hat es im Bereich Drochtersen-Ostequerung keine Untersuchungen gegeben. Es sind also weder die Wasserfledermäuse (z.B. Horsterbeeck) noch die Fledermäuse in den Wallhecken berücksichtigt worden. Auch weitere Quartiere in der Region sind nicht erfasst. Es finden sich hier auch keine Daten aus der Fledermauskartierung zum Windpark Kranenburg (Details zu Fledermäusen: siehe gesonderter Abschnitt).

Es liegen Beobachtungen und z.T. Kartierungen (z.B. im Rahmen der Planung von Windkraftanlagen) für Flora und Fauna vor, die nicht berücksichtigt wurden. Auch Beobachtungen von Ornithologen, Landwirten und z.B. des BUND-Stade legen eine mindestens landesweite hohe Bedeutung des Gebietes nahe. Die Planungsunterlagen sind hier nicht ausreichend fundiert und führen zu einer unzulässigen Abwertung der Bedeutung der biologischen Vielfalt.

Die Kartierung der Brutvögel ist unzureichend und lückenhaft (z.B. Eisvogelpopulation, Bekassine - siehe auch tabellarische Aufstellung).

Die Aufnahme von **Insektenpopulationen** hat nicht stattgefunden. So wurden umfangreiche Vorkommen von Libellen (Blaue- und Grüne Mosaikjungfer / Arktische Smaragdlibelle, z.B. Horsterbeck, Kajedeich, Hammaher Moor, SG Oldendorf) nicht kartiert.

Auch die Flora wurde nicht ausreichend kartiert und bedeutsame Arten wurden nicht berücksichtigt. So kommt z.B. die Sumpfschwertlilie (Iris pseudacorus) in der Region in vielen Wiesen-Gräben vor.

Die Niederung des **Gräpeler Mühlenbaches** wird im Landschaftsrahmenplan und im Landschaftsplan als so hochwertig eingestuft, dass sie als geplantes Naturschutzgebiet und geplantes Landschaftsschutzgebiet dargestellt wird. Sie stellt im Biotopverbund mit der Osteniederung einen Hochwertigen Lebensraum dar, der als potenzielles FFH-Gebiet zu werten ist. Die Niederung [24] ist als besonders schutzwürdiges Ökosystem, mit 126ha Niedermoor/Sumpf, Feucht/Nassgrünland kartiert. Die hat eine sehr hohe Bedeutung durch zahlreiche geschützte Biotope (Nass- und Feuchtgrünland, mesophiles Grünland (§28 NNatG)) und als Habitat für zahlreiche Wiesenbrüter sowie Weißstörche. So ist die Gräpeler Mühlenbach-Niederung ein bedeutendes Brutvogelgebiet (Braunkehlchen, Kiebitz, Neuntöter, Schwarzkehlchen) mit hoher Bedeutung für Kleinsäuger. In der UVS wird der Bereich der Niederung des Gräpeler Mühlenbaches unterbewertet.

Der für die **Oste** relevante zunehmende Fischotterbestand ist nicht berücksichtigt bzw. eine direkte Betroffenheit durch die Trassenlage wird ausgeschlossen (z. B. Vermeidung von Beeinträchtigungen durch artgerechte Überbrückung der Fließgewässer). Die Datenquelle ist zudem vollständig veraltet. Diese Setzung ist nach Experteneinschätzung fachlich falsch, denn die Störung der Fischotterpopulation und seiner Ausbreitung kann nicht mit derartigen Maßnahmen unterbunden werden. Da eine Ausbreitungstendenz nachweisbar ist und Otter-Einzelbeobachtungen in der Höhe Kranenburg-Burweg Expertenseitig als realistisch eingestuft worden sind, hat eine Bestandsaufnahme nördlich Bremervörde und eine fachliche Einschätzung der absehbaren Einschränkungen durch die Trassenführung zu erfolgen.

Das auf die **Avifauna** untersuchte Gebiet Nr.16 (regional bedeutsam) orientiert sich in seinen Abgrenzungen nicht an realen Wertigkeiten. Die teils offenen und halboffenen, weitgehend ungestörten Grünland-Graben-Komplexe werden in ihrer Bedeutung als Lebensraum für Wiesenbrüter nicht berücksichtigt.

Die hier anzutreffenden **Feucht- und Grünlandbiotope** werden nicht angemessen bewertet und sind hinsichtlich ihrer Bedeutung nicht korrekt eingeschätzt. Durch die Trassenführung werden Nist, Brut- und Wohnstätten zerstört und regional bedeutsame Fauna beeinträchtigt (z.B. Eisvogel – Näheres siehe Tabelle).

Das **Schutzgut „Boden“** wird nicht angemessen berücksichtigt. So hat z.B. die geplante Bauweise der "Dammpressung" auf Moor- und Marschböden (UVS Seite 352) erhebliche Auswirkungen auf das Grund- und Schichtwasser. Die Aussage auf UVS Seite 486: "Eingriffe in Grund- und Schichtwasser finden nicht statt" ist daher nicht nachvollziehbar.
Es ist zudem unzureichend , dass die erheblichen Beeinträchtigungen durch Versiegelung

[24] ist in der Kartierung für den Naturschutz wertvoller Bereiche in Niedersachsen (L2520 Bremervörde) unter der Nummer 133

oder Zerstörung der natürlichen Bodenfunktion als nicht "erheblich" bewertet werden und so nicht in den Raumwiderstand einfließen. Grundsätzlich erfüllt das gewählte Bewertungssystem im Bereich Boden nicht die Anforderungen im ländlichen Raum.

Die Auswirkungen auf die **Gewässer** der Region sind nur unzureichend abgebildet. Die Erfassung, Beschreibung und Bewertung der Fließgewässer ist nicht nachvollziehbar und u.E. nicht korrekt. Die Oste wird als "Binnen- Schifffahrtsweg" abgestuft, obwohl sie diese Aufgabe in der Realität kaum erfüllt. Nur in Bezug auf gesetzlich festgelegte Überschwemmungsflächen wird sie gewertet. Dies ist eine zulässige Abwertung. Zahlreiche Bäche, wie der Gräpeler Mühlenbach, die Horsterbeck und der Großenwördener Seekanal werden überhaupt nicht erwähnt. Das die Elbmarsch gemäß UVS Seite 167 eine relativ geringe Dichte von Fließgewässern haben soll ist nach dieser Negierung von Gewässern dann zwar nachvollziehbar, aber führt zu einer vollkommen falschen Schlussfolgerung.

Auf die Bewertung der **Trennungswirkung** der Trasse auf zusammenhängende für den Naturschutz wichtige Feuchtwiesen und zwischen den FFH-Gebieten Wasserkrug und Willes Heide wird ungerechtfertigter Weise vom Planer verzichtet. Es werden lediglich Ringelnatter und Moorfrosch genannt und andere Arten ausgeklammert.

***Forderung*:** Alle aufgeführten Einzelnachweise sind nach wissenschaftlichem Standard abzuarbeiten und zu konkretisieren und in die entsprechende Bewertung der Region einzufügen. Eine Veränderung der Gesamtbewertung der Region ist vorzunehmen und die Vorzugstrassenwahl ist zu revidieren. Vorgenommene Setzungen bezügl. der Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Populationen sind wissenschaftlich zu fundieren bzw. zu revidieren.

Trennwirkung der A22 im Untersuchungsgebiet

(siehe auch gesonderter Textteil FFH-Bewertung)

Die Trennwirkung der A22 ist nicht ausreichend bewertet und mit konkreten Daten untermauert (fehlende Vernetzung von Biotopen durch s.g. „Trittsteingebiete"). Die Auswirkungen des fehlenden Genaustausches zwischen benachbarten Habitaten (z.B. FFH Wasserkrug und Willes Heide / Oste und Horsterbeck / Hohes Moor und Oste) ist hinsichtlich seiner Folgen nicht ausreichend bewertet. Die Unterstellung, dass bauliche Maßnahmen eine Wanderbewegung sicherstellen ist nicht fundiert und haltbar. Entsprechende Nachweise sind nicht erbracht. Eine Schadensbilanz ist nicht erstellt. Da für die Sicherung der Artenvielfalt ..."ein landesweiter Biotopenverbund aufzubauen.." ist und naturbetonte Gebiete in ausreichender Größe und Verteilung zu erhalten, zu schützen und zu entwickeln sowie untereinander durch ein System nicht oder nur extensiv genutzter Flächen zu verbinden sind"[25], kommt der entsprechenden Kartierung/ Erfassung eine besondere Bedeutung zu. Gerade in der Region nördlich Himmelpforten und westlich Oldendorf sind die vorhandenen unzerschnittenen Räume für die faunistische Bewertung besonders sensibel zu beachten[26]. Der Bereich zwischen Himmelpforten/Oldendorf/Kranenburg ist als nachrichtliche Darstellung des BFN als „unzerschnittene verkehrsarme Räume" ausgewiesen. Diese Räume sind für den Arten- und Biotopschutz von herausragender Bedeutung aber deren Auswirkung sowie die erwarteten Einschränkungen wurden nicht genau erfasst[27].

[25] LROP/RROP 2.1. s. 39
[26] Bundesamt für Naturschutz, 1999
[27] Anspruch ist auch formuliert im REGIONALEN RAUMORDNUNGSPROGRAMM 2004 des LK Stade (B 5 „Einer Zersiedlung der Landschaft ist entgegenzuwirken. Freiraum ist (....) grundsätzlich zu erhalten und in seiner ökologischen und sozialen Bedeutung zu sichern und zu entwickeln...."

Forderung: Der Gesamtbereich ist „sehr hohe" Raumwiderstandsklasse einzuordnen und mit entsprechenden faunistischen Untersuchungen genau zu belegen (besonders hinsichtlich der o.g. Trennwirkung). Eine flächendeckende Erfassung der Fauna bis zu einer Entfernung von jeweils bis zu 1000 m beidseits der BAB-Trasse wird im Rahmen des ROV als notwendig erachtet. Zusammenhängende Lebensräume mit zu erwartender Bedeutung für Tiere sind mit einzubeziehen, auch wenn sie sich außerhalb dieser Zone befinden.

Oste: Verinselung durch Zerschneidung des Oste-Biotopes

(siehe auch gesonderter Textteil FFH-Bewertung)

Die Oste ist, besonders im Abschnitt zwischen Elm und Burweg, ein besonders wertvolles, nicht überformtes Gewässer mit natürlichen Uferrandstreifen, das vielen seltenen Tierarten einen Lebensraum bietet. Dies schlägt sich nieder in der Ausweisung als Naturschutzgebiet und als Schutzgebiet von internationaler Bedeutung (der EU gemeldetes Gebiet nach Flora-Fauna Habitat-Richtlinie, FFH). Das Gebiet ist in weiten Bereichen, besonders zwischen Gräpel und Burweg, als für den Naturschutz wertvoller Bereich und als überregional bedeutsames Gebiet für Brut- und Gastvögel gekennzeichnet[28]. Die wertvollen Biotopstrukturen und die damit einhergehende Artenvielfalt lassen sich nur erhalten, wenn das Areal nicht zerschnitten wird und in seiner Größe nicht eingeschränkt wird.

Forderung: Es müssen entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden, die verdeutlichen, welche Konsequenzen eine Verinselung der Biotope durch die A22-Ostequerung hat und ob es durch die BAB zu einer Abwanderung bis hin zum irreversiblen Verlust der Arten kommen kann. Der Prüfkorridor ist wegen der besonderen Bedeutung des Fließgewässers für die Fauna der gesamten Region entsprechend auszudehnen, wenn die Oste in 1000m Entfernung von der BAB tangiert wird. Die bisherigen Beobachtungsgebiete sind zu eng bemessen.

Bedeutung des Elbniederungsmoores nicht ausreichend bewertet

Das Elbniederungsmoor ist weitgehend in seiner Funktion zerstört. Trockenlegung, Abtorfung und Kultivierung haben es von einer Ausdehnung von über 12.000 ha zwischen Geest, Elbe und Oste auf Bruchstücke von insgesamt etwa 85 ha schrumpfen lassen. Zudem gibt es Zerschneidungen durch Straßenquerungen (B495, Kreisstraße Hüll-Drochtersen, Kreisstraße Hammah-Assel, sowie Groß Sterneberg-Stade). Das Hochmoor ist zwar weitgehend zerstört, aber die Struktur, in der es entstanden ist, blieb erhalten. Es ist die Senke zwischen den Elb- und Osteufern und der Geest, in der sich durch Wasseranstau auf Marschboden das Torfmoos ansiedeln und ausbreiten konnte. Auch nach Torfabbau und Entwässerung des Torfkörpers lassen sich genau die Bereiche ausweisen, in denen Hochmoor entstehen konnte.

Die Wiederherstellung eines wachsenden Hochmoores wird derzeit auf industriellen Flächen und Torfabbau sowie auf öffentlichen und privaten Flächen am Rand von Restmoorstücken praktiziert. Im Rahmen der Biodiversitäts-Bemühungen der Bundesrepublik und der stattfindenden Klimaveränderung ist die Erhaltung und Wiederherstellung großflächiger aktiver Moorbereiche dringend erforderlich. Hochmoore stellen Lebensraum spezieller Pflanzen- und Tierarten dar, sind CO2-Speicher und puffern Klimaextreme ab.

Großflächige Moore waren Bestandteil unserer Landschaft, und nur in ihrer Großflächigkeit können Hochmoore global klimawirksam wieder werden.Für das Elbniederungsmoor gilt es, dieses als Ge-

[28] nach NLWKN 2005

samtheit zu betrachten und möglichst große Flächen zu regenerieren und miteinander zu verbinden. Dabei gilt es nicht nur, die Oberfläche dieses Lebensraumes zu betrachten, sondern auch den Marschkörper darunter. Dieser weist eine filigrane Struktur auf, die aus dem Lebensraum vor der Hochmoorbildung hinterlassen wurde. Es sind die Kleibänke und Gezeiten-Wasserläufe, die unter der Torfschicht zu finden sind und offensichtlich noch immer auf die pflanzliche Besiedlung wirken.

Die bisherigen Eingriffe in das Hochmoor der Elbniederung haben die Funktion dieses Lebensraumes zum Erliegen gebracht, aber nicht seine Regenerationsfähigkeit zerstört. Die Eingriffe sind reparabel, wenn auch mittelfristig, wie die bisherigen Maßnahmen zeigen. Auch die Straßenquerungen durch das Moor sind oberflächliche Eingriffe, und in ihrer Ausdehnung behindern sie die Vernetzung. Der Eintrag von Schadstoffen (auch über große Entfernungen) hat negative Wirkungen aus die Funktionsfähigkeit der Moore.

Eine Autobahnquerung stellt einen schwerwiegenden, nicht reparablen Eingriff dar mit dem erforderlichen Bodenaustausch zwecks Standsicherheit, der Ausdehnung und dem stetigen Eintrag von Abgasen, sowie der Opfer von Organismen (Säuger, Vögel, Insekten, Spinnen) durch den laufenden Verkehr.

Forderung: Explizite Untersuchungen der BAB auf das Elbniedrungsmoor (Bau- und Betrieb) sind durchzuführen.

Folge-Untersuchung der Dammbauweise

Die spezifische Bauweise der BAB zwischen den Burweg und Drochtersen (Überwindung von mehr als 10 m Höhenunterschied wg. Landschaftsprofil, Bahnstrecke und B73 erfordern eine Dammbauweise) ist bei den Untersuchungen nicht gesondert hinsichtlich der Auswirkungen auf Flora und Fauna (insb. Trennwirkung) bewertet worden. Extreme Auswirkungen auf die Populationsentwicklung und den Genaustausch sind zu erwarten.

Forderung: Die Auswirkungen auf die Flora/Fauna müssen wegen ihrer besonderen räumlichen Wirkung intensiv untersucht werden. Außerdem sind die Auswirkungen der besonderen Verlärmung auf die Fauna darzustellen und bei der Trassenbewertung zu berücksichtigen

Frühere Untersuchungen nicht ausreichend berücksichtigt

Das Gebiet zwischen Oste und Elbe wurde bereits im LRP des Landkreis Stade als schützenswert genannt. Dieses Gebiet ist aufgrund der Geländehöhen (Vernässung) hervorragend als Entwicklungsgebiet für Natur und Landschaft geeignet und kommt aus diesem Grund für einen Trassenverlauf nicht in Frage.

Aus diesem Grund ist in den Gutachten, die zur Westtrasse der A20 im Bereich Engelschoff/Breitenwisch/ Burweg erstellt wurden (und die in diesem Bereich identisch mit der „Vorzugstrasse“ A22 ist), für u.a. die Bereiche der Marschen und der Moorgebiete des Kehdinger Landes **ein sehr hoher ökologischer Raumwiderstand** ermittelt worden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass

1. Diese Untersuchungen nicht einbezogen wurden/ keine Bezugnahme stattfindet
2. Eine abweichende Bewertung stattfindet
3. Eine abweichende Bewertung nicht ausreichend kommentiert wird.

Forderung: Der Landschaftraum nördlich Himmelpforten zwischen Breitenwisch und Burg erfüllt die Voraussetzung für die Ausweisung eines LSG. Er repräsentiert einen landschaftlich vielfältigen und

kleinteiligen Übergang von einer Geestinsel in die Marsch und in das Moor. Eine entsprechende Bewertung muss durchgeführt werden und stattfinden.

Gesamtbewertung/ Fazit

Die für die UVS angestellten Untersuchungen sind nicht geeignet, um eine vergleichende Bewertung der Trassen in Hinblick auf ihren Raumwiderstand durchführen zu können.
Forderung: Die Referenzflächen sind räumlich zu eng gefasst und der Untersuchungskorridor muss entlang der kompletten Linie mindestens 2 km betragen.

Die geplanten drei Untersuchungsdurchgänge erfüllen nicht den Mindeststandard (üblich sind 6-8 Untersuchungen).
Forderung: Eine wissenschaftlich fundierte und ausreichend häufige Durchführung von Untersuchungsläufen hat stattzufinden.

Zusammenhängende Biotope wurden nicht ausreichend berücksichtigt.
Forderung: Zusammenhängende, für den Naturschutz wertvolle Lebensräume wie Niederungen, Moore, Feuchtgebiete müssen auch zusammenhängend bewertet werden. Pro Biotoptyp sollten mindestens fünf Flächen untersucht werden. Das Oste-Biotop ist als Verbundgebiet zu klassifizieren und entsprechend zu würdigen

Die Region zwischen Elbequerung-Oste ist hinsichtlich der faunistischen Ausstattung nur unzureichend untersucht. In den Unterlagen ist die biologische Bedeutung der Region nicht adäquat dargestellt und vorhandene Kartierungen und reale Gegebenheiten sind nicht berücksichtigt. Die vorliegenden Daten/ Quellen sind fast alle veraltet (20-30 Jahre) und damit nicht aussagekräftig. Die Beschränkung auf gefährdete und streng geschützte Arten ist nicht nachvollziehbar
Forderung: Zur Charakterisierung und Bewertung des Ist-Zustandes sind auch deshalb weitergehende Untersuchungen notwendig. Aktuelle Kartierungen sind durchzuführen. Wissenschaftlich fundierte Daten sind zu erheben.

Im Abwägungsvergleich der Varianten erfolgt eine nicht statthafte Überbetonung einzelner Schutzgüter, die planerischerseits zu vergleichenden Werteinschätzungen führen, die nicht statthaft sind, da im hier betrachteten Untersuchungsgebiet keine vergleichbaren Betrachtungen stattgefunden haben. Zwischen den Streckenpunkten 415-417 hat ein Analyse mit vergleichbarer Datendichte nicht stattgefunden, was zu einer nicht statthaften Abwertung und zur Auswahl der Vorzugsvariante geführt hat.
Forderung: Die korrekte hohe Bewertung der Raubwürger-Population im Nordkorridor ist einer korrekten (!) und umfassenden Darstellung von Schutzgütern in anderen Regionen gegenüber zu stellen. Eine gleichwertige Gegenüberstellung einzelner Regionen hat unbedingt stattzufinden.

Der Untersuchungsumfang wird dem im Bedarfsplan festgeschriebenen naturschutzfachlichem Planungsauftrag und der Einstufung der A22 in die höchste Umweltrisikostufe nicht gerecht. Eine Beschränkung der Untersuchungen auf wenige Artengruppen und einzelne Untersuchungsflächen sowie ausgewählte Raumwiderstände/ Schutzgüter ist nicht geeignet, eine korrekte UVS-Bewertung durchzuführen. Der Ausschluss von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen (Oste-Biotop) ist fahrlässig und fehlerhaft.

Forderung: Im gleichen Umfang wie die Untersuchungstiefe muss sich die Qualität und Quantität der Untersuchungen nach der faunistischen/ floristischen Bedeutung des Gebietes richten und nach der Intensität der zu erwartenden Auswirkungen. Die Reduktion der faunistischen Untersuchungen auf repräsentative Probeflächen sowie die Beschränkung auf wenige Artengruppen mit

Indikatorfunktion ist deshalb kein geeignetes Mittel zur Bewertung des Raumes zwischen Elbe und Ostequerung, denn der hier betroffene Raum ist in weiten Teilbereichen von großer Bedeutung. Sie sind unzureichend für die UVS-Bewertung, besonders hinsichtlich der besonderen Einschätzung der A22 im BVWP.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen sind absolut unzureichend (siehe gesonderter Textteil).

Es ist deshalb **fehlerhaft**, dass willkürlich **eingeschränkte Untersuchungen** zu einer **Differenzierung von Trassenvarianten** führen, bei der hochwertige Gebiete dann durch genau diese Einschränkungen der Untersuchungen abgewertet und in der Folge überbaut werden.

Der Artenreichtum in den Regionen Hammaher Moor (FFH Wasserkrug), Kajedeich/ Seemoor sowie Horsterbeck, Bossel-Burweg; Oste und Mühlenbach sind nicht adäquat abgebildet und sind unzulässigerweise mit einer zu geringen Bewertung versehen. Schützenswerte Arten und Räume sind nicht aufgenommen bzw. wurden nicht untersucht. Die Summe der allein in dieser Region anzutreffenden Raumwiderstände ist nur teilweise bzw. unzureichend in der UVS dargestellt werden. Die Bewertung des Bereiches ist also unzureichend. Die vorgenommenen Begrenzungen (z.B. repräsentative Flächen, Reduzierung auf wenige Arten, Negierung von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen,..) sind kein hinreichendes Mittel die Raumwiderstände gesetzestreu zu erfassen und abzuarbeiten.

Damit ist der Auftrag einer "Besonderen naturschutzfachlichen Prüfung im Rahmen der BVWP-Kategorisierung" als nicht abgearbeitet anzusehen.

Eine korrekte UVS-Bewertung muss es außerdem ermöglichen, dass die Untersuchungsergebnisse eine Aussage zur grundsätzlichen Bedenklichkeit des Projektes zulassen. Dies sehen wir in diesem Fall nicht erfüllt.

Aufstellung/ Übersicht Flora und Fauna im Untersuchungsgebiet 415-417

Avifauna in Engelschoff/ Engelschoff Moor/ Breitenwisch/ Hammahermoor/ Burweg/ Kuhla/ Bossel / SG Oldendorf

überall = Engelschoff Moor, Engelschoff, Königsmoor, Neuland, Hammaher Moor

Art	Ort		Zeitpkt	SPEC*	EEC**	Bern***	Bonn	Sonst	*Hinweise*
Amsel		überall	oft	4	2	3	2		Brut
Austernfischer		Moor/Wiesen	oft	Bestände rückläufig					Brut
Bachstelze	Hammaher Moor	Neuland	mehrmals						
Baumläufer	Hammaher Moor		mehrmals						Brut
Baumpieper	Engelschoff		mehramls						Brut
Bekassine	Hammaher Moor	Moor/Wiesen	oft			3	2	dto	Brut
Birkenzeisig	Engelschoff	Moor/ Wiesen	mehrmals						2006
Blässhuhn	Hammaher Moor	Moor/Düker Nld	oft		2	3		AEWA	
Blaukelchen		Moor/Wiesen/Garten	mehrmals		1	2	2		
Blaumeise		überall	oft	4		2			Brut
Braunkehlchen	Kuhle	Bossel	mehrmals		2				Brut
Buchfink		überall	oft	4		3			Brut
Buntspecht		überall	oft			2			Brut
Bussard	Breitenwisch, Horst		mehrmals						Wiesen
Dohle		überall	oft	4		2			2006
Dompfaff	Hammaher Moor		oft						
Dorngrasmücke		Moor/Wiesen	mehrmals	4		2	2		Brut
Eichelhäher		überall	oft			3			Brut
Eisvogel	Engelschoff	Horsterbeck, Oste (zw Horst + Neuland)	mehrmals	3	1	2		Art. 1 Richtlinie 79/409/ EWG	Brut im Deich
Elster	Hammaher Moor	Horsterbeck/ Oste	oft			3			Brut
Erlenzeisig	Hammaher Moor	Engelschoff	mehrmals						

Fasan	überall		immer						Brut
Feldlerche	Hammaher Moor, Horst	Engelschoff Moor, Breiten-wisch	mehrmals	3	2	3			Brut
Feldsperling	Engelschoff		mehrmals						Brut
Fitis		Engelschoff Moor	mehrmals						Brut
Flussseeschwalbe		Engelschoff Moor	mehrmals		1	2	2	AEWA	
Gänse	überall		mehrmals						2006
Gartengrasmücke		Engelschoff Moor	oft	4		2	2		Brut
Gartenrotschwanz	Hammaher Moor	Engelschoff Moor	mehrmals	2		2	2		Brut
Gelbspötter	Engelschoff		mehrmals						Brut
Gimpel		Engelschoff Moor	oft			3			Brut
Girlitz		Engelschoff Moor	mehrmals	4		2			
Goldammer	Hammaher Moor	Wäldchen	mehrmals	4		2			Brut
Grauammer		Wiesen/Felder Engelschoff	mehrmals	4		3			
Graugans	Königsmoor	Hammaher Moor	oft		2	3	2		
Grauortolan		Horsterbek/Felder	mehrmals	2	1	3			
Graureiher	Hammaher Moor	überall	oft			3			Brut
Grauschnäpper	Hammaher Moor	Garten/Wiese, Engelschoff Moor	oft	3		2	2		Brut
Großer Brachvogel	Hammaher Moor, Breitenwisch,	Moor/Wiesen, Seemoor	selten	3W	2	3	2		Brut, viele Jungvögel
Grünling		Garten	mehrmals	4		2			Brut
Grünspecht	Breitenwisch	Engelschoff-Moor	mehrmals	2		2			
Habicht	überall		oft						Brut
Haubenlerche		Wiesen rundum	selten	3		2			
Haubentaucher		Engelschoff	mehrmals						Brut
Haus-/Feldsperling		überall	oft			3			Brut
Hausrotschwanz		Engelschoff	selten						Brut
Heckenbraunelle	Engelschoff	Breitenwisch	selten						auch Brut
Hökerschwan	Königsmoor		oft		2	3	2		
Jagdfasan		überall	oft		2	3			
Kampfläufer		Moor/Wiesen	mehrmals	4	1 bis 2	3	2		
Kiebitz	Hammaher Moor, Breitenwisch, Bossel	Moor/Felder Engelschoff, Burweg	oft		2	3	2	AEWA	Schwärme, viel Jung-vögel, Brut
Klappgrasmücke	Engelschoff								Brut
Kleiber	Breitenwisch,	Horst, Moor	oft			2			auch Brut
Knäckente		Königsmoor	oft	3		3	2	dto/CITES1	
Kohlmeise	Hammaher Moor	Königsmoor	oft			2			Brut
Kolkrabe	Breitenwisch	Engelschoff	mehrmals						Wiesen, in 2006/ 2007
Kranich	Hammaher Moor	Königsmoor	selten	3	1	2	2	CITES1	2006/ 2007
Krickente	Königsmoor		oft		2	3	2		
Kuckuck	Hammaher Moor; HorstHorsterbeck	Wäldchen Nld, Breitenwisch,	selten			3			Brut
Lachmöwe		überall	oft		2	3			
Mantelmöwe		Königs-moor/Tümpel	mehrmals		1	RL gefähr. Arten IUCN 2007			
Mäusebussard		überall	oft			2	2		Brut
Mehlschwalbe		Hof	oft			2			Brut
Misteldrossel		überall	selten	4	2	3	2		Brut
Mittelspecht	Neuland	Wäldchen/Garten	mehrmals	4	1	2			
Mönchsgrasmücke		dto	oft	4		2	2		Brut
Neuntöter	Kuhla/ Bossel	Wäld-chen/Wiese/Nld	mehrmals	3	1	2			Brut
Nilgans	Hammaher Moor		selten						Brut
Nonnengans	Hammaher Moor		oft						
Priol		Engelschoff	mehrmals						Brut
Rabenkrähe	Engelschoff Moor	Breitenwisch	mehrmals						auch Brut
Raubwürger	Burgweg	Horsterbeck	selten			1			2006
Rauchschwalbe	Hammaher Moor	Engelschoff Moor	mehrmals	3		2			Brut
Rebhuhn	Ostedeich	Moor/Wiesen/Ost edeich	mehrmals	3	1	3			Brut
Reiherente		Königsmoor	oft		2	3	2		
Ringeltaube		überall	oft	4	2	3			Brut
Rohrammer	Neuland	Moor	oft			2			Brut
Rohrdommel	Königsmoor	Dükergraben Nld	2004/2007	3	1	2	2	AE-WA/IUCN22 007	
Rohrweihe		Königsmoor	oft		1	2	2	CITES 1	Brut

Rotkelchen		überall	oft	4		2	2		
Rotmilan	Engelschoff; Hammaher Moor	Wiesen/ Weiden	selten						2006/ 2007
Rotschenkel	Neuland	Moor/Wiesen	oft	2	2	3	2	dto	Brut
Saatkrähe		dto	oft			3			
Schaf-/Bachstelze	Hammaher Moor	Wiesen Engel-schoff	oft			2			Brut
Schilfrohrsänger		Moor	selten	4		2	2		
Schleiereule	Hammaher Moor, Bossel	Engelschoff Moor, Breiten-wisch	oft	3		3		CITES1	Brutplätze
Schnatterente	Königsmoor		mehrmals	3	2	3	2	dto	
Schwanzmeise		überall	oft			3			Brutplätze
Schwarzhalstaucher		Königsmoor	oft			2	2		
Schwarzkopfmöwe		Königsmoor	mehrmals	2	1				
Schwarzspecht	Engelschoff		mehrmals						Brut
Seeadler	Oste (Horst + Burweg)	Oste (Gräpel)	selten						2004, 2006, 2007
Seeschwalbe	Breitenwisch (altes Schöpfwerke)								Brut
Silberreiher	Burweg-Oste-Horsterbeck		oft					streng ge-schützt (BNatSchG)	Nahrung, Brut (?)
Silbermöwe		Königsmoor	oft						
Singdrossel		überall	oft	4	2	3	2		
Sommergoldhähn-chen		überall	oft	4		2	2		
Sperber	Hammaher Moor Oldendorf	Waldstückchen, Breitenwisch	oft			2	2	dto	vielerorts auch Brut
Sperling	Hammaher Moor		oft						
Spießente		Königsmoor	mehrmals	3	2	3	2	dto	
Star	Hammaher Moor	Engelschoff Moor	oft			3			Brut
Steinkaus	Hammaher Moor								
Steinschmätzer		Moor/Wiesen	selten			2	2		
Stieglitz		überall	selten			2			Brut
Stockente		überall	oft		2	3	2	dto	Brut
Sturmmöwe		Königsmoor	mehrmals		2	3			
Sumpfmeise	Engelschoff		mehrmals						Brutplätze
Sumpfohreule		Engelschoff Moor	mehrmals	3	1	2		dto	
Tannenmeise	Hammaher Moor, Breitenwisch	Engelschoff Moor	oft			3			
Teichhuhn	Neuland	Moor/Düker Nld	oft		2	3			Brut
Teichrohrsänger		Moor	mehrmals	4		2	2		
Trauerschnappe	Hammaher Moor								
Trauerseeschwalbe	Neuland	Engelschoff	mehrmals	3	1	2	2	dto	
Tüpfelsumpfhuhn		Königsmoor	Sommer07	4	1	2	2	AEWA	
Türkentaube	Hammaher Moor	Breitenwisch	mehrmals			3			
Turmfalke		überall	oft	3		2	2	dto	Brut
Turteltaube		Wäldchen Nld	selten	3	2	3		CITES1	
Uferschnepfe		Moor/Wiesen	mehrmals	2	2	3	2	dto	Brut
Wachholderdrossel		Moor/Wiesen	oft	4W	2	3	2	Wintergast	Brut
Wachtel	Engelschoff		mehrmals						Brut
Waldkauz		Engelschoff, Engelschoff Moor	oft	4		2		dto	Brut
Waldlaubsänger	Hammaher Moor		oft						Brut
Waldorheule	Hammaher Moor	Breitenwisch, Neuland	selten						Brutplätze
Wasserralle		Moor/Düker Nld/Egs	selten		2	3			
Weißstorch	Hammaher Moor; Breitenwisch, Estorf	Wiesen rundum Engelschoff Moor	oft	2	1	2	2	AEWA	Brut in Estorf
Wespenbussard		Ostedeich Nld/Garten	mehrmals	4	1	2	2	CITES 1	
Wiesenpieper		Wiesen rundum	oft	4		2			Brut
Wiesenweihe		Wiesen rundum Engelschoff Moor	oft	4	1	2	2	dto	
Wintergoldhähnchen		Garten/Wiese	oft	4		2	2		Brut
Zaunkönig	Hammaher Moor, Breitenwisch	Engelschoff Moor	oft			3			Brutplätze
Ziegenmelker		Moor	mehrmals	2	1	2			
Zilpzalp	Engelschoff Moor	Neuland	mehrmals			2	2		Brut
Zwergdommel	Königsmoor	Tümpel Nld	mehrmals		1	2			

Quelle: Umweltdaten Niedersachsen, NLÖ, Beobachtungen Anwohner

*SPEC = Species of European Conservation Concern
SPEC1 = Weltweit bedrohte Arten
SPEC2 = Arten deren Population bzw. Brutgebieten auf Europa konzentriert ist
SPEC3 = Arten mit Populationen bzw. Brutgebieten die nicht hauptsächlich auf Europa konzentriert sind
SPEC4 = Arten mit Populationen bzw. Brutgebieten in Europa, deren Bestand sich in einem günstigen Zustand befinden
** EG-Richtlinie über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten v. 02.04.1979. (sogen. ROTE LISTE).
EEC1 = Richtlinie 79/409/Anhang 1
EEC2 = Richtlinie 79/409/Anhang II/1 und II/2
EEC3 = Richtlinie 79/409 Anhang III/1 und III/2
***Berner Übereinkommen vom 19.09.79 (Convention on the Conversation of European Wildlife and natural Habitats)
Bonner Konvention vom 23.06. 1979 (Convention on the Conversation of Migratoy Species of wild animals) - Bonn1 und Bonn2
AEWA = Argument on the Conservation of African-Eurasien Migratory Waterbirds.
Washingtoner Artenschutzübereinkommen von 1973 (letzte Änderung 03/97) CITES 1 und CITES 2

Säugetiere, Insekten, Amphibien im Untersuchungsraum 415-417

Art	Ort	Zeitpunkt	Rote Liste	FFH	BArtSchV
Säugetiere					
Reh	überall	oft	n		
Bisam	Gräben/Tümpel/Moor/Oste	oft	ja		
Wanderratte	überall	oft	ja		
Hausratte	überall	gelegentlich	ja		
Feldmaus	überall	oft	ja		
Haselmaus	überall	gelegentlich	ja		
Spitzmaus	überall	gelentlich	n		
Hausmaus	Garten/Haus	gelegentlich	ja		
Schermaus	überall	gelegentlich	ja		
Hase	Wiesen/Felder	oft	ja		
Fuchs	Wiesen/Ostedeich	selten	ja		
Iltis	überall - Hof/Ställe	selten	ja		
Mäusewiesel	Wiesen/Hof	oft	ja		
Marderhund	Wald Königsmoor / Wasser-krug	2006	ja		
Steinmarder	Siedlungen	2003/2007	ja		
Igel	Garten	oft	ja	stark gefärdet	bes. geschützt
Eichhörnchen	Garten	oft	ja		bes. geschützt
Maulwurf	überall	oft	n		
Fischotter	Oste/ Burweg	selten	ja	stark gefärdet	
Schlangen u. Eidechsen					
Ringelnatter	Teich/Horsterbeek	oft	3		geschützt
Kreuzotter	Moor / Wasserkrug	selten	2	n	bes. geschützt
Blindschleiche	Moor. Grünland, Siedlung	mehrmals	n		bes. geschützt
Zauneidechse	Moor, Siedlung	mehrmals	3	stg geshützt	bes. geschützt
Kröten, Frösche, Molche					
Erdkröte	Garten/Tümpel	oft	n	n	bes. geschützt
Gelbbauchunke			2	2	dto
Laubfrosch	Bossel Wald	mehrmals	2	2	dto
Moorfrosch	Moor, Königsmoor, Hamma-herMoor	oft	2	2	dto
Grasfrosch	Garten/Wiesen/ Grünland	oft	V	n	dto
Teichmolch	Tümpel/ Grünland/ Moor	oft	n	n	geschützt
Kammmolch	Tümpel	oft	3	3	dto
Insekten/Schmetterlinge					
Admiral	Apfelbaum/Garten	mehrmals			
Kleiner Fuchs	Garten	dto			
Tagpfauenauge	Garten	dto			
Aurorafalter	Garten	dto	3		

Zitronenfalter	Garten/Waldrand	dto	3		
Großer Kohlweißling	Garten	oft			
Schwalbenschwanz	Auf Willi	Aug 07	3		
Biene	überall	oft	n		
Erdhummel	Blumenbeet	oft	n		
Feldhummel	Blumenbeet	oft	n		
Hornisse	Garage/Garten	oft	3	gefährdet	
Deutsche Wespe	überall	oft	n		
Feldwespe	überall	oft	n		
Holzschlupfwespe	überall	mehrmals	n		
Eichenbockkäfer	überall	dto			
Wespenbockkäfer	überall	dto			
Marienkäfer	überall	oft			
Maikäfer	Moor/ Horsterbeek	mehrmals			
Rosenkäfer	Moor	mehrmals			
Lederlaufkäfer	Engelschoff Moor	oft			
Wasserflorfliege	Engelschoff Moor	oft			
Grashüpfer	Engelschoff Moor	oft			
Ohrenkneifer	Engelschoff Moor	oft			
Tausendfüssler	Engelschoff Moor	oft			
Blaugrüne Mosaikjungfer	überall	oft			geschützt
Hufeisen-Azurjungfer	Moor/ Horsterbeek	oft	3		dto
Prachtlibelle blau/lila	Horsterbeck- Oste	oft	2		streng geschützt
Grüne Mosaikjungfer	Horsterbeek/ Moor / Hammaher Moor / Kajedeich	selten	1	vom Ausst.bedroht	streng geschützt
Fische					
Aal	Oste/Horsterb.	mehrmals	3	3	geschützt
Hecht	Horsterb.	oft			
Barsch	Horsterbeck	oft			
Brassen/Plötz	Horsterbeck	oft			
Rotaugen	Horster- u. Burgbeek	oft			

Quelle: Umweltdaten Niedersachsen, NLÖ, Beobachtungen Anwohner

Teilgebiet: Fledermausvorkommen

Laut Aussage der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr waren für die Wahl der Vorzugsvariante vor allem rechtliche Artenschutz-Aspekte relevant. Rechtliche Artenschutzaspekte wurden unter anderem als Hauptgründe für den Ausschluss der Trassen des Nordkorridors, Ost 3 und Ost 4 genannt. (Informationsveranstaltung für Gemeinden, TÖBs, Bremervörde 3. Juli 2007 / Informationsveranstaltung, Himmelpforten 27. September 2007 / Planungsunterlagen). Für den Artenschutz wurde dabei nach Auskunft der Planungsbehörde eine besondere Prüfung außerhalb der UVS durchgeführt. Die Ergebnisse führten dazu, dass die Trassen Ost 3 und Ost 4 als nicht umsetzbar gelten und nicht weiter vorgeschlagen werden. Im Trassenvergleich wurde der Artenschutz (Schutzgut Tiere und Pflanzen) mit der Wertstufe „sehr hoch“ (= hohe Konfliktdichte) und als Ausschlusskriterium dargestellt.

Die Abwägung nach Artenschutzkriterien ist nicht nachvollziehbar, da die Datengrundlagen unvollständig und somit nicht vergleichbar sind. Am Beispiel der Erfassung von Fledermäusen stellen wir diesen Sachverhalt dar.

Punkt 3.4. der „Faunistischen Untersuchung Fledermäuse[29]“ wurde nicht abgearbeitet. Es gibt wenige Datenerfassungen und die Auswahl der Untersuchungsflächen ist nicht nachvollziehbar begründet. Östlich der Oste (bis zur Elbquerung) gibt es nennenswerte Fledermausvorkommen, die durch verschiedene Kartierungen (teilweise erstellt im Zusammenhang mit Windparkplanungen im Landkreis Stade) belegt sind. In der faunistischen Kartierung wird aber lediglich eine Fläche für die Strukturkartierung angeführt.
Die vorliegenden Daten² (einzusehen beim Landkreis, Gemeinden) wurden nicht berücksichtigt, obwohl einige Untersuchungsflächen direkten im Trassenbereich liegen. Darüber hinaus können die Bevölkerung in den Dörfern, ortsansässige Jäger, Landwirte, Biologen sowie Hausbewohner etc. verwertbare Hinweise geben, da viele Fledermausquartiere seit Generationen bekannt sind. Diese Quelle wurde ebenfalls nicht genutzt.

Bezüglich der Methodik, der Erfassung und Bewertung ergeben sich deshalb folgende fehlerhafte Planungen:
1. Es wurden nur punktuelle Daten erfasst und keine flächendeckend Kartierung im Bereich der verschiedenen Trassen vorgenommen
2. Nur eine Fledermausart (baumbewohnend) wurde als „planungsrelevant“ bezeichnet und erfasst.
3. Die Anzahl der Begehungen war deutlich zu gering dimensioniert (lediglich zwei Begehungen).
4. Flugstraßen und Jagdhabitate wurden nicht/ nur unvollständig berücksichtigt.
5. Vorhandene Kartierungen wurden nicht einbezogen.

Erläuterungen

zu 1. (punktuelle Datenerfassung, keine Flächendeckung)

Die Auswahl der Kartierungsräume ist nicht repräsentativ. Insgesamt wurden ausschließlich 52 alte Waldbestände untersucht. Im gesamten Gebiet westlich der Oste wurden, abgesehen von einer Strukturkartierung[30] (keine Detektorbegehung) im Bereich Behrste, keine Kartierungen vorgenommen. Bis auf diese Ausnahme befinden sich alle Flächen im westlichen Planungsgebiet. In den Gebieten, in denen mehr Flächen untersucht wurden (z.B. Ostfriesische Geest), wird die hohe Wertigkeit richtig abgeleitet. Ferner ist bei der Auswahl der Untersuchungsflächen nicht begründet, warum bei einigen Bereichen eine „Trassenoptimierung nicht möglich“ war.

Fledermäuse bewohnen auch alte Bäume, die nur Bestandteil einer Baumreihe oder eines Knicks sind, so dass die Einschränkung auf alte Wälder nicht sinnvoll ist. In den Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf sind Quartiere in einer Baumreihe alter Erlen im Bereich Bossel und Breitenwisch in unmittelbarer Trassennähe sowie im Bereich Estorf/Bötz, ebenfalls in unmittelbarer Trassennähe nachgewiesen, die in der UVS nicht berücksichtigt wurden.

Fazit: Die Vergleichbarkeit der Daten oder gar ihre Verwendung als Kriterium zu Festlegung der Vorzugsvariante ist nicht gegeben.
Forderung:
- Flächendeckende Nachkartierung im gesamten Planungsgebiet in einer Trassenumgebung von mindestens 1000m
- mind. 6 Begehungen zwischen April/ Mai und September/Oktober

29

Bezug: digitaler Planungsordner; UVS, Anlage 3, Faunistische Untersuchungen, Endbericht, erstellt von Ökoplan - Institut für ökologische Planungshilfe. (Kap. 2.4. Methodik der Fledermaus-Erfassung, Kap. 3. Ergebnisse: Bestand und Bewertung, 3.4. Fledermäuse.; sowie Anl.3, Anhang 4; Karte 9

- o Berücksichtigung der für verschiedene Fledermausarten geeigneten Habitate
- o Gleiche Vorgehensweise und Methodik im westlichen und östlichen Teil des Plangebietes in verschiedenen Landschaftseinheiten..

zu 2. (Reduktion auf eine Art)

Die Quartiere im Planungsgebiet östlich der Oste befinden sich überwiegend in Gebäuden, wie es für ländliche Strukturen in der Marsch und für waldarme Gebiete auf der Geest typisch ist. Alte Hofanlagen und Scheunen bieten verschiedenen hier vorkommenden Arten seit Generationen optimale Quartiersbedingungen und sind dokumentiert durch Beobachtungen der Bewohner - in Einzelfällen sogar durch Fotografien.
Fledermäuse – alle hier vorkommenden Arten - sind nach EU Recht durch FFH RL Anhang IV geschützt. Daher ist die Unterscheidung in „planungsrelevante“ Baumbewohner und nicht „planungsrelevante“ Hausbewohner hinfällig und rechtlich nicht haltbar.
In den Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf gibt es nennenswerte Fledermausvorkommen. In den Samtgemeinden sind mindestens 3 Quartiere (Wochenstuben) in Wohn- und Wirtschaftsgebäuden nachgewiesen, die direkt im Verlauf der Trasse liegen, also vermutlich zum Abriss vorgesehen sind. Diese Quartiere befinden sich in Breitenwisch, Burweg und Estorf. Damit widerspricht die Planung dem geltenden europäischen Recht.
Darüber hinaus sind weitere (ca. 20) Quartiere dokumentiert, die in unmittelbarer Trassennähe (40 – 300m) liegen und somit stark beeinträchtigt wären. Hier handelt es sich teilweise um Wochenstuben, teilweise um Sommer- bzw. Winterquartiere.

Fazit: Die Einschränkung der Kartierung auf wenige Arten bzw. Habitate ist nicht zulässig, da alle Fledermausarten einen Schutzstatus genießen. Durch die angewendete Aussage kommt es zu einer Schieflage der Daten zwischen eher waldreichen Gebieten und waldarmen bzw. Marschflächen. Die ermittelten Daten werden den verschiedenen Landschaftseinheiten und der Einschätzung der jeweiligen Bestände nicht gerecht.
Forderung:

- o Nachkartierung aller im Plangebiet vorkommenden Fledermausarten 2008
- o Berücksichtigung aller für verschiedene Fledermausarten geeigneten Habitate
- o Begehungen nach üblicher Praxis (mind. 5-7 Begehungen zwischen April/ Mai und September/Oktober, Netzfang).

zu 3. (Anzahl Begehungen zu gering)

Die übliche Kartierungspraxis sind mindestens 5-7, je nach vorliegenden Gegebenheiten bis zu 10 Begehungen, um aussagekräftige Daten zu Fledermausvorkommen zu erhalten. Die Begehungen müssen zu relevanten Nachtzeiten jeweils von April/Mai bis September/Oktober mit Detektoren durchgeführt werden. Da das Nahrungsspektrum durch die unterschiedliche Insektenverteilung während der genannten Monate wechselt, werden auch unterschiedliche Fledermausarten dort angetroffen. Diese Begehungspraxis wird in fast allen Bundesländern angewendet. Im Landkreis Stade haben ebenfalls mindestens 5-6 Begehungen im Zuge der Windparkplanungen Oldendorf, Drochtersen, Hammah etc. stattgefunden. Es ist ein massiver Planungsfehler, dass bei einer entsprechend aufwändigen und Landschaft verändernden Planung wie der A22 andere Maßstäbe angelegt und der Mindeststandard nicht eingehalten wird. Die durch sporadische Begehungen erhaltenen Daten sind nicht aussagekräftig und somit nicht vergleichbar bzw. verwertbar, da nicht einmal die Hälfte der üblichen Minimalanforderungen erfüllt sind. Die vergleichsweise hohe Zahl an Quartieren, die bei nur zwei Begehungen ermittelt wurde, lässt den Schluss zu, dass hier weitaus größere Fledermausvorkommen vorliegen und mit weiteren Quartieren gerechnet werden kann.

Fazit: Es wurden nur einige der hier vorkommenden Arten erfasst, die Erhebung liefert eher zufällige, keine repräsentativen Ergebnisse.
Forderung:
- o Nachkartierung 2008 mit mind. 5-7 Begehungen zwischen April/ Mai und September/Oktober
- o Berücksichtigung der für verschiedene Fledermausarten geeigneten Habitate
- o Zusätzliche Erhebung durch Netzfang.
- o Kartierung nur durch anerkannte Experten

zu 4. (Unvollständige Berücksichtigung von Flugstraßen/ Jagdhabitate)

Alle Erhebungen beziehen sich ausschließlich auf Waldgebiete. Waldränder stellen zwar häufig Flugstraßen dar, bilden aber nur einen kleinen Teil des Spektrums. In insgesamt eher waldarmen Gebieten (östlich der Oste) werden andere linienförmige Landschaftselemente als Flugstraßen genutzt, z. B. Fließgewässer, Straßen mit altem Baumbestand, Alleen, Hecken, Knicks, Ränder von Obstbaugebieten etc.. Drei regelmäßig genutzte Flugstraßen, beschrieben in der Eingriffsbewertung zum Windpark Oldendorf, werden von der geplanten Trasse gekreuzt: Die Straße K 4 zwischen Kranenburg und Oldendorf, ab Quartier in Bossel nach Blumenthal und in Estorf Richtung Osten entlang eines Feldwegs.
Westlich von Bossel liegt ein Jagdgebiet besonderer Bedeutung. Das in diesem Bereich liegende Feuchtbiotop mit Kleingewässer, das direkt an/ bzw. auf der Trasse liegt, stellt darüber hinaus einen wertvollen Lebensraum für verschiedene geschützte Amphibienarten dar. Weitere wichtige Jagdgebiete befinden sich trassennah westlich von Oldendorf sowie östlich von Estorf, also genau im Korridor der Trasse. Neben diesen gutachterlich bestätigten Flugstraßen existieren weitere nachgewiesene langjährige Flugrouten. Von jedem Quartier aus ist von mehreren (bis zu 8) Flugstraßen in die Jagdgebiete auszugehen. Wird eine bestehende Flugstraße von einem Hindernis - in diesem Fall der Autobahntrasse - zerschnitten, stellt dies für die meisten Fledermausarten eine große Bedrohung dar und zeigt sich in einer hohen Mortalitätsrate. Wenige Arten überqueren das zerschneidende Element in ca. 5m Höhe, viele Arten überfliegen das Hindernis in einer Höhe von nur 1m bis 1,50m, was meist tödlich endet. Einige Arten stoppen vor dem Hindernis und drehen um, d. h. bestehende Jagdreviere können nicht mehr genutzt werden. Besonders bei der im Fledermausgebiet notwendigen Dammbauweise führt das Vorhaben zu extremen Schädigungen in der Fledermauspopulation.
Alle Straßen, auf denen schneller als 80 km/h gefahren wird, bedingen, wie in wissenschaftlichen Untersuchungen belegt, eine hohe Mortalität. Dies ist mit dem Artenschutz unvereinbar. Der Schutz des Individuums ist u.a. durch § 42 Bundes-Naturschutzgesetz (BNatSchG) geregelt.
Alle Myotis-Arten reagieren zudem negativ auf Licht.

Fazit: Die Gefährdung ist unvereinbar mit dem Artenschutz nach EU Recht durch FFH RL Anhang IV und § 42 Bundes-Naturschutzgesetz.
Forderung:
- o Kartierung aller Flugstraßen
- o gesicherte Realisierung geeigneter Überbrückungs- bzw. Untertunnelungsmaßnahmen an allen Querungsstellen
- o Erfassung der Sonderauswirkungen durch Dammbauweise des Trassenkörpers, insbesondere in den extrem betroffenen Gebieten zwischen Breitenwisch und Bossel.

zu 5. (vorhandene Kartierungen nicht einbezogen)

In der Einleitung zur Anlage 3, Faunistische Untersuchungen auf Seite 1 heißt es:„Weiterhin wurden bei den Naturschutzbehörden vorliegende faunistische Daten recherchiert, auf ihre Plausibilität und Verwendbarkeit hin überprüft und ggf. in die Auswertung der im Gelände erfassten Daten und/oder deren Bewertung mit einbezogen bzw. als Hinweise bzgl. gezielter und systematischer

Erfassungen verwendet.“ Auf Seite 18, unter 2.9. “Auswertung planungsrelevanter Daten anderer Quellen“ wird diese Aussage noch einmal bestätigt: „In Vorbereitung der faunistischen Kartierungen sowie in Ergänzung zur eigenen Erfassung wurden Daten und Hinweise zu faunistischen Vorkommen Dritter, u.a. der Landkreise Stade, Ammerland, Cuxhaven, Wesermarsch und Rotenburg (Naturschutzbehörden) herangezogen. Insbesondere zur Auswahl der zu erfassenden planungsrelevanten Arten sowie der Untersuchungsflächen war u.a. eine vertiefte Auseinandersetzung mit für das Untersuchungsgebiet vorhandenen Daten sowie mit hier potentiell vorkommenden Arten notwendig.

Es liegen verschiedene Gutachten / Eingriffsbewertungen im Landkreis Stade vor, die im Zusammenhang mit Windenergieanlagen erstellt wurden. Mehrere dieser Gutachten decken auch Teile des Planungsgebietes im Bereich der Trassenvarianten bzw. der Vorzugsvariante ab. Diese Gutachten wurden nicht einbezogen[31]. Auf ihrer Grundlage wurden auch keine neuen Erhebungen durchgeführt.

Fazit: Die Behauptung, es seien vorliegende faunistische Daten recherchiert worden, ist für das Schutzgut Tiere und Pflanzen, hier: Fledermäuse, nicht zutreffend. Es sind planungstechnische und planungsrechtliche Fehler begangen worden, die zu einer Fehlbewertung der Region zwischen Hammaher Moor und Ostequerung führen .
Forderung:

- Die vorliegenden Daten müssen in die Erfassung und Bewertung einbezogen und ggf. durch neue Kartierungen (nach üblicher Praxis, mind. 5-7 Begehungen zwischen April/ Mai und September/Oktober, Netzfang) bestätigt und auf andere Trassenbereiche ausgedehnt werden.
- Eine Neubewertung der Region hat zu erfolgen

Bewertung und Forderung:
Da es sich in der Region 415-417 nicht um Einzelvorkommen handelt, liegt ein großflächiges Verbreitungsgebiet im Range eines herausragenden **Biotopenverbundes** vor. Eine entsprechende Analyse und Bewertung hat im Rahmen des ROV zu erfolgen und ist bei der Planung zu berücksichtigen. Eine FFH-RL-Anhang 4-Würdigung muss vorgenommen werden.

Wir behalten uns vor, eigene Bestandserhebungen von anerkannten Gutachtern durchführen zu lassen und im Rahmen des ROV zu einem späteren Zeitpunkt einzubringen.

Die Fledermausvorkommen werden parallel detailliert der EU-Kommission gemeldet.

[31] Eingriffsbewertung Fledermäuse, Windparkplanung Oldendorf , I.f.Ö.N.N. Bremervörde, 24.11.1996. Entsprechend (I.f.Ö.N.N. Bremervörde, 24.11.1996) für Drochtersen und Hammah (Süd und Nord)

Fledermausvorkommen SG Oldendorf und Himmelpforten, Sommer 2007 (und seit 1996)

Ort	Landschaft	Bemerkungen
Behrste	Hof +Waldlichtung	Beobachtungen Frühjahr bis Herbst
Blumenthal, Stellberg	Allee	Beobachtung Flug
Bossel , am Kuhlaer Wald Nähe B 73	Wallhecke	Quartier (**)(geplante Ausfahrt)
Bossel Dörpstraat	Hof	Quartier (**)
Bossel, Regenweg	Viehstall	Quartier (**)
Bossel, Ri Osten, Kuhlaer Wald	Wallhecken, Wald	Jagdgebiet besonderer Bedeutung (**)
Breitenwisch, an L 113	Gebäude, Scheune Obsthof	Quartier Scheune
Breitenwisch, an L 113/ K 81	Hofstelle, alte Linden	vermutlich. Wochenstube im Dach (Einflug)
Breitenwisch, an L113	Scheune, Hof	Quartier (**) Scheune hinter Holzverschalung
Breitenwisch, Todtenweg	Haus, Feld, Garten	Flug entlang Haus und Baumreihe
Breitenwisch,Dorfstraße	Grundstück, Haus	Beobachtung Flug
Brobergen, westlicher Ortsrand	Haus/ Gehöft	Paarungsquartier (**)
Brobergen, westlicher Ortsrand	Baumhöhle	Paarungsquartier (**)
Brobergen, westlicher Ortsrand		verm. PaarungsquartierTeichFM
Burweg; im Vieh	Hof mit altem Eichenbestand, Stallungen (Kühe)	Quartier Zwergfledermäuse (**)
Drochtersen, Sietwender Schleusenfleet	Fließgewässer	Flugstraße (**)
Engelschoff	Scheune, Hof	Quartier in Scheune (**)
Estorf	Wiese	Jagdgebiet (**)
Estorf , Landstraße	alter Reetdachhof	Quartier (**)
Estorf Feldweg	Weide, Bäume	Quartier vermutl. in Baum
Estorf FLTeich, Feldweg Ri Osten	Laubbäume am Feldweg	Flugstraße (**)
Estorf Wietstruck	Wohngebäude, Garten, Baumbestand	Quartier (**)
Estorf, Bötz	Acker, Wald	Flugstraße
Estorf, Feuerlöschteich	Gewässer	Jagdgebiet (**)
Estorf, Feuerlöschteich Ri W,Quartier		Flugstraße (**)
Estorf, In de Lögen	Hof und Feldweg nach Süden	Flugstraße
Estorf, Ole Dörpstrot	Haus, Garten, Baumbestand	Beobachtung Flug
Estorf, Osterberg	Weide, Bäume	Quartier vermutl. in Baum
Estorf, östl. Feldmark Ri Oldendorf	strukturreiche Landschaft	Jagdgebiet besonderer Bedeutung (**)
Estorf, Seemoor	Wohngebäude, Garten, Baumbestand	Quartier, Kotfunde
Estorf, westl. Feldmark		Jagdgebiet besonderer Bedeutung (**)
Gräpel,	Wiese	Jagdgebiet (**)
Gräpel, Ostestr., Dorfstr., Ostenfelde	Straßen, Bäume	Beobachtung Flug
Gräpel, Ostestraße, angrenz. Wiesen		Jagdgebiet besonderer Bedeutung (**)
Hammaher Moor	Hof	Beobachtung Flug
Hammaher Moor	Hof	Quartier Keller (**)
Hammaher Moor	Resthof, Alleinl., 2 off. Scheunen, Moorw, Wald	Quartier seit ca. 1930 (!) (**)
Horst, Burweg, Himmelpforten	entlang Horster Beeck	Flugstraße (**)
Hude	Hof mit Gebäuden, Bäumen	Beobachtung Flug
Hude	Hof, Kuhstall	Beobachtung Flug
Kranenburg bis Blumenthal, K 82		Jagdgebiet (**)
Kranenburg K4 bis Oldendorf	Allee, tw. alter Baumbestand	Jagdgebiet (**)
Kranenburg K4 bis Oldendorf	Straße mit Baumbestand (Allee)	Flugstraße (**)
Kranenburg, Im Viert/ L114	Gebäude, Scheune	Jagdgebiet
Kranenburg, In der Hörne	Hof	Quartier (**)
Neuland, Kamper Weg	Resthof, Alleinlage, Obsthof	Quartier
Oldendorf		vermutlich. Paarungsquartier
Oldendorf	Wiese	Jagdgebiet (**)
Oldendorf Ri Westen, Blumensiedlung		Flugstraße (**)
Oldendorf Ri Bossel, K66		Flugstraße (**)
Oldendorf Ri Westen n Estorf, 114		Jagdgebiet besonderer Bedeutung (**)
Oldendorf, auf der Kuhlen	Hof	Quartier (**)
Oldendorf, Feldweg Ri Estorf	Baumreihe,Büsche	Flugstraße
Oldendorf, Kuckucksweg	alte Baüme, Gärten, Gebäude	Beobachtung Flug
Oste, Nähe Brobergen	Hecken, Fließgewässer	vermutlich Flugstraße

(**) Kartiert I.f.Ö.N.N. (Gutachten) und/oder gesichert d. Bewohner

Abb. Vorkommen Fledermäuse Region Variante Ost 2

Bewertung der Flora

Bei der Bewertung dieses Schutzgutes sind einige methodische Fehler auffällig, die die Glaubwürdigkeit der Varianteneinstufung deutlich verringern[32].
Die Flora und Fauna wird im Raumwiderstand weitgehend nur insoweit gewichtet, wie sie zur Begründung eines Natura 2000 Gebietes beiträgt. Selbst geschützte Biotope wie Wallhecken, Feucht- und Nassgrünland und Binsen- und Hochstaudenreiche Naßfluren werden bei diesen reduzierten Wertfaktoren kaum zum Raumwiderstand. Die Vernichtung auch weniger wertvoller Biotope, wie Äckerflächen, Wiesen- und Weiden durch Verkehrstraßen ist, wenn auch qualitativ geringer als hochwertige Biotope, in den Raumwiderstand einzuarbeiten. Die in der UVS angewandten Erheblichkeitsschwellen führen dazu, dass der Verlust von mehreren hundert Hektar Acker, Wiesen- und Weidenflächen in keiner Weise in den Raumwiderstand einfließen. Bei der in der UVS gewählten selektiven Ermittlung des Raumwiderstandes auf sehr Hochwertige Biotope, tauchen diese Flächen nicht auf.

Wallhecken (HW):
In der Bestandsaufnahme der UVS, Seite 80 und den Bestandskarten zur Zevener Geest sind Wallheckenkomplexe aufgeführt. Hierunter fällt ein Wallheckengebiet bei Estorf. Auch in der Karte 7 zur UVS "Schutzgut Landschaftsbild" sind, wenn auch an den Rändern verkleinert, die Wallhecken als Komplex dargestellt. In der Bewertung (S. 137) werden die Wallhecken mit "sonstigen Nadelforsten", "ausgebauter Bach" sowie Ruderalfluren gleich bewertet. Diese Bewertung ist falsch. Wallhecken sind gemäß §§33 NNatG geschützte Biotope. Sie sind in ihrer Wertstufe durchgehend als "Sehr hoch" einzustufen.

Sonstiges Artenreiches Feucht- und Nassgrünland (GF):
In der Bewertung; Seite 138 wird "Feucht- und Nassgrünland" weitgehend " mit sonstigen Nadelforsten", "ausgebauter Bach" sowie Ruderalfluren gleich bewertet. Diese Bewertung ist nicht korrekt. Sonstige Artenreiche Feucht- und Nassgrünländer sind gemäß §§28 NNatG geschützte Biotope. Sie sind in ihrer Wertstufe durchgehend als "sehr hoch" einzustufen.

Seggen-, Binsen- und Hochstaudenreiche Nassflure (GN):
In der Bewertung; Seite 138 wird "Seggen-, Binsen- und Hochstaudenreiche Nassfluren" weitgehend "sonstigen Nadelforsten", "ausgebauter Bach" sowie Ruderalfluren gleich bewertet. Diese Bewertung ist falsch. Sie sind vielmehr gemäß §§28 NNatG geschützte Biotope. Sie sind in Ihrer Wertstufe durchgehend als "Sehr hoch" einzustufen.

Bewertung der FFH-Verträglichkeits(Vor-)prüfungen

Grundsätzliche Hinweise und Forderungen zur Methode

Die §§ 34 und 35 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bestimmen, dass Projekte und Pläne vor ihrer Durchführung oder Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) oder eines Europäischen Vogelschutzgebie-

[32] Einige Inhalte zum Abschnitt Flora stammen aus „Osteniederung, Oldendorfer Geest, Stader Elbmarsch - Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren der geplanten A22“, Dipl.-Ing. Landespflege Klaus Ebler, Estorf

tes zu überprüfen sind (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Die Erhaltungsziele umfassen die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes. Für die Oste-Region und die Bewertung der dortigen Schutzgebiete sowie ihrer korrekten Dimensionierung ist dies nicht erfolgt. Ebenso sind bei dem FFH-Gebiet Wasserkruger Moor keine Umfelduntersuchungen vorgenommen worden, um die dortige Dimensionierung des Gebietes (insb. auf Basis vorliegender Facheinschätzungen zur Größe des FFH-Gebietes) zu prüfen und korrekt zu erfassen.

Die FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete dienen nicht nur dem Erhalt der vorhandenen biologischen Vielfalt, sondern auch der Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger, ökologischer Wechselbeziehungen sowie der Förderung des genetischen Austauschs wildlebender Tier- und Pflanzenarten[33]. Entsprechende Verbunde sind herzustellen und Trennungen sind deshalb zu unterlassen. Für beide FFH-Regionen entlang der Trasse Ost 2 wird diese Vorgabe nicht erreicht.
Eine spezielle Begutachtung von Arten aus der FFH-RL Anhang IV wurde nicht vorgenommen (streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten). Außerdem müssen gemäß Art. 16 FFH-RL „die Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen“. Deshalb ist zu erfassen und darzustellen ob bzw. inwieweit Beeinträchtigungen der Population in einer Region zu erwarten sind. Eine entsprechende Listung fehlt.

Für beide FFH-Regione bleibt ungeklärt, wie genau mit der Verschmutzung des Oberflächenwassers durch den Strassenverkehr umgegangen wird (Gummiabrieb, Kraftstoffreste, Strassenabrieb etc.). Eine ungekärt Oberflächenversickerung in die angrenzenden Flächen ist auszuschließen. Eine genaue Darstellung der Entsorgung fehlt.

Einzelbewertung: Wasserkruger Moor und Willes Heide

Die A22-Trennwirkung der beiden FFH-Gebiete ist nicht ausreichend gewürdigt. Hoch schützenswerte Arten nach FFH-RL Anhang IV (Moorfrosch) sind extrem betroffen und die Trennwirkung der A22 ist durch den Hinweis auf Maßnahmen zur Wanderungsunterstützung nicht ausreichend gewürdigt. Die Zerschneidung von Biotopzusammenhängen bewirkt eine Vereinzelung der Tierpopulationen, eine Trennung von Teillebensräumen wie Sommerquartier und Laichplatz und eine Unterschreitung des Mindestraumbedarfs bei Tieren. Diese Folgen werden nicht untersucht.

Nach § 10 (2) Nr. 10 b) und Nr. 11 b) BNatSchG sind alle Arten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten.
Die fehlende Umgebungsbewertung zum FFH-Gebiet führt dazu, dass hochwertige und schützenswerte Flächen nicht entsprechend gewürdigt werden. Wir folgen außerdem der Einschätzung von Dr. Matthias Schreiber (Bramsche), dass die FFH-Fläche in Bezug auf werthaltige Moorwaldflächen deutlich zu gering bemessen sind und sich in der Gegend FFH-relevante Flächen (z.B. prioritäre Moorwälder) befinden.

Das Wasserkruger Moor ist eine Teilfläche des weitgehend degradierten Kehdinger Moores. Hiervon sind

- ca. 15 ha Flächen mit Moorwäldern (FFH-Code 31 D0, prioritär)
- ca. 8 ha renaturierungsfähige degradierte Hochmoore (FFH-Code 7120)
- geringflächig Übergangs- und Schwingrasenmoore
- Restflächen: Grünlandkomplexe mittlerer Standorte und Intensivgrünland

Es handelt sich also um äußerst sensible Flächen, für die ein Eintrag von Schadstoffen auf jeden Fall vermieden werden muss.

[33] WWF-Info, Dezember 2006 zur Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

Durch die hohe Nähe der A22-Trasse zum FFH-Gebiet sind besondere Folge-Untersuchungen durchzuführen. Verschiedene Auswirkungsdimensionen[34] sind nicht ausreichend bewertet.

Anlagebedingte Wirkfaktoren sind nicht ausreichend berücksichtigt / Forderungen:
Die Veränderung der Entwässerungsbalance in der Gesamtregion des FFH-Gebietes ist nicht untersucht. Außerdem sind Veränderungen des Kleinklimas nicht bewertet, denn eine mögliche (wenn auch geringe) Dammbauweise verhindert u.a. den horizontalen Luftaustausch. Die Bewertung der Veränderungen des Grundwassers und seine Neubildung durch den Baukörper müssen erfolgen. Versiegelungseffekte müssen untersucht werden, denn in Folge der Überbauung kann es nach Niederschlag zu widernatürlich hohem Abfluss kommen oder in Trockenphasen zu widernatürlich niedrigem Abfluss (Verminderung der Retentionsfähigkeit der Landschaft).
Außerdem ist die visuelle Wirkung des Vorhabens zu untersuchen und zu bewerten und in wie weit die A22 die naturräumliche Eigenart der Landschaft negativ beeinflusst. Die Folgen künstlicher Lichtquellen auf die Fauna sind nicht dargestellt.

Baubedingte Wirkfaktoren sind nicht ausreichend berücksichtigt / Forderungen:
Verschiedene baubedingte Auswirkungen sind zu untersuchen. Die Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung durch Baustelleneinrichtung und ihre irreversiblen Auswirkungen auf die FFH-Struktur sind aufzuführen. Bodenentnahme, Abgrabungen und Aufschüttungen verändern das Landschaftsbild und die besonderen Bodeneigenarten der FFH-Region. Zur kleinräumigen Bewertung des FFH-Gebietsschutzes müssen auch entsprechende Umgebungsuntersuchungen stattfinden. Durch ggf. notwendige Wasserentnahmen auf Grund der grundwassernahen Arbeit können Grundwasserabsenkungen erfolgen, die damit zu Austrocknungen in der FFH-Region führen. In den Unterlagen wird hierzu lediglich eine pauschale Aussage gemacht. Wie Schädigungen durch Erdbau vermieden werden sollen, wird nicht konkret benannt. Diese Aussagen zu Schädigungen des Wasserhaushaltes sind absolut unspezifisch und qualitativ nicht ausreichend.
Daraus resultierende Schädigungen des Tier- und Pflanzenbestandes sowie der Bodenstruktur des Moorgebietes sind zu untersuchen. Schädigungen durch Abwasser führen zu Grund- und Oberflächenwasserverunreinigungen und Bauerschütterungen führen zu einer Veränderung der Bodenstruktur. Entsprechende Untersuchungen sind besonders wegen der FFH-nahen Führung der BAB vorzunehmen.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind nicht ausreichend berücksichtigt / Forderungen:
Abwässer, Luftverunreinigungen, Lärm, künstliche Lichtquellen und Müll (...) führen zu einer massiven Verschlechterung der ökologischen Qualität des Schutzgebietes, angrenzender Bodenflächen, des Oberflächengewässers und des Grundwassers. Insbesondere wegen der hohen Nähe zum Schutzgebiet sind die Auswirkungen der folgenden Faktoren besonders intensiv zu prüfen:

- Staubemissionen (Ruß, Bitume etc.)
- Tropfverluste/ Unfallfolgen (Öl, Kraftstoffe...)
- Salzeintrag (Streusalz)
- Abgasemissionen (Stickoxide, Schwefeloxide, Kohlenmonoxid, Kohlendioxid...)

sind intensiv zu prüfen. Im direkten Umfeld der Straße sind starke Kontaminationen festzustellen. Eine Kontamination ist je nach Vegetationsdecke, Bauart, Landschaftsdecke und Winde bis zu 1000 Meter neben dem Vorhaben nachzuweisen[35].

Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG maßgeblich Art. 6 Abs. 2 FFH-RL verlangen ein absolutes Verschlechterungsverbot von FFH-Schutzregionen[36] . Es wird dort zum Ausdruck ge-

[34] T. Kaiser, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, 2002
[35] Vergl. Dr. T. Kaiser, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung B3, 2002
[36] Vgl. ua. Gassner/Bendomir-Kahlo/Schmidt-Räntsch; Beckmann/Lambrecht, ZUR 2000, 2; eingeh. Gellermann, S.74 f.

bracht, dass jede Verschlechterung der ökologischen Qualität eines Lebensraumtyps bzw. des Habitats zu vermeiden ist. Dies betrifft nicht nur direkte, massive Einwirkungen durch einen direkten Flächenverlust, sondern gilt für jede Veränderung des Status quo, die aus naturschutzfachlicher Sicht als negativ und von beeinträchtigender Art anzusehen ist. Denn es liegt angesichts der in Art. 3 Abs. 1 FFH-RL sowie § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG zum Ausdruck kommenden Zielsetzungen auf der Hand, dass jede Einwirkung, die den gegebenen Erhaltungszustand in Mitleidenschaft zieht, mit den gebietsbezogenen Erhaltungszielen unvereinbar ist. Der Bau und der Betrieb der A22 als immittierendes Vorhaben im engen räumlichen Umfeld des naturnahen Hochmoores (...) entlang zu führen, hat zur Folge, dass es zu einer kontinuierlichen Anreicherung pflanzenverfügbarer Stickstoffverbindungen kommt, die eine Veränderung des lebensraumtypischen Pflanzenarteninventars mit sich bringt. Es handelt sich hierbei dann um eine „erhebliche Beeinträchtigung". Die enge Führung der A22 am FFH-Gebiet (300 Meter) führt zu diesen außerordentlich erheblichen Beeinträchtigungen, die nicht berücksichtig sind. Die Schlussfolgerung des Planers dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind (ROV, Anlage 4) wird deutlich widersprochen. Die Reduktion der Bewertung auf eine reine „Flächeninanspruchnahme" ist nicht statthaft.

Forderung: Die gesamt Region ist vom Vorhabenträger genau zu begutachten. Es sind fachkundliche Bewertungen zur Flora und Fauna (insb. Beeinträchtigung gem. FFH-RL Anhang IV, Einwirkungen durch Immissionen etc.) sowohl in den FFH-Gebieten als auch in deren weiterer Umgebung zu erbringen. Die Variante ist auf Grund der hoch schützenswerten Region neu zu bewerten. Die „anlagebedingten, baubedingten und betriebsbedingten Wirkfaktoren" (s.o.). sind umfassend zu bewerten. Der Beeinträchtigungsgrad ist detailliert zu prüfen. Eine Trassierung in größerer Entfernung zum Schutzgebiet ist notwendig.

Wir behalten uns eigenständige Gutachten vor, die dann im ROV nachgereicht werden.

Einzelbewertung: Oste-Region

Für die Osteregion wird in den Planungsunterlagen festgehalten: „Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich" (ROV, Anlage 4). Dieser Einschätzung wird nachdrücklich widersprochen. Die Aussparung der Osteregion zwischen Kranenburg und Behrste ist fachlich nicht begründet. Eine FFH-Veträglichkeitsprüfung ist notwendig. Diese Prüfung hätte seitens des Verfahrensträgers erfolgen müssen. Prioritäre Lebensräume und –arten werden im gesamten Querungsbereich gefährdet und sind Bestandteil der gesamten Region zwischen den beiden „Oste-FFH-Gebieten". Eine Beeinträchtigung und Zerstörung ist deshalb nicht zulässig. Es ist u.a. eine Biotopenkartierung vorzunehmen.
Relevant für eine Verträglichkeitsprüfung ist nach übereinstimmender Aussage des Art. 6 Abs. 3 S. 1 FFH-RL und § 10 Abs. 1 Nr. 11, 12 BNatSchG, dass die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes besteht. Schon der Wortlaut verdeutlicht mit hinreichender Klarheit, dass bereits eine möglich erscheinende Beeinträchtigung des Gebietes maßgeblich ist. Deshalb ist hier eine FFH-Verträglichkeitsprüfung obligatorisch, da droht, dass das Schutzgebiet in Mitleidenschaft gezogen wird (negative Auswirkung des Querungsbereiches auf das Fließgewässer, die Tierpopulationen, Verlärmung auch in den ausgewiesenen FFH-Gebieten etc.) Die Erheblichkeit der Beeinträchtigung bemisst sich nach den Erkenntnissen des EuGH nicht anhand der Schwere oder Intensität der das jeweilige Gebiet betreffenden Einwirkungen, sondern anhand der gebietsbezogen verfolgten Erhaltungsziele[37]. Insoweit kommt es darauf an, ob diese Erhaltungsziele in negativer Weise berührt zu werden drohen. Allein die Möglichkeit einer negativen Beeinflussung der Erhaltungsziele ist ausreichend für eine Prüfung. Maßstab einer FFH-Verträglichtkeitsprüfung müssen die (ggf. bereits konkretisierten) Erhaltungsziele sein, die verfolgt werden. Entscheidend ist dabei

[37] EuGH, Urt. v. 07.09.2004 . Rs. C-127/02 (Muschelfischer)

allein, ob die Erhaltungsziele bei Realisierung des prüfungspflichtigen Vorhabens in Mitleidenschaft gezogen werden (können)[38].
Können z.B. Teile, Flächen oder Bestandteile eines Gebietes tangiert werden, die für die Erhaltungsziele relevant sind (z.B. Flächen eines natürlichen Lebensraums, Nahrungszonen, notwendige Puffer- oder Entwicklungszonen), muss eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.
Das Aussparen der entsprechenden Prüfung ist also ein **grober Verfahrensfehler**.

Damit sind auch andere Auswirkungsdimensionen[39] nicht ausreichend bewertet:
- Anlagebedingte Wirkfaktoren sind nicht ausreichend berücksichtigt.
- Baubedingte Wirkfaktoren sind nicht ausreichend berücksichtigt.
- Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind nicht ausreichend berücksichtigt.

Wir verweisen hier auf die o.g. Ausführungen zu den FFH-Gebieten Wasserkruger Moor und Willes Heide. Entsprechende Untersuchungen sind auch hier anzustellen

Zudem widerspricht das Aussparen wertvoller Oste-Bereich und die trennende Trassenführung einiger A22-Varianten dem Ziele ‚verbundene FFH-Räume' zu schaffen. Die FFH-Fläche ist auch hier deutlich zu gering dimensioniert. Es finden sich nicht nur FFH-relevante Habitate, sondern der nicht vollzogenen Lückenschluss der beiden Oste-FFH-Gebiete ist fachlich nicht begründbar.
Die Oste ist, besonders im Abschnitt zwischen Elm und Burweg, ein besonders wertvolles, nicht überformtes Gewässer mit natürlichen Uferrandstreifen, das vielen seltenen Tierarten einen Lebensraum bietet. Es ist ein „nicht ersetzbares Biotop" und nicht kompensierbares Habitat. Es ist ein perspektivisches FFH-Gebiet, da es u.a. den Gezeiten ausgesetzt ist und nicht landwirtschaftlich genutzt wird.
Auf Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG maßgeblichen Art. 6 Abs. 2 FFH-RL (Verschlechterungsverbot von FFH-Schutzregionen[40]) wird verwiesen (s.o. FFH-Wassekruger Moor/ Willes Heide) . Der Bau und der Betrieb der A22 wird als immittierendes Vorhaben im engen räumlichen Umfeld des Fließgewässer zu einer Steigerung der Stickstoffverbindungen führen, die eine Veränderung des lebensraumtypischen Flora-/ Fauna-Inventars mit sich bringt.

Die wandernden Fischarten in der Oste - wie Lachs, Meerforelle und Neunauge – sind in den ROV-Unterlagen nicht ausreichend gewürdigt (essentielle Habitate). Das Vorkommen des Flusskrebs ist zu prüfen, da es vereinzelte Beobachtungen (?) von Anwohnern gibt.

Die hohe Bewertung der Region schlägt sich nieder in der Ausweisung als Naturschutzgebiet und als Schutzgebiet von internationaler Bedeutung. Das Gebiet ist in weiten Bereichen, besonders zwischen Gräpel und Burweg, als für den Naturschutz wertvoller Bereich und als überregional bedeutsames Gebiet für Brut- und Gastvögel gekennzeichnet (nach NLWKN 2005). Die wertvollen Biotopstrukturen und die damit einhergehende Artenvielfalt lassen sich nur erhalten, wenn das Areal die bisherige Größe behält und unzerschnitten bleibt. Verinselung der Biotope führt zur Abwanderung bis hin zum irreversiblen Verlust der Arten.

[38] EuGH (Fn. 42), Rn. 46 ff.
[39] T. Kaiser, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung B3, 2002
[40] Vgl. ua. Gassner/Bendomir-Kahlo/Schmidt-Räntsch; Beckmann/Lambrecht, ZUR 2000, 2; eingeh. Gellermann, S. 74 f.

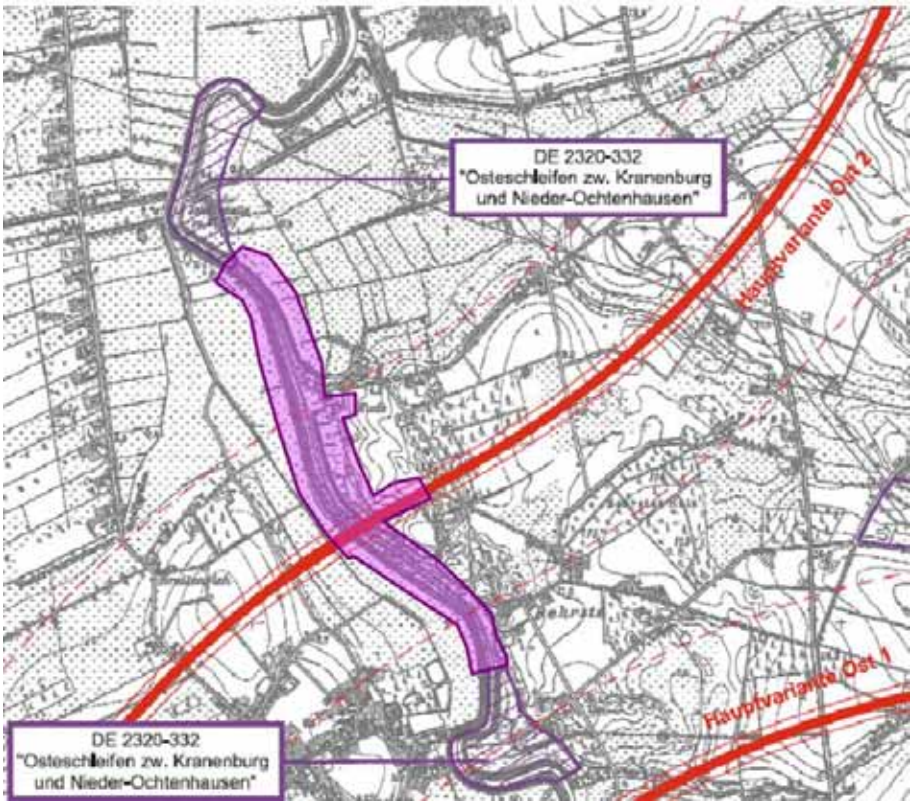


Abb. Schematische Darstellung Biotopenverbund FFH-Gebiete Oste

Gutachten zu Biotoptypen, Flora und Fauna im Querungsbereich der Variante 2 Ost (Vorzugsvariante) der in Planung befindlichen A22 mit der Oste[41]

1. Oste:

Mit Fließrichtung Süd-Nord ist die Oste bis knapp südlich Bremervörde ein mäandrierender, sommerkalter, relativ schnell fließender Bach im Bereich der Seevener Geest, Gewässergüteklasse 1-2. Ostwärts und nördlich Bremervörde wandelt sich die Oste in einen langsamer fließenden, sommerkalten bis mäßig sommerwarmen, schiffbaren Fluss der norddeutschen Marschlandschaft, Gewässergüteklasse 2.

Das gesamte Gewässersystem der Oste ist nach §28 a des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes geschützt bzw. schutzwürdig.
Der Oberlauf der Oste bis südlich Bremervörde ist als FFH-Gebiet Nr. 30, „Oste mit Nebenbächen“ gelistet. Nördlich von Bremervörde sind die „Osteschleifen zwischen Kranenburg und Niederochtenhausen“ als FFH-Gebiet 432 gelistet.

Im Querungsbereich mit der Plantrasse der A22 grenzt die Oste unmittelbar an die Südgrenze des FFH-Gebietes 432.
Da die Gewässermerkmale der Oste zwischen den FFH-Gebieten 30 und 432 mindestens die gleichen sind wie im FFH-Gebiet 432, ist die vorliegende Aussparung der Oste als FFH-Gebiet in diesem Flussabschnitt fachlich **nicht** begründbar. Bezüglich Planung und Bau der A22 sind daher für

[41] UCM Umweltconsulting, 1/ 2008

den hier betrachteten Querungsbereich sowie für evtl. geplante alternative Querungsbereiche FFH-Verträglichkeitsprüfungen vorzunehmen.

Der Unterlauf der Oste ist Biotop des Meeresneunauges (Lampetra fluviatilis). Diese Fischart gehört zu den in FFH-RL 2, Anhang II gelisteten Tierarten, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen.

2. Amphibien-Biotop (s. Karten 1 und 2)

Das in Karte 2 eingezeichnete Areal ist ein hervorragend ausgeprägtes Biotop für mehrere Molch-, Frosch- und Krötenarten. Eine Trassenführung durch diesen Biotop würde ihn durch Trennung und Gebietsverlust entwerten. Weiter würde die an der Oste befindliche Überflutungsfläche in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt.

Im Einzelnen:

2.1.

Die Teilfläche 1 ist ein naturbelassenes, tidenbeeinflusstes Feuchtgebiet (Überflutungsfläche der Oste). Die bestehende natürliche Vegetation ist nach dem derzeitigen (Mitte Dezember ´07) Erscheinungsbild als Landröhricht einzuordnen (zu schützen gem. Niedersächsisches Naturschutzgesetz §28 a). Die Teilfläche muss Teil des FFH-Gebietes Nr. 432 sein. Das Gebiet beherbergt (vermutlich) eine stabile Population des Grasfrosches (Rana temporaria) und ist Nahrungshabitat des Weißstorchs (Ciconia ciconia). Größe des Areals: ca. 7 ha.

2.2.

Die Teilfläche 2 trägt eine Senke mit Schwarzerlen, Moorbirken, Süß- und Sauergräsern, verschiedenen Kräutern und Farnen. Im westlichen Abschnitt: mehrere Mulden sowie kleine wasserführende Gruben. Die Teilfläche bündelt die Wanderwege der Amphibien zwischen den Gebietsteilen 1 einerseits und 3 und 4 andererseits.

2.3.

Die Teilfläche 3 ist bestanden mit Blaufichten, Moorbirken, Schwarzerlen, Brombeeren, diversen Kräutern, Süß- und Sauergräsern sowie verschiedenen Moosarten. Die Fläche ist grundwassernah, sie trägt viel Totholz.

2.4.

Langgestreckte Grube oder Graben, 2-3 m breit und ca. 80 m lang; sehr flache Uferzonen, ganzjährig wasserführend, von feuchten bis nassen Geländestreifen eingeschlossen; ganzjährig wasserführend.

2.5.

Biotopqualitäten für Amphibien:

- Fläche 1: Biotop des Grasfrosches, sonst Nahrungs- und Überwinterungsgebiet
- Fläche 2: Brutgewässer, Nahrungs- und Überwinterungsgebiet
- Fläche 3: Nahrungs- und Überwinterungsgebiet
- Fläche 4: Brutgewässer

2.6.

Vermutete Amphibien-Arten (Verifizierung nach der Winterruhe 2008):

- Teich- und Kammmolch
- Erd-, Knoblauch-, Kreuz- und Wechselkröte,
- Grasfrosch

2.7.

Vermutete Reptilienarten:

- Zauneidechse
- Ringelnatter

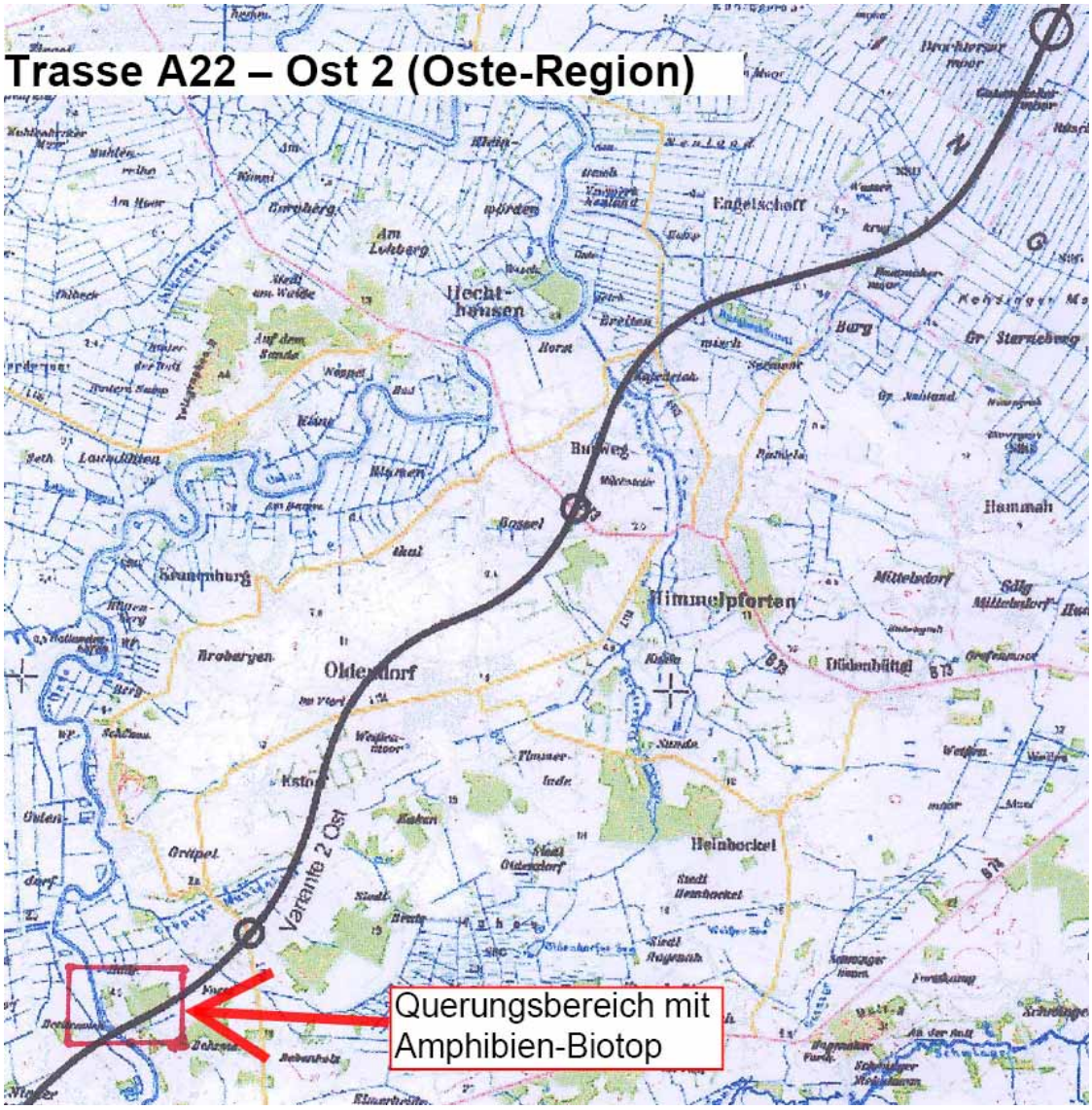


Abb.1 : Übersichtskarte Ostequerung A22-Ost 2

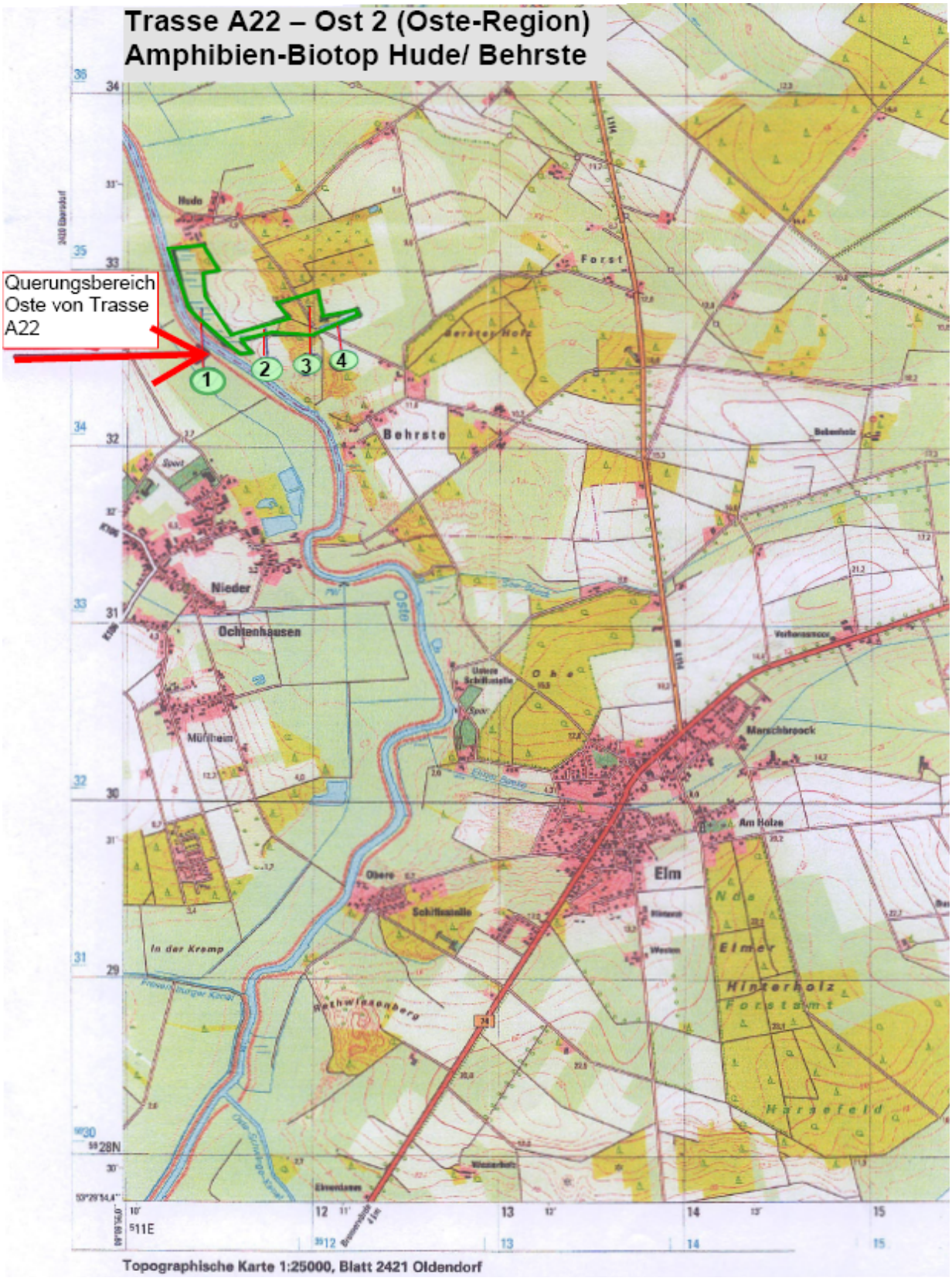


Abb.2 : Detailkarte Ostequerung A22-Ost 2

Zusammenfassung/ Forderung:

Die Oste-Region ist einer FFH-Verträglichkeitsstudie zu unterziehen. Die FFH-Gebiete 30 und 432 sind zu verbinden und der fehlende Lückenschluss ist unter dem „Kohärenzprinzip“ neu zu bewerten. Im A22-Querungsbereich der Oste befindet sich ein schützenswertes und wertvolles Habitat im FFH-Rang. Das bestehende Gebiet 432 ist zu gering dimensioniert. Eine Trassenführung durch die Oste-Region kann nicht erfolgen, und die Vorzugstrasse ist neu zu bewerten. Eine Bewertung der Arten nach FFH-RL, Anhang 4 hat zu erfolgen.

Die Rechtssprechung des EuGH betont, dass die Rechtsfolge des Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL nicht erst dann greift, wenn die relevante Beeinträchtigung positiv festgestellt oder mehr oder weniger wahrscheinlich ist. Vielmehr kommt es darauf an, ob der Verfahrensträger die Feststellung treffen kann, dass es nicht zu einer erheblichen Gebietsbeeinträchtigung kommt. Danach dürfen Planungsstellen auf Basis des in Art. 174 Abs. 1 EGV verankerten Vorsorgegrundsatzes nur dann eine Projektzustimmung erteilen, wenn sie Gewissheit darüber haben, dass sich die Vorhaben nicht nachteilig auf das jeweilige FFH-Gebiet auswirkt. Es darf aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es keine solchen Auswirkungen gibt[42]. Damit verbinden sich zwangsläufig hohe Anforderungen an die Prognosesicherheit, denn wenn die BAB auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL (bzw. §§ 34 Abs. 2, 35 BNatSchG) zugelassen werden soll, muss dies auf der Grundlage der bestverfügbaren Informationen und in Anwendung fachwissenschaftlich gesicherter Methoden geschehen. Auf dieser Grundlage ist nachzuweisen, dass Gebietsbeeinträchtigungen ausgeschlossen sind. Verbleibende Unsicherheiten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers und zwingen dazu, vom jeweiligen Plan oder Projekt Abstand zu nehmen.

Der Verfahrensträger hat die erforderlichen Nachweise für beiden FFH-Gebiete aufgrund der oben dargelegten Versäumnisse nicht ausreichend erbracht.

Bewertung der Raumverträglichkeit (Auswirkungen auf den Menschen, Siedlungsstrukturen, Zerschneidung von Dorfgemeinschaften)

Grundsätzliche Hinweise und Forderungen zur Methode

Die RVU-Unterlagen wurden methodisch in gleicher Weise wie die UVS-Daten erstellt. Da diese in Teilen fehelrhaft sind, ist die Methodik kritisch zu hinterfragen. Durch den Planer wird zu Beginn eine u.E. unzulässige Beschränkung der Datenqualität in Kauf genommen, denn „im Gegensatz zu den Umweltfolgen können die raumordnerischen Auswirkungen in der Regel nur überschlägig erfasst werden, da sich zum Beispiel direkte Korrelationen zwischen verbesserter Verkehrsinfrastruktur und raumwirtschaftlichen Wirkungen nicht direkt ableiten lassen.“ Dieses Vorgehen ist nicht zu akzeptieren, da der (nicht ermittelbare) Korrelationskoeffizient in die Nutzen-Kosten-Bewertung und die Variantenabwägung mit einfließt. Da sich lt ROV RVU-Unterlage 4 „zudem sich die Festlegung von raumordnerischen Vorrang- bzw. Vorsorgegebieten (auf der Maßstabsebene 1:50.000) teilweise unscharf gestaltet“, sind Probleme bei der Datenbewertung vorgezeichnet. Außerdem ist die Unterstellung, dass eine „positiven Auswirkungen für die Raumstruktur für alle Hauptvarianten als mehr oder weniger gleichartig angenommen“ wird nicht nachvollziehbar. Selbst die ROV-Verkehrsuntersuchung hat deutlich gemacht, dass es deutliche Unterschiede z.B. bei der Bündelungswirkung des Verkehrs und der Belastung von Verkehrswegen zwischen den PF gibt.

[42] EuGH (Fn. 42), Rn. 59.

Die geländenahe Führung der A22 ist in der Region zwischen Hammaher Moor und Oldenburg sowie im Zuge der Ostequerung nicht zu erreichen.

Bewertung Landschaft

Die Landschaft um Engelschoffs ist eine alte Kulturlandschaft. Die Wechselwirkung naturräumlicher Bedingungen und die historische Siedlungsform ist landschaftsprägend.
Regionaltypisch sind die hier zahlreichen und gut erhaltenden Reetdach-Fachwerkhäuser mit weißem Gebälk, die überwiegend von streifenparziliertem Grünland umgeben sind.

„Die Qualitäten historisch gewachsener Lebensräume und Ortsbilder begründen nicht nur die Wertschätzung der Besucher, sondern bereichern auch das Wohlbefinden der Bewohner“(RROP)
Sie sind auch Zeichen lebendiger bäuerlicher Kultur und Anziehungspunkte für Tourismus und Naherholung.
Die besondere Bedeutung solcher ruhigen ,landschaftlich schöner und intakter Erholungsräume in Großstadtnähe mit S- Bahnanschluss liegt auf der Hand. Darum ist die Bewertung der Landschaft um Engelschoff als eine von “mittlerer Bedeutung“ ist nicht nachzuvollziehen. Das gleiche gilt aus denselben Gründen für den Raum Neuland/ Breitenwisch zwischen Ostedeich und L113.

Raumwirkung

In den Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf herrscht eine Zweiteilung der Region vor. Zum einen findet man die zentralen Verwaltungsorte Himmelpforten und Oldendorf mit den Verwaltungsämtern, Läden, Schulen, Ärzten, Neubausiedlungen und Bundesbahnanbindungen. Zum Anderen findet man um diese Verwaltungszentren das Umland mit Landwirtschaft, von Zugewanderten restaurierten und sanierten Höfen, Wochenendhäuser und Reitanlagen, sowie Naturschutzgebiete. Die Versorgung wird durch den ansässigen Handel hergestellt. Zum täglichen Arbeitsplatz fahren ca. 80% der Anwohner in die Region um Stade oder weiter bis nach Cuxhaven und Hamburg. Ein Teil des Freizeitangebotes wird von den umliegenden Großstädten und Kreisstädten gestellt.

Bevölkerungsstruktur in den dargestellten Gebieten

Der geplante Bau der A22 führt nach Fertigstellung in den Samtgemeinden Himmelpforten/Oldendorf im Abstand von 0m – 1500m an gewachsenen Ortschaften oder Siedlungen vorbei. Genauer heißt dies für die folgenden Ortschaften, je nach endgültiger Trassenwahl, dass sie die Autobahn in Sicht-, Hör- und Riechweite haben. Während der Bauphase wird durch die Nähe zu Siedlungsstrukturen die Region mit einer beträchtlichen Emissions- und Lärmbelastung belegt.

Auswirkungen auf Ortschaft Burweg

Der Ort ist allseitig von Hauptverkehrswegen umschlossen (Lärm, Barrieren) und hat wird mit der A22 zu den dortigen Verkehrsebwegungen erheblich mehr Verkehr auf der B73 (+260 Lkw, +4.000 Pkw) ausgesetzt. Der enorme Verlust an Lebensqualität ist nicht berücksichtigt und auch die Vorbelastung durch B73 und Bahn sind nicht adäquat eingeflossen. Für Burweg ist keine zusammenhängende Siedlungsentwicklung mehr möglich.

Forderung:
Die Belastungen der Ortschaft Burweg sind in den Untersuchungen abzubilden.

Auswirkungen auf Oldendorf

Die städtebauliche Entwicklung ist eingeschränkt, denn das bisheriges städtebauliches Entwicklungskonzept ist nicht berücksichtigt. Die Wohngebietslage ist durch Verlärmung und den Schadstoffeintrag auf Grund der großen Trassennähe stark betroffen. durch die A22 besonders betroffen und eine Alternativen für die weitere Wohnentwicklung ist nicht gegeben.

Forderung:

Die massiven Auswirkungen sind aufzunehmen und zu berücksichtigen

Himmelpforten und OT Breitenwisch

Der OT Breitenwisch wird gänzlich von Himmelpforten abgetrennt. Der OT Breitenwisch erleidet in sich eine Spaltung. Das dörfliche Leben wird unterbunden. Der räumliche Bezug zu den westlichen Regionen der Samtgemeinde wird erschwert. In Breitenwisch findet eine extreme Verlärmung und Schadstoffeintrag statt. Durch die Trassennähe zu Himmelpforten, werden im OT Löhe und Bäckermoor deutliche Verlärmungsprobleme erwartet. Die Siedlungsdichte ist nicht im einzelnen korrekt dort wiedergegeben.

Forderung:

Die massiven Auswirkungen sind aufzunehmen und zu berücksichtigen. Die Aussage, dass sich die Trennungen nicht differenzieren lassen ist unzulässig.

Wegen der Bedeutung für die Erholung sollten siedlungsnahe Landschaftsflächen bei Oldendorf, Himmelpforten und Burweg allesamt mit „sehr hoher“ Empfindlichkeit eingestuft werden, denn nicht nur die Vorbelastung, sondern auch die Nutzung der Flächen ist entscheidend für die Empfindlichkeit[43].

Die Landschaftsbildeinheiten werden zu niedrig bewertet. Kartierung, textliche Beschreibung und Bewertung weichen voneinander ab[44], z.B. bei

- Erholungsfunktion der siedlungsnahen Landschaftsflächen auf dem Dorf (anstelle von z.B. Parks) nicht berücksichtigt
- Eingriff in Schwerpunktaufgabe „Erholung“ nicht bewertet
- Konzepte zur Freizeitnutzung der Landschaft nicht berücksichtigt (Radwanderkarte, ILEK, etc.)
- Die Einschätzung der "Landschaftsbildeinheit östlich Estorf -53-" als "mittel" ist falsch. Die Landschaft ist mit einem ausgeprägten Wallkeckennetz gegliedert. Dieses Wallheckennetz zieht sich im Süden von Estorf parallel zur Niederung des Gräpeler Mühlenbaches bis zur Osteniederung.

Folgen des A20-Baus auf die Dörfer und ihre Kultur

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 und damit zur Isolation. Die Umwege, die dann in Kauf genommen werden müssen, führen zu einem Anstieg von Zeit- und Kostenaufwendungen von regionalen Betrieben und Verwaltungseinheiten. Auch für die Bevölkerung ergeben sich erhebliche zeitliche Mehraufwendungen. Die Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf wären durchtrennt. Dies würde zu einer Spaltung der Samtgemeinden in zwei Lager führen, wodurch eine gemeinsame gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Entwicklung erheblich erschwert wird.

[43] Büro Cappel & Partner, Architektur und Stadtplanung
[44] ebenda

Die vermeintliche Verbesserung der Anbindungen an die Ballungszentren durch die A20 können in der Anfangsphase zunehmend zu einem Pendelverkehr vom und zum Erwerbsort bzw. in die Metropolregion führen. Da sich dabei aber kaum zeitliche Vorteile ergeben und die finanzielle Belastung durch eine erhebliche Verlängerung der Wegstrecke über die A23 sowie eine MAUT-pflichtige Tunnelquerung erhöhen werden, wird die A22 auch für die Pendler der Region Himmelpforten/ Oldendorf keine Vorteile aufweisen. Allerdings ist dadurch die vermeintlich bessere Anbindung an andere Wirtschaftsorte ein Abfluß an Kaufkraft zu erwarten.

Heutige Dorfstrukturen werden massiv beeinträchtigt. Durch mögliche Abwanderungen und die Vernichtung des heimischen Wirtschaftsstandortes (siehe Kapitel „Wirtschaftliche Folgen“) 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 gem. dem Gemeindeentwicklungsplan tätigen zu können. Die Realisierung gemeindlicher Aufgaben wird mittelfristig deutlich beeinträchtigt, wodurch wieder der Wohn-/ Lebensstandort massive Nachteile erleidet. Die Entwicklung der Mitgliedsgemeinden in den Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf wird dadurch untergraben.

Forderung:
Die Raumverträglichkeit scheint geprägt von willkürlichen Festlegungen. Es sind hierbei nachvollziehbare Begründungszusammenhänge zu schaffen, die einer umfassendenwissenschaftlichen Überprüfung stand halten.

Ergänzungen zu den Untersuchungen zur Raumwirkung

Schutzgut Mensch: Siedlungsdefinition
In den ROV-Unterlagen ist der benutzte Begriff 'Siedlung' genau zu definieren. Dabei ist die siedlungsmässige Eigentümlichkeit weiter Strecken des Untersuchungsraumes – Marsch- und Moorbesiedelung – zu berücksichtigen. Die Folgen eines konkretisierten Siedlungsbegriffes auf alle Schutzgüter sind genau zu benennen.

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.

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.

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 eine 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) 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)

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.

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.

Schutzgut Mensch: Radwege sind zu ergänzen

Es 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.

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 das A22-Baus zu benennen.

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.

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 genauer 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.

Schallimmissionen sind mit Höchstwerten zu bewerten
Die besondere Wirkung des Schalleintrages auf Grund der Dammbauweise in Teilen der Region ist zu berücksichtigen. Es sind die höchsten Immissionsgrnezwerte anzulegen. 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.

Bewertung der kulturhistorischen Bedeutung[45]

Gemarkung Engelschoff

Die Trasse der A 22 Ost verläuft im Bereich bis 100 m der Variante Ost 2 und 500 m der Variante Ost 3b durch den historischen Ort Engelschoff:
Aus Richtung Weser kommend quert die Trasse zunächst eine zentrale Entwässerung mit großem Einzugsgebiet (Burgbeckkanal) dann den südwestlichen Teil der frühesten Ringeindeichung, einzelner Gehöfte. Die Weiterführung Richtung Drochtersen schneidet und zerstört deshalb, einen großen Teil des noch vorhandenen mittleren Ringdeichabschnittes. Nördlich anschließend befinden sich unter Ackerland die Überreste der früheren Siedlung Engelschoff (Flurname heute: Moorhöfe). Im weiteren Verlauf soll die Feldmark des Ortes überbaut werden, über die hinweg in der frühen Neuzeit das Dorf Engelschoff an die heutige Stelle verlegt wurde. Jeweils noch vorhandene Entwässerungsgräben sicherten das Überleben in der siedlungsschwierigen Landschaft.
Die Überreste von Wurten (Wohnpodeste), Ringdeichen mit Ausbauphase, Entwässerung durch die Gräben, des Siedlungsbereichs (Moorhöfe), der Feldmark des Ortes Engelschoff und - nach der Verlagerung - der heutigen Ortes Engelschoff, sind ein hochrangiges Denkmalensemble, das in seiner bisher erhaltenen Vollständigkeit einmalig in der Landschaft Elbe-/ Ostemarsch ist. Weiterhin gehört zu diesem Ensemble auch die Verbindung zu der zuständigen Kirche, der Kirche in Horst (siehe vor allem dort). Die Variante Ost 2 zerschneidet die Verbindung zur Kirche, der kirchliche Bezug würde unterbunden, beendet.

[45] Einige Angaben auf den beiden Folgeseiten von Dr. Diether Ziermann (Archäologe), Oldendorf

Das Ausmaß der Auswirkungen auf der Karte 14 ist nicht annähernd der kulturhistorischen Bedeutung dieses Raumes angemessen dargestellt. „Trenneffekte und visuelle Beeinträchtigung" sind als „SEHR HOCH" einzustufen. Das Ausmaß bei „Flächen- und Funktionsverlust" (Kulturlandschaftliches Erbe) ist wegen der hochgradigen Zerstörung ebenfalls als „SEHR HOCH" einzustufen. Unverständlich ist die Bewertung abgetorfter Moore. Sie sind heute Teil der Kulturlandschaft wie auch die Marschgebiete. Sie sind Potential für Ausgleichs- und Renaturierungsflächen. Insofern ist das Ausmaß der Kultur- und Sachgüter 06 und 07 als „HOCH" bis „SEHR HOCH“ anzugeben.

Gemarkung Breitenwisch

Besonders die Trassenvariante Ost 2 durchschneidet den Ort Breitenwisch. Die Gewichtung und in deren Folge die Darstellung von:

- Historischen Landschaften 06 und 07
- Trenneffekte ... 05
- Flächen- und Funktionsverlust 03

ist aus den Gegebenheiten und aus der Erläuterung nicht nachvollziehbar. Die Bereiche „Hörnsteg" und „Kajedeich", also das Gebiet Breitenwisch-Dorfstraße, ist sowohl landschaftlich, als auch besonders bezüglich der Trenneffekte und auch bezüglich des Flächen- und Funktionsverlustes nicht geringer als der Bereich um „Neuland" - aber auch ganz unabhängig davon - als „SEHR HOCH“ einzuschätzen. Die sehr hohen Auswirkungen setzen sich einerseits auch auf die östlich gelegene Feldmark - Richtung „Seemoor" - fort, besonders und unabdingbar aber auch in der Verbindung durch den „Burgbeckkanal" in Richtung auf das Engelschoffer Gebiet, einer Verbindung, deren Nichtdarstellung und Bewertung auf der Karte gänzlich unverständlich ist.

Baudenkmal Kirche Horst und Bodendenkmale der Wurten Horst

Horst mit Kirche und Friedhof als Kirchwurt in der Ostemarsch kommt eine überragende kulturelle Bedeutung für das Gebiet von Burweg, Löhe, Breitenwisch, Seemoor, Burg, Engelschoff, Hammahermoor und Neuland zu. Die A22 trennt eine der schönsten und bedeutsamsten Kirchen Nordniedersachsens vom öffentlichen Zugang ab. Die Feldsteinkirche von Burweg-Horst bietet sie mit ihrem romantischen Kirchhof ein kulturhistorisches Zeichen der Osteregion. Bauhistoriker schätzen, dass der Feldsteinbau um etwa 1200 entstand. Gebaut wurde die Kirche auf einer trockenen Sandinsel. Selbst der Erhalt dieses besonderen Bauwerkes ist durch den BAB-Bau stark gefährdet, da Bodenerschütterungen (Bauphase und Betrieb) in dem anmoorigen Boden die Horster Kirche gefährden.
Die Lage eben außerhalb der Wirkzone II verschleiert zwar den Einfluss, aber nur bei oberflächlicher Bewertung: Tatsächlich ist die Bedeutung für die Trassenvarianten Ost 2 und Ost 3b „SEHR HOCH“ und muss deshalb in die Abwägung und kartografische Darstellung entsprechend einfließen.
Die Begründung für die notwendig einzufließende Bewertung des hochrangigen Baudenkmals Horster Kirche und des Bodendenkmals Kirchwurten Horst ist: Die Bewertung Kultureller Sachgüter erfolgt laut UVS-Variantenvergleich Seite 463 nach qualitativem Maßstab. Trennung und Verlust der Beziehung von Ortschaften zu ihrer Kirche und zu ihrem Friedhof sind hier in die höchste Kategorie einzustufen, weil die Beziehung durch die Trasse zerstört wird.

Horsterbeck (Mühlenbach)

Der Horsterbeck und sein Auebereich sind, wie archäologische Beobachtungen in den 1930er Jahren zeigen, bereits seit der Jungsteinzeit aufgesucht, späterhin auch als Verkehrsweg (Schiffsläu-

de) und Siedlungsfläche genutzt. Die Bewertung und Darstellung des Raumes zwischen dem P. W. und der B 73 trägt diesem Kulturgut keine Rechnung. Eine Aufwertung dieses einzigartigen Vorkommens ist notwendig. Eine Schneidung (Längsrichtung) der historischen Deichanlage ist ein schwerer Eingriff in den Vorkommensort.

Baudenkmal „Milchstelle"

Das im Trassenverlauf Variante Ost 2 kartierte Baudenkmal im Bereich „Milchstelle" ist, anders als andere Baudenkmale auf Trassenführungen - nicht nachvollziehbar - in der Tabelle 277, Seite 465, nicht berücksichtigt und auch nicht entsprechend kartografisch (Streifenbereich und Pfeil) als "SE HR" HOCH" dargestellt. Eine Einbeziehung hätte Auswirkung auf das Gesamtergebnis der Variantenrangfolge und ist in jedem Fall vorzunehmen.
Auf Seite 457 ist die Feststellung bezüglich der betroffenen linearen Objekte zu korrigieren: Im Verlauf der Trassenvariante Ost 2 verläuft ein oberirdisch vorhandener Deich; die Anzahl für Ost 2 ist von 0 auf 1 zu setzen, die Länge in Kilometern ist anzugeben.

Himmelpforten-Löhe und Oste[46]

Kulturhistorisch ist auch die Gegend zwichen Himmelpforten-Löhe und der Oste bedeutsam. Vor etwa 75 Jahren wurden zwischen Löhe und Breitenwisch Grabfunde gemacht (Goldreif: ältester Goldfund Niedersachsens). Datiert wurden die Fundstücke auf die Jungsteinzeit. Diese Zeit der Trichterbecherkultur (3300-2700 v. Chr.) dokumentiert die frühste Siedlungs-Periode in Kehdinge-Stade und hat deshalb einen besonderen Stellenwert für die Siedlungshistorie und das kulturelle Erbe. Die Nähe zur schiffbaren Oste und spätere Funde im Horsterbeck bewerten die Region als archäologisch bedeutsam. Diese Einschätzung findet sich in den Planungsunterlagen nicht wieder und die Region ist auch aus diesem Grund aufzuwerten.
Durch den Bau der Autobahn wird eine der kulturhistorisch zusammenhängenden Landschaft und ihrer Aussagekraft zerstört. Außerdem können durch Baumaßnahmen im Erdreich weitere Funde zerstört werden.

Forderung:
Es sind Neubewertungen und Anpassungen der entsprechenden ROV-Unterlagen gemäß der hiesigen Angaben vorzunehmen, da eine achäologische Neubewertung und Begleitung der weiteren Planungs- und Baumaßnahmen ist u.E. indiziert. Eine entsprechende Neubewertung der Trassenvariante Ost 2 hat zu erfolgen. Die Siedlungsgebiete und archäologischen Funde sind zu sichern. Es ist für den alten Deich an der Burgbeck und Horsterbeck und die sichtbaren Wurten eine Denkmalschutzprüfung vorzunehmen.

Unzerschnittene Räume und Landschaftsbildqualität

Deutschland, gehört zu den Ländern mit dem dichtesten Verkehrsnetz. Trotzdem die Zerschneidung der Landschaft fort. Natur und Landschaft verinseln.

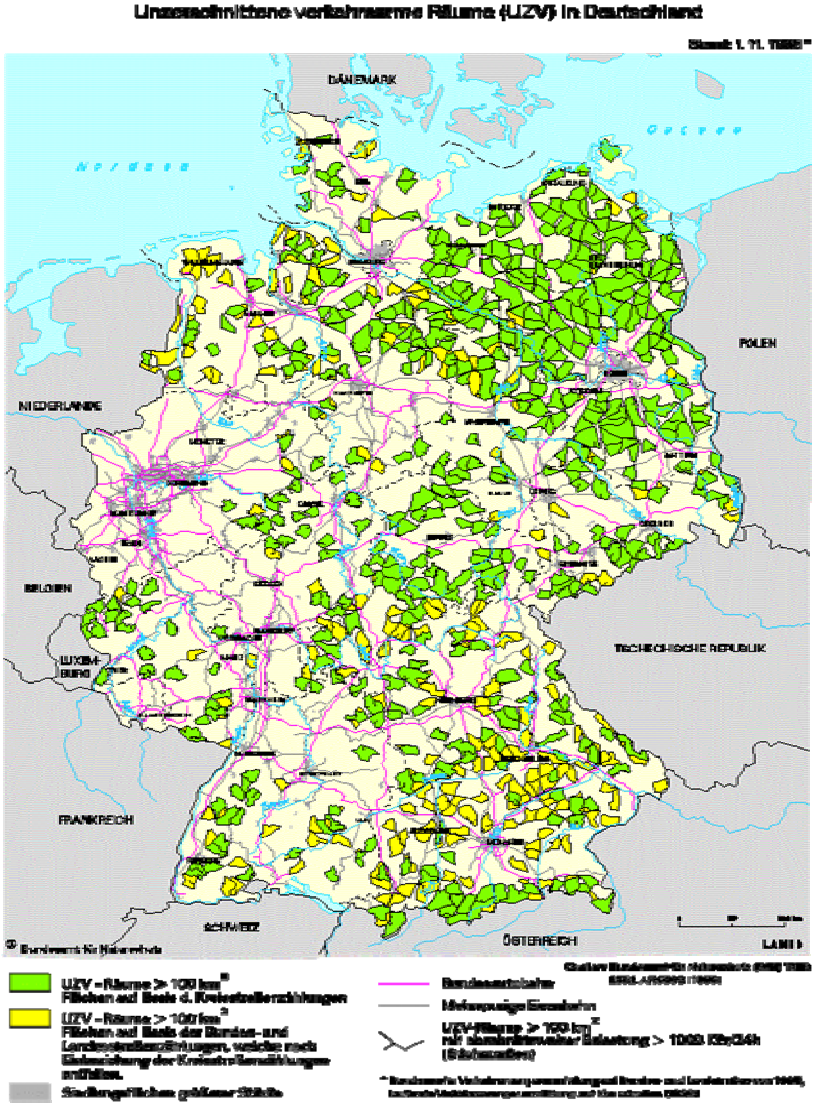
Für eine Trendwende im Artenrückgang ist eine Vernetzung von Biotopen durch so genannte „Trittsteingebiete“, durch die die geographische Verbreitung gefährdeter Arten sowie deren Genaustausch zwischen benachbarten Habitaten möglich wird, unerlässlich. Deshalb sind für die Sicherung der Artenvielfalt ...“ein landesweiter Biotopenverbund aufzubauen..“, naturbetonte Gebie-

[46] diverse Quellen (nicht Ziermann)

te in ausreichender Größe und Verteilung zu erhalten, zu schützen und zu entwickeln sowie untereinander durch ein System nicht oder nur extensiv genutzter Flächen zu verbinden[47].“

Varianten der A22 fragmentieren große ökologische Funktionseinheiten

- Osteniederung bis Bremervörde (im weiteren Verlauf geschützte Auen)
- Feuchtgrünland-Schutzgebiet (zwischen Blumenthal und Elm)
- Hohes Moor (FFH-Gebiet (640 ha))
- Beverner Wald z.T. FFH-Gebiet (Biotope nach § 28 a BNaSG)
- Nr. 426 mit ca. 2 km: unzerschnittener verkehrsarmer Raum. Schutzgut Mensch ist betroffen durch Zerschneidung der K 4 und landwirtschaftlicher Wege.
- Nr. 427 mit ca. 7 km: unzerschnittener verkehrsarmer Raum
- Nr 428 mit ca. 3 km: unzerschnittener verkehrsarmer Raum.



Diese Naturräume sind schon aufgrund ihrer ökologischen Eigenart und Größe für den Naturschutz sehr bedeutend.

Die Region ist von unschätzbarem Wert, weil sie zusammen und mit den angrenzenden naturnahen Flächen einen großen störungsarmen Raum bilden. Sie erfüllen somit die Kriterien der „un-

[47] LROP/RROP 2.1. s. 39

zerschnittenen verkehrsarmen Räume“, die nach Empfehlung des Bundesumweltamtes bei Verkehrsplanungen nicht mehr angetastet werden sollen.

Die Bewertung der „Landschaftsbildqualität“ ist für die Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf deshalb absolut unzureichend bewertet. Die Landschaft ist z.B. zwischen Breitenwisch und Burweg durch den naturfließenden HorsterBeck gekennzeichnet. Das weite Blickfeld und die barrierefreien Bezugspunkte sind Gütekriterien der Region. Hier wird auf die Untersuchungen zur A20 verwiesen.

Forderung:
Die Begründung für die Einordnung der Landschaftsbildqualität sind nicht nachvollziehbar. Diese ist festzuhalten und korrigieren. Das Bewertungskriterium „unzerschnittene Räume“ ist nicht entsprechende gewürdigt – dies ist nachzuholen.

Bewertung zur Verkehrsuntersuchung

Einleitung

Die "Verkehrsuntersuchung (Unterlage 3)" versucht zu prognostizieren, welchen Verkehr vier mögliche Varianten (Ost) einer möglichen Autobahn A22 im Jahre 2020 binden könnten und wie sich dies auf das umliegende Straßennetz im Untersuchungsraum auswirken könnte. Hierbei werden folgende Analyseschritte unternommen:

- Ermittlung des Verkehrs im Untersuchungsraum im Jahr 2005 ("Analysefall")
- Prognostizierung des Verkehrs im Jahr 2020 auf Basis des heutigen Straßennetzes ("Prognosenullfall")
- Prognostizierung des Verkehrs im Jahre 2020 unter Berücksichtigung aller Straßenvorhaben, "deren Realisierung bis 2020 zu erwarten ist" ("Bezugsfall")
- Prognostizierung des Verkehrs im Jahre 2020 unter Berücksichtigung von 4 Hauptvarianten der A22 (4 "Planfälle").

Der vorliegende Kommentar zur Verkehrsuntersuchung versucht die 4 Analyseschritte nachzuvollziehen, die Methodik zu ergründen, auf denen sie basieren, sowie ihre Ergebnisse exemplarisch auf ihre Plausibilität zu prüfen.

Für die Plausibilitätsprüfung wurde das Gebiet nordwestlich von Stade untersucht. Es erstreckt sich von Stade kommend entlang der Elbe im Norden und der
B 73 im Süden bis zur B 495. In diesem Gebiet wurden die Zahlen der Verkehrsuntersuchung für die einzelnen Analyseschritte anhand 4 ausgewählter Fahrstrecken untersucht, welche von Stade aus betrachtet in Nordwestlicher Richtung verlaufen. Im Einzelnen sind dies:

- Der Obstmarschenweg
- Die B73
- Die Strecke Stade-Schöllisch - B 495
- Die Strecke Ritscher Moor - B495

Im Anhang dieses Dokumentes sind in Abbildung 1 und 2 die für diese Analyse verwandten Messpunkte in den Karten des Anhanges der Verkehrsuntersuchung für den Analysefall und den Prognosenullfall eingetragen. Die diesen und weiteren Karten der Verkehrsuntersuchung entnommenen Daten sind im Anhang in Tabelle 1 für den Analysefall, den Prognosenullfall, den Bezugsfall und den Planfall 2 - die Vorzugsvariante der für die A22 - zusammengefasst.

Der Analysefall

Der Analysefall soll den "durchschnittlichen werktäglichen Verkehr außerhalb der Urlaubszeit" (Verkehrsuntersuchung S. 2) im Straßennetz des Untersuchungsraumes bestimmen. Hierbei wurden Verkehrszählungen für knapp 2.000 Strecken im Untersuchungsraum "zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen" (Verkehrsuntersuchung S. 2). Der Bezug auf aktuelle Messdaten und die Wiedergabe der Ergebnisse mit einer Genauigkeit von bis zu 10 Fahrzeugen pro Tag suggeriert hierbei einen sehr hohen Exaktheitsgrad der Ausgangsdaten, welche die Grundlage aller weiteren Prognoseschritte bilden. Tatsächlich sind diese Daten jedoch zumindest teilweise unplausibel, wie zwei **Beispiele** zeigen mögen:

- Auf der L113 sollen in Niederhüll (Abbildung 1, Punkt 3.4) 1.700 Kfz fahren, wenige Kilometer weiter bei Neuland (Abbildung 1, Punkt 3.3) sollen es 2.600 Kfz sein. Da es zwischen den Messpunkten keine Zu- und Abfahrten gibt, müsste die Differenz von 900 Fahrzeugen ausschließlich auf zusätzlichem Verkehr aus dem kleinen Dorf Großwörden resultieren, welches zwischen den Messpunkten liegt und dieser zusätzliche Verkehr müsste sich ausschließlich von und nach Osten orientieren, eine Annahme, die völlig irreal erscheint.
- Auf der B495 sollen südlich von Schüttdam (Abbildung 1, Punkt 5.2) 5.900 Kfz fahren, nördlich von Schüttdamm (Abbildung 1, Punkt 5.1) 3.900 Kfz. Auf der zwischen diesen Punkten einmündenden, westlich von / zur B494 verlaufenden Kreisstraße sind 400 Kfz (Abbildung 1, Punkt 5.3) verzeichnet. Dieser Verkehrsfluss ist mathematisch unmöglich und mithin falsch.

Die Autoren der Verkehrsuntersuchung unterscheiden im Analysefall zwischen den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen und den "Umlageergebnissen". Durch einen "iterativen Prozess" und eine "Matrixkalibrierung" sei eine "bestmögliche Übereinstimmung" zwischen beiden Werten erreicht worden, wobei die Abweichung in der Regel unter 10% liege" (Verkehrsuntersuchung S. 2-3). Dieser Aussage widersprechen die exemplarischen Plausibilitätsprüfungen des Analysefalls.

Zusätzlich zu diesen Differenzen benennen die Autoren der Verkehrsuntersuchung selbst eine weitere Fehlerquelle, denn bei den in den Verkehrszählungen gemessenen Daten sei zu berücksichtigen, "dass jeder Zählwert einer gewissen Varianz unterliegt, da auch die Ergebnisse der SVZ auf Momentaufnahmen mit Vergleichsweiser geringer Stichprobe basieren und Resultate einer Modellrechnung sind" (Verkehrsuntersuchung S. 3). Da keine Angaben über die Grundgesamtheit der Stichprobe und die Stichprobe selbst gemacht werden, kann die Varianz und die Signifikanz der erhobenen Daten nicht quantifiziert werden. Aus eben diesem Grund muss aber vermutet werden, dass das Basiszahlenmaterial des Analysefalles nicht den Grundanforderungen wissenschaftlich verwertbarer Statistik entspricht.

Zusammenfassend betrachtet beinhaltet die Methodik, mit welcher der Analysefall erstellt wurde, Schwächen und Fehlerquellen und die mit diesen Methoden ermittelten Daten sind zumindest teilweise nicht plausibel, sodass in Frage gestellt wird, dass diese Daten als Ausgangspunkt für prognostische Zwecke geeignet sind.

Der Prognosenullfall

Ausgehend vom "Analysefall" prognostiziert die Verkehrsuntersuchung im nächsten Schritt den Verkehr im Jahre 2020 unter der Annahme, dass das Straßennetz bis dahin unverändert bleibt.

Personenverkehr

Grundlage der Prognose des PWK- Verkehrs im Jahre 2020 ist die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung: "Die Prognose geht für Niedersachsen nahezu von einer Stagnation der Einwohner-

zahlen aus, auch wenn innerhalb von Niedersachsen für die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte deutlich unterschiedliche Entwicklungen gesehen werden." (Verkehrsuntersuchung, S. 8). Da es für weitere relevante Strukturdaten "wie z.B. Beschäftigte, Auszubildende, Schüler sowie Arbeits- und Ausbildungsstätten" (Verkehrsuntersuchung, S. 8) kaum detaillierte Prognosen gäbe, wurden diese "abgeschätzt" ebenso wie "sonstige Annahmen zu weiteren prognoserelevanten Parametern wie z.B. Motorisierung, Mobilität und PKW-Verfügbarkeit" (Verkehrsuntersuchung, S. 8). Aufgrund dieser Annahmen ergibt sich für den Personenverkehr bis zum Jahre 2020 eine Zunahme um 8% (Verkehrsuntersuchung, S. 9).

Die Methodik der Prognose basiert mithin im Wesentlichen auf der vorherzusehenden Bevölkerungsentwicklung (die nachweislich falsch sind: siehe unten)[48] und Abschätzungen einiger weiterer Parametern. Außerdem sind nur Autobahn-Befürwortende Institutionen befragt und entsprechende Grundannehmen übernommen worden.
Hieraus ergeben sich mehrere Fragen:

Fahrten von und zur Arbeit

Ein Großteil des Individualverkehrs basiert auf Fahrten von und zur Arbeit. Die Notwendigkeit und die Länge dieser Fahrten basiert darauf, wie viele Personen erwerbstätig sind, wie weit die Arbeitsstätten von den Wohnorten der Erwerbstätigen entfernt sind und wie oft und mit welchen Verkehrsmitteln diese zu ihrer Arbeitsstätte fahren.

- Welche globalen Annahmen über die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und die Entwicklung der Erwerbstätigkeit liegen der Verkehrsuntersuchung zu Grunde und wie finden diese Eingang in die Berechnung des Prognosenullfalles?
- Welche detaillierten Annahmen über die wirtschaftliche Entwicklung in einzelnen Gebieten des Untersuchungsraumes liegen der Verkehrsuntersuchung zu Grunde und wie finden diese Eingang in die Berechnung des Prognosenullfalles?
- Inwieweit wurden Tendenzen zu Heimarbeitsplätzen berücksichtigt, die sich schon heute in vielen Unternehmen beobachtet werden können und sich zukünftig verstärken werden?

Forderung:

Die Modelle und Annahmen sind zu veröffentlichen und alternative Szenarien/ Moddelle sind zu berücksichtigen. Alternative absehbare gesellschaftliche Entwicklungen und finanzpolitische/ fiskalische sowie politische und wirtschaftspoltische Szenarien sind in den Planfällen zu berücksichtigen. Die einseitige Bezugnahme auf Quellen, die einer BAB positiv gegenüber stehen, sind deutlich auszuweiten und durch BAB-kritischere Szenarien zu ergänzen.

Benzinpreise

Aufgrund der in letzter Zeit immens gestiegenen Benzinpreise ist schon heute ein verändertes Mobilitätsverhalten zu beobachten. Um Benzinkosten zu sparen, werden zunehmend Fahrgemeinschaften zu und vom Arbeitsplatz etabliert, nicht unbedingt benötigte Fahrten werden eingeschränkt oder konzentriert und zunehmend öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Gemeinden mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Verkehr beklagen dies bereits als einen entscheidenden Standortnachteil und fordern Verbesserungen, um für ausgewiesene Neubaugebiete auch Interessenten finden zu können.

- Welche Annahmen liegen der Verkehrsuntersuchung in Bezug auf die Entwicklung der Benzinpreise und ihre Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten bis zum Jahre 2020 zu Grunde finden diese Eingang in die Berechnung des Prognosenullfalles?

[48] Im Abschnitt Allgemeine Hinweise zur Verkehrsuntersuchung weisen wir die veraltete Datenbasis nach.

Staatliche Steuerungsmaßnahmen

Wenn Deutschland die zugesagte Reduktion des CO2 Austossees zum Jahre 2020 realisieren will muss die Reduktion der Abgasemission im Verkehr hierzu einen wesentlichen Betrag leisten.

- Ob und wie sind die zu erwatenden politischen Maßnahmen zur Reduktion des CO2 Ausstoßes in die Berechnungen des Planfalles eingegangen.?

Schwerverkehr

Für den "Schwerverkehr" wurde eine eigenständiges Güterverkehrsmodell entwickelt, das auf der Basis aktueller Statistiken und Entwicklungen den Güterverkehr für verschiedene Fahrzeug-Segmente und Verkehrsträger ermittelt" (Verkehrsuntersuchung S. 8). Die Methodik des "eigenständigen Güterverkehrsmodells" bleibt hierbei im Verborgenen. Es ergeben sich folgende Fragen:

Benzinpreise

- Welche Annahmen liegen der Verkehrsuntersuchung in Bezug auf die Entwicklung der Benzinpreise und ihre Auswirkung auf die Wahl von Verkehrsträgern (LKW, Bahn, Schiff) zum Gütertransport bis zum Jahre 2020 zu Grunde?

Logistische Probleme

Ein immer wieder vorgebrachtes Argument für die Notwendigkeit der A22 ist die verbesserte verkehrliche Anbindung der deutschen Seehäfen, insbesondere des geplanten Tiefseewasserhafens in Wilhelmshaven. Bei steigenden Gütervolumen führt die Abwicklung des Verkehrs mit Lkws jedoch strukturbedingt zu Engpässen und langen Transportzeiten, wie z.B. ein führender Manager der größten Containerschiffsreederei der Welt, der Maersk Linie und der Chef der Rotterdamer Hafenbehörde auf einer internationalen Konferenz im Juni 2007 erklärten. Um diese Probleme zu vermeiden, setzen Unternehmen der Hafenlogistik zunehmend auf die Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff ("Container-Reeder setzen auf Schiene" im Stader Tageblatt vom 30.6.2007).

- Inwieweit sind Annahmen über strukturell bedingte Verlagerungen des LKW-Verkehrs auf alternative Verkehrsträgen in der Verkehrsuntersuchen berücksichtigt worden?

Staatliche Steuerungsmaßnahmen

Ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion des CO2 Ausstoßes könnte durch die Verlagerung von LKW-Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie Schiffe und die Eisenbahn erreicht werden.

- Sind politischen Maßnahmen (wie z.B. Erhöhung der LKW Maut) zur Verlagerung von LKW-Verkehr sowie eine mögliche Verlagerung der öffentlichen Investitionen auf Schiene und Binnenschifffahrt in die Berechnungen des Planfalles eingegangen?

Regionale Verkehrsentwicklung

Der Prognosefall präsentiert sehr detaillierte Daten für kleinräumige Straßenabschnitte bis zu einer Granularität von 10 Fahrzeugen pro Tag. Solche Daten können natürlich nicht allein aufgrund von Annahmen über globale Entwicklungen ermittelt werden, sondern nur aufgrund einer Abschätzung der Wirkungen dieser globalen Faktoren auf einzelne Regionen des Untersuchungsraumes sowie einer Abschätzung spezifischer Entwicklungen in diesen Regionen. Hieraus ergeben sich u.a. folgende Fragen

- Welche Annahmen über die regionale wirtschaftliche Entwicklung in einzelnen Bereichen des Untersuchungsraumes liegen der Verkehrsuntersuchung zu Grunde?
- Welche Annahmen über die Entwicklung der erwerbstätigen Bevölkerung und welche Annahmen über die Entwicklung der Arbeitslosigkeit im Untersuchungsraum wurden getroffen?

Exemplarische Betrachtung der Untersuchungsergebnisse

Schaut man sich die im Prognosefall wiedergegebenen Daten im exemplarischen Untersuchungraum an, so findet man Erstaunliches:

- Auf den 4 untersuchten Strecken soll der Verkehr insgesamt um 26% steigen, mithin um circa das Dreifache der durchschnittlich von der Verkehrsuntersuchung postulierten Verkehrssteigerung von 9%.
- Auf dem Obstmarschenweg soll der Verkehr geringfügig rückläufig sein (5%)
- Auf der Strecke Stade-Schöllisch - B 495 soll der Verkehr um 181% zunehmen
- Auf der Strecke Ritscher Moor - B495 soll der Verkehr um 56% zunehmen
- Auf der B 73 soll der Verkehr um 15% zunehmen.

Man fragt sich woher dieser exorbitante Anstieg, insbesondere auf den kleinen, sehr schlecht ausgebauten Nebenstrecken resultieren soll. Sind vielleicht in Nordkehdingen zwischen 2005 und 2020 Fabriken entstanden, welche ihre Produkte über diese Wege nach Stade oder weiter zur A7 transportieren wollen oder über diesen Weg Zulieferungen bekommen? Hat die Firma Karl Meyer aus Wischhafen diesen "Schleichweg" für ihre Lkws entdeckt? Die Verkehrsuntersuchung stellt die Zahlen unkommentiert in den Raum, eine Erklärung bietet sie nicht.

Doch nicht nur die Frage, woher der Verkehr kommen soll, sondern auch die Frage, wie dieser Verkehr auf diesen Straßen bewältigt werden soll, bleibt in der Verkehrsuntersuchung nicht nur unbeantwortet, sondern wird überhaupt nicht gestellt.
Betrachtet man z.B. die Strecke Bützfleth - Ritscher Moor - B 495 so sollen über diese Straße mehr als 8.000 Fahrzeuge am Tag fahren, über eine Straße, die als “schmale, holprige Moorstraße” zu kennzeichnen ist und auf der eine Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts auf 17 Tonnen ausgewiesen und die Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf den meisten Abschnitten 30 km/h (70 km/h für Pkw) beträgt. Teilweise noch sehr viel schlechter sind die Straßenverhältnisse auf der Strecke Stade-Schöllisch - B 495.

Zusammenfassung
Die Verkehrsuntersuchung lässt weitgehend im Dunkeln, aufgrund welcher Annahmen und Modelle die Daten des Prognosenullfalles aus den Daten des Analysefalles hochgerechnet wurden. Es erscheint hierbei so, dass wesentliche prognoserelevante Parameter völlig außer Acht gelassen worden und dass kein sinnvolles Modell der Regionalentwicklung unter Berücksichtigung der spezifischen Wirtschaftsstruktur in einzelnen Bereichen des Untersuchungsraumes entwickelt wurde. Im Ergebnis führen diese nicht spezifizierten Verfahren zumindest partiell zu nicht erklärbaren, unlogischen Resultaten, wie exemplarisch an mehreren Beispielen gezeigt wurde. Ohne dass die Prognosegrundlagen im Detail offen gelegt werden und offensichtlich unplausible Prognosedaten korrigiert sind, bilden die Daten des Prognosenullfalles somit eine äußerst problematische und nicht akzeptable Grundlage für die weiteren Prognoseschritte. Die Berechnungen sind somit neu vorzunehmen und Daten sind offen zu legen.

Der Bezugsfall (2020)

Im Bezugsfall prognostiziert die Verkehrsuntersuchung den Verkehr im Jahre 2020 unter der Annahme, dass verschiedene, sich zur Zeit in unterschiedlichen Planungsphasen befindende, Erweiterungen des Straßennetzes im Untersuchungsraum realisiert sein werden. Die wichtigsten dieser Annahmen sind, dass bis dahin die A26 und die Elbquerung im Zuge der A20 und deren Anschluss an die A26 realisiert worden sind.

Das Erstaunlichste am Bezugsfall ist die Prognose, dass 24.500 Fahrzeuge die neue Elbequerung der A20 zwischen Drochtersen und Glückstadt nutzen werden. Die Untersuchung gibt keinerlei Anhaltspunkt, um zu erklären, woher dieser Verkehr resultieren soll, er wird vielmehr unkommentiert als scheinbares Faktum in den Raum gestellt. Woher mag dieser Verkehr resultieren, den es im Prognosefall hier nicht gab (da dort das Straßennetz von 2005 ohne den Elbtunnel abgebildet wurde)?

- Wird angenommen, dass die Fährverbindung zwischen Glückstadt und Wischhafen nach Fertigstellung des Elbtunnels ihren Betrieb einstellen muss, mag dies mit etwa 2.000 Fahrzeugen pro Tag hierzu beitragen
- Für den Berufsverkehr aus dem Landkreis Stade nach Hamburg erscheint die neue Verbindung völlig unattraktiv, da im Vergleich zu der Strecke über die A26 / A7 in fast das gesamt Stadtgebiet ein großer Umweg zurückzulegen ist.
- Für Fernverkehre, die aus Nordosten die A1 befahren, um auf dieser Autobahn um Hamburg herum weiter nach Westen zu fahren, ist die Verbindung völlig unattraktiv, da eine Fahrt über die A20, A26 und A 7 bis zur A 1 einen sehr großen Umweg bedeuten würde. Zudem sind die zu erwatenden MAUT-Kosten des Elbtunnele eine zusätzlicher Hinderungsgrund.
- Für Fernverkehre, die aus Norden die A7 nutzen, um südlich von Hamburg auf der A1 weiter Richtung Westen zu fahren, ist die Verbindung völlig unattraktiv, da diese Streckenführung nahezu zu einer Verdoppelung der Fahrtstrecke führen würde.
- Attraktiv könnte diese Verbindung für Verkehr aus Niedersachsen sein, der an die Nordsee, die Ostsee, nach Polen und Skandinavien fließt und umgekehrt. Eingeschränkt wird die Nutzung im osteuropäischen Verkehr durch die Nutzung der Hauptverbindung via A2. Der Bau der im vordringlichen Bedarf befindlichen A39 zieht ebenfalls Verkehr. Seine Wirkung wurde augenscheinlich nicht berücksichtigt. Wie viele Fahrzeuge mögen unter diesen Voraussetzungen diese Ziele im Prognosefall verfolgen und nun alternativ die neue Verbindung nutzen? Auch hierzu macht die Verkehrsuntersuchung keinerlei Angaben.
- Attraktiv ist die Verbindung für Regionalverkehr zwischen dem Landkreis Stade und dem südlichen Schleswig Holstein wie etwa zwischen Stade und Elmshorn. Wie viele Fahrzeuge erreichen diese Ziele über die neue Verbindung alternativ zu der im Prognosefall notwendigen Fähre über die B73, die A7 und die A23? Auch hierzu macht die Verkehrsuntersuchung keinerlei Angaben.
- Es ist davon auszugehen, das durch die neue Verkehrsverbindung neuer Verkehr induziert werden, den es ohne diese Verbindung nicht gab (siehe unten)[49]: Handwerksbetriebe südlich der Elbe werden Aufträge nördlich der Elbe annehmen und Handwerksbetriebe nördlich der Elbe werden Aufträge südlich der Elbe annehmen, die sie zuvor aufgrund der langen Fahrtzeiten nicht annehmen konnten. Ebenso werden sicher Gewerbebetriebe nördlich und südlich der Elbe durch die neue Verkehrsverbindung neue Regionalmärkte erschließen können und auch der private Personenverkehr wird die neue Verbindung nutzen um (häufiger) Ziele auf der anderen Elbseite zu erreichen. Wie hoch mag dieser induzierte Verkehr sein? Auch hierzu macht die Verkehrsuntersuchung keine Angaben.

Da die Verkehrsuntersuchung hierzu keine Angaben macht, sind wir auf Spekulation angewiesen und unterstellen, dass diese Effekte nicht berücksichtigt wurden (siehe unten). Nehmen wir an, dass die drei letztgenannten Faktoren dafür sorgen, dass 7.000 Fahrzeugen pro Tag die neue Elbquerung nutzen und rechnen die 2.000 Fahrzeuge des ersten Punktes hinzu verbleiben circa 15.000 Fahrzeuge und damit mehr als die Hälfte des prognostizierten Verkehrs, die ohne Erklärung bleiben.

Bislang nicht erwähnt worden ist ein weiterer wichtiger Faktor, der für die Nutzung eines möglichen Elbtunnels im Rahmen der A20 / A26 mit entscheidend sein wird, nämlich die Höhe der zu entrichtenden Maut für die Nutzung des Tunnels. Ging man hier von einer Maut von 5 Euro pro PKW-Fahrt oder von einer realistischer erscheinenden Maut von 50 Euro pro Fahrt und welche Mautgebühren wurden für Lkws angenommen? Wie wirken sich diese Annahmen auf die Prognose aus? Auch diesen Faktor und seinen Einfluss auf das Verkehrsverhalten finden wir mit keinem Wort in der Verkehrsuntersuchung erwähnt.

[49] Siehe hierzu die gesonderten Ausführung in dieser Stellungnahme

Der wesentliche Unterschied zwischen dem Prognosefall und dem Bezugsnullfall liegt in der Annahme, dass 2020 die Autobahn A20 mit Elbquerung bei Drochtersen sowie die A26 von Stade nach Hamburg fertig gestellt worden sein werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass 24.500 Fahrzeuge die neue Verkehrsverbindung zwischen Niedersachsen und Schleswig Holstein nutzen, ohne dass auch nur ein Anhaltspunkt gegeben wird, auf welchen Faktoren und Annahmen diese Prognose basiert. Es gibt keine Erläuterung in welchem Umfang es sich um bereits im Prognosefall bestehenden Verkehr handelt, der neue Wege nimmt und wie viel Verkehr durch die neue Verbindung induziert wird, der vorher nicht existierte. Die Auswirkung unterschiedlicher Mautgebühren auf das Verkehrsverhalten wird hierbei nicht betrachtet.

Insgesamt verbleibt es anhand der bereitgestellten Unterlagen ein Rätsel, woher mehr als die Hälfte des prognostizierten Verkehrs resultieren soll, sodass sich der Verdacht aufdrängt, dass hier mit nicht näher spezifizierten mathematischen Verfahren ein extrem überhöhter Nutzungsgrad der Elbquerung herbei gerechnet wurde.

Die Planfälle

Ausgehend von den Daten des Bezugsfalles wird der Verkehr im Untersuchungsraum für 4 Varianten einer möglichen A22 prognostiziert und bewertet. Wie bei den vorhergehenden Schritten wird nicht offen gelegt, mit welchen Methoden und anhand welcher Annahmen diese Prognose erstellt wurde. Die Daten werden vielmehr in den Raum gestellt und dann im wesentlichen im Hinblick auf kleinräumige Wirkungen, insbesondere die prognostizierten Änderungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten, bewertet.

Auffällig ist hierbei, das ein wesentliches Argument für die angebliche Notwendigkeit der A22, die Abwicklung steigenden KFZ Verkehrs zwischen Skandinavien und den neuen EU Ländern im Osten zum einen und den westlichen Wirtschaftsräumen zum anderen, in der Untersuchung mit keinem Wort erwähnt wird. Die Planfälle beschäftigen sich detailliert mit Prognosewerten für einzelne geographische Punkte, jedoch nur rudimentär damit, woher der prognostizierte Verkehr auf der A22 an verschiedenen Stellen resultiert. Die Notwendigkeit eines 1,2 Milliarden teuren Autobahnprojektes wird im wesentlichen damit begründet, dass eine großräumige, internationale Verbindung benötigt wird, um transnationale und überregionale Verkehre zu bündeln und bestehende Autobahnen zu entlasten. In der Verkehrsuntersuchung zu diesem Projekt werde diese Faktoren jedoch überhaupt nicht untersucht, sondern kleinräumige Auswirkungen prognostiziert und bewertet.

Immerhin finden sich in der Verkehrsuntersuchung Aussagen darüber, wie viele Kfz von der Elbquerung bis zum Wesertunnel fahren und wie viele Fahrzeuge vom Wesertunnel bis zu A28 fahren. Bei der Vorzugsvariante sind dies im ersten Fall 8.400 Fahrzeuge und im zweiten Fall 8.000 Fahrzeuge (Verkehrsuntersuchung S.68). Nimmt man an, dass von den im Schnitt 8.200 Fahrzeugen, welche den gesamten Planungsraum West oder den gesamten Planungsraum Ost durchfahren, 50 % die Gesamtstrecke der A22 durchfahren, so sind dies 4.200 Fahrzeuge. Nimmt man wiederum an, dass hiervon 50% aus internationalem Transitverkehr resultieren, so sind dies 2.100 Fahrerzeuge. Bei 25.800 Fahrzeugen, welche nach den Berechnungen der Verkehrsuntersuchung die Vorzugsvariante am Wesertunnel nutzen, würde dies bedeuten, dass weniger als 10% des für die Vorzugsvariante der A22 prognostizierten Verkehrs auf internationalem Transitverkehr basiert, welcher die Hauptlegitimation für den Bau dieser Autobahn sein soll.

Die angebliche Notwendigkeit der A22 für den internationalen Transitverkehr kann somit anhand der Daten der Verkehrsuntersuchung in keiner Weise nachgewiesen werden. Ein weiteres Argument, das zum allgemeinen Repertoire der Autobahn-Befürworter zählt, ist die Behauptung, dass durch die Konzentration des Verkehres auf Autobahnen eine Reduktion der Verkehrsbelastung auf

Bundes- und Landstraßen erreicht werde. Auch diese Behauptung lässt sich anhand der exemplarisch untersuchten Strecken nordwestlich von Stade nicht belegen. Vergleicht man den Planfall 2 (Vorzugsvariante) mit dem Bezugsfall der Verkehrsuntersuchung für diese Strecken zeigt sich folgendes Ergebnis:

- Auf dem Obstmarschenweg soll der Verkehr geringfügig rückläufig sein (-7%)
- Auf der Strecke Stade-Schöllisch - B 495 soll der Verkehr um 20% abnehmen
- Auf der Strecke Ritscher Moor - B495 soll der Verkehr um 26% abnehmen
- Auf der B 73 soll der Verkehr um 23% zunehmen.

Insgesamt ergibt dies eine Abnahme von unter 3%, die nicht als signifikant betrachtet werden kann und mithin so interpretiert werden muss, dass es auf den untersuchten Strecken durch den potentiellen Bau der A22 zu keiner Verkehrsabnahme kommt.

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind als äußerst problematisch anzusehen, weil in keinem der 4 Analyseschritte nachvollzogen werden kann, wie die Ergebnisse ermittelt wurden. Teilwiese sind die Ergebnisse bereits bei der Ist-Bestandsaufnahme falsch und unplausibel. In den nachfolgenden Schritten wird die Methodik nicht offen gelegt und die Daten sind teilweise unplausibel und nicht erklärbar. Bei der Berechnung des Prognosenullfalles sind mehrere für eine Verkehrsprognose bis zum Jahre 2020 wichtige Faktoren anscheinend völlig unberücksichtigt geblieben. Bei der Berechnung des Bezugsfalles liegt die Vermutung nahe, dass die Verkehrszahlen für die Nutzung der neuen Elbquerung durch mathematische Artefakte nach oben manipuliert wurden. Die Berechnungen zur Ermittlung der vier Planfälle sind ebenfalls nicht nachvollziehbar. Insgesamt erscheinen die Daten aufgrund dieser methodischen Schwächen äußerst unzuverlässig und als Basis für den Vergleich der 4 Varianten ungeeignet. Weiterhin erscheint es so, dass die Autobahn für ihren propagierten Zweck, internationale und weiträumige, überregionale Verkehrsströme zu binden, überhaupt nicht benötigt wird, sondern dass diese Verkehrsströme nur in sehr geringem Umfang existieren werden und dass es in dem exemplarisch untersuchten Raum nordwestlich von Stade zu keiner Reduktion des Verkehrs auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen kommt.

Weitere allgemeine Hinweise zur Verkehrsuntersuchung & Zusammenfassung

Veraltete/ unklare Datenbasis und Grundannahmen führen zu falschen Ergebnissen/Interpretationen

Die zitierte Datenbasis ist falsch. Zu Grunde gelegt wird die (für den Planer optimalere) „10. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung“ des Statistischen Bundesamtes. Zum Zeitpunkt der ROV-Veröffentlichung und Unterlagenerstellung liegt aber bereits die 11. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung vor. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Bevölkerungszahlen in Niedersachsen ab 2013 bis 2020 sukzessive abnehmen und sich dieser Trend nach dem Prognosefall-Datum weiter fortsetzen wird. Nach der Vorausberechnung wird die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2050 mit gut 75 Millionen Einwohnern auf das Niveau von 1963 sinken.

Die Bevölkerungsentwicklung kann also nicht einfach bis 2020 fortgeschrieben werden.

- Eine Korrektur der Bevölkerungsentwicklungszahlen und deren Berücksichtigung in den Verkehrsmodellen ist erforderlich.
- Die Bevölkerungsentwicklungszahlen nach 2020 sind dringend zu berücksichtigen, da der BAB-Betrieb erst dann einsetzen wird und die Autobahn dann mehrere Jahrzehnte im Betrieb sein wird. Damit müssen dringend korrekte Zahlen bei der Verkehrsbewertung in die Modelle integriert werden und Basis der Entscheidungsfindung sein.

- Die zunehmende Veralterung der Gesamtbevölkerung und die zunehmende Lebenserwartung werden sich massiv auf die gesamte Gesellschaft und die Mobilität auswirken. Diese Effekte sind bei den Modellen und Verkehrszahlen zu berücksichtigen.
- In den Berechnungen der Verkehrsuntersuchung findet eine absehbare weitere politische Reaktion auf den Klimawandel und den damit einhergehenden politischen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland (z.B. fiskalische Steuerung der Mobilität) keine Berücksichtigung. Da der Verkehr der drittgrößte CO_2-Produzent ist, werden hier massive Ansatzpunkte gesehen, die steuernde Aktivitäten des Gesetzgebers nach sich ziehen werden[50]. Entsprechende Prognosen sind nicht berücksichtigt
- Das vom Gutachten eigenständig entwickelte Güterverkehrsmodell für den Schwerverkehr wird nicht erläutert. Welche Statistiken und Güterverkehrsentwicklungen dem Modell zugrunde liegen, welche Verkehre abgebildet werden und in welcher Form die lokalen Wirtschaftsstrukturen in die Berechnungen eingehen wird nicht erläutert. Das Modell ist damit intransparent und nicht geeignet eine nachvollziehbare Begründung für die A22 zu sein.
- Da vom heutigen Güterverkehr bereits 13,9 % als kombinierter Verkehr bewältigt werden könnten, müssen diese Erkenntnisse in die Wachstumsprognose für den zukünftigen Güterverkehr einbezogen werden.
- Die Tendenz der Jahresauswertung 2005 der automatischen Dauerzählstellen in Deutschland ist zu berücksichtigen[51]. Die Aufbereitung der Zählergebnisse zeigt, dass die Verkehrszahlen (mittleren DTV-Werte) auf Autobahnen um 1,7% und auf außerörtlichen Bundesstraßen um 0,6% sinken. Bezogen auf Niedersachsen ist der Kfz-Verkehr laut Straßenverkehrszählung 2005 im Verhältnis zur Straßenverkehrszählung 2000 auf Landesstraßen um durchschnittlich 6 % und auf Bundesstraßen um 2 % zurückgegangen. Diese Tendenzen sind bei den Verkehrsmodellen zu berücksichtigen.

Prognosehorizont

Die Verkehrsuntersuchung zur A22 bezieht sich auf einen Prognosehorizont bis 2020. Sollte es zum Bau der A22 kommen, wird sie voraussichtlich frühestens 2017 fertig gestellt sein. Das Ende des Prognosehorizontes wäre dann bereits erreicht. Um prüfen zu können, ob sich der Bau der A22 aus verkehrlicher Sicht tatsächlich begründen lässt, ist daher eine Verkehrsprognose bis 2050 erforderlich, und zwar ab dem Zeitpunkt, ab dem die A 22 auch genutzt werden kann.

Fehlerhafte regionale Grundannahmen/ Widersprüche

Neben den o.g. regionalen und kleinräumigen Unklarheiten sind weitere Anmerkungen zu machen: Die Bewertung, dass „die B 73 Cuxhaven (...) von der A 22 nur in geringem Maße“ profitieren wird ist korrekt, da „eine Verlagerung des weiträumigen Verkehrs Cuxhaven – Stade von der B 73 auf die A 22 – A 27 wegen des deutlichen Mehrweges über die BAB-Verbindung nicht zu erwarten ist“. Dass trotzdem für die PF z.B. von einer Entlastung der OT Himmelpforten ausgegangen wird ist nicht nachvollziehbar, da die Variantenunterschiede keine signifikante Entfernungswirkung mehr haben. Je besser die BAB über die nach geordneten Verkehrsträger zu erreichen ist, umso weniger werden die OT entlastet. Vielmehr wird sich also durch die postulierte Zunahme auf Grund der Verkehrszunahme aus dem Gewerbegebiet Stade-Süd Mehrverkehr ergeben, der den kürzeren und kostengünstigeren Weg über die B73 nutzen wird. Das Modell des Planers berücksichtigt damit nicht örtliche Gegebenheiten und darauf aufbauende Verkehrsströme.

Bewertungsschema

Das Bewertungsschema ist „linksschief“. Es werden zwei Kategorien mit eindeutig positiver Bewertung verwendet und eine negative. Eine mittlere Kategorie („3“) umfasst auch die Kategorisierung

[50] Siehe auch VCD, März 2007: Klimawandel und Verkehr
[51] BASt-Bericht V 160

„geringe Zielerreichung“. Diese Doppelbelegung ist statistisch nicht statthaft[52] und verschleiert deutliche Aussagen. Hier wird methodisch unzulässig vorgegangen, um negative Werte zu beschönigen.

Auswirkung B74

Für die Variante Ost 3 wird lediglich von einem Versatz mit der B74 gesprochen. Ein Ausbau des Verkehrsweges und damit die Reduktion von Baukosten wird nicht in Erwägung gezogen.

Interpretation Belastungsveränderung

Über alle Trassen wird eine geringe „bündelnde Wirkung“ anhand von Belastungsveränderungen festgestellt. Die entsprechende Zielerreichung ist für die Planfälle entweder „gering“ oder „ohne Zielerreichung“. Dieser Umstand wird in den Unterlagen unterbewertet und beschönigt. Eine entsprechende Bewertung müsste die A22-Planung grundsätzlich in Frage stellen, da hier ein wesentliches Planungsziel nicht erreicht wird. Durch die Relativierung der Belastungsveränderung mit anderen Teiluntersuchungen werden Zahlen beschönigt.
U.a. werden bei der Belastungsberechnung auch die „Beeinträchtigung der Verkehrsqualität auf anderen Straßen“ bewertet. Zu kritisieren ist hier, dass lediglich Autobahnen zu Grunde gelegt werden und andere nachrangige Verkehrsträger nicht berücksichtigt werden. Wesentlich ist allerdings, dass die Belastungen nur hinsichtlich der A27 berechnet und bewertet werden. Das die A22 durch den Zwangspunkt Elbtunnel/ A20 auch Auswirkungen auf diese Verkehrsträger und deren Anschlüsse hat, muss durch eine großräumige Vernetzungswirkung untersucht und bewertet werden. Diese ist hier nicht geschehen. Mehrbelastungen auf der A23 Richtung Hamburg und der A26 sind entweder nicht bewertet oder nicht kommentiert. Insbesondere die werktägliche Überlastung der A23 durch die hohen Verkehrszahlen im Rahmen der Variante Ost 2 und 3a sind nicht erwähnt. Hier ist analog der A27 an einen weiteren Ausbau der BAB zu denken. Dies führt zu notwendigen Mehrkosten, die dann bei der Nutzen-Kosten-Bewertung zu berücksichtigen sind. Der Bau der im vordringlichen Bedarf befindlichen A39 zieht überregionaler Verkehr (insb. aus dem östlichen Europa) von der A22 ab und wurde augenscheinlich weder in den Prognosen noch in den Verkehrsmodellen berücksichtigt.
Prognosen und Annahmen/ Modelle über die Auswirkungen des Ausbaus der A1 finden sich nicht. Da diese BAB parallel zur A22 verläuft ist es ein schwerwiegender Fehler, wenn hierauf in der Bewertung/ Kommentierung der Modelldaten nicht eingegangen wird. Ob entsprechende Untersuchungen erfolgt sind, wird nicht erläutert.

Bezugsfall und Prognosenullfall

Für den Bezugsfall wurden alle Straßenbauvorhaben berücksichtigt, deren Realisierung bis 2020 zu erwarten ist. Dabei blieb unberücksichtigt, dass der Ausbau der B73 in Richtung Cuxhaven zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses in Ost-West-Richtung beiträgt. Auch der A1-Ausbau sowie der A39-Neubau findet sich nicht in den Modellen wieder.
Auffällig ist auch, dass sich der Verkehr von 2005 im Analysefall bis 2020 im Bezugsfall im Bereich der verschiedenen Streckenverläufe der Trassenvarianten stark erhöht, an anderen Stellen des Planungsraumes aber deutlich weniger verändert, obwohl das zugrunde gelegte Verkehrswachstum an allen Stellen gleichermaßen wirksam ist. Das wirkt sich auf die Entlastungswirkung aus und erhöht dadurch fälschlicherweise den entlastenden Effekt der geplanten A 22. Das betrifft in der Folge auch die Entlastung von Ortslagen, die aus diesem Grund als überhöht angesehen werden muss.

Unklare Datenbasis

Da die von SSP Consult erstellten Untersuchungen zur A 20, die als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung der A 22 angenommen werden, nicht öffentlich zugänglich sind und den Unterlagen

[52] Bogung, Erben, Schulmeister (1983): Einführung in die Statistik. Ein Lernbuch (...). Weinheim/Basel

nicht beilagen, kann die Verkehrsuntersuchung nicht in hinreichendem Maße nachvollzogen werden. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen auf den fertig gestellten Abschnitten der A 20 ist bisher weit hinter den Prognosewerten zurückgeblieben. Insofern eignen sich die Annahmen nicht als Grundlage für die vorliegende Untersuchung.
Es wird nicht klar, für welche Fälle, d. h. ab welchem Zeitpunkt das Gutachten zum Jade-Weser-Port, die Befragung des Wirtschaftsverkehrs im Bremerhavener Überseehafen und die verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum Nordwestdeutschen Küstenraum in die Untersuchung einfließen. Welche der genannten Quellen gehen in den Analysefall ein, welche in den Bezugsfall und welche in die Prognosefälle? Wie gehen diese Daten in die Verkehrsuntersuchung ein? Wie werden sie mit den Zählungen in Verbindung gebracht? Der Eingang von Verkehrszahlen aus den genannten Quellen ist in keiner Weise nachvollziehbar.

Fehlende Prüfung von Alternativen

„Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“[53]. Solche Alternativplanungen sind in den Unterlagen nicht dargestellt bzw. werden nicht in Erwägung gezogen. Dadurch ist die gebotene Abwägung nicht sachgerecht erfolgt.

Zwangspunkt Elbquerung

Die Realisierung des Abschnitts von der B 431 (SH) bis zur K 28 (NI) einschließlich fester Elbquerung (sog. Betreiberabschnitt) ist als sog. F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) vorgesehen. Demnach übernimmt ein privater Konzessionär die Finanzierung, den Bau, den Betrieb und die Erhaltung.

Die beabsichtigte Privatfinanzierung einer Tunnellänge von 5,7 km ist für Deutschland einmalig. Die Realisierung der Elbquerung ist bisher nicht abschließend geklärt, da „für die Elbquerung im Zuge der Autobahn A20 die Realisierbarkeit als Betreibermodell gemäß dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in zwei Schritten untersucht“ wird. „Bei positivem Ergebnis des Eignungstests soll in einem zweiten Schritt eine vertiefende Machbarkeitsstudie über die Realisierungschancen vergeben werden. Hierdurch werden differenzierte Aussagen zu Finanzierung und Betrieb der Elbquerung wie Mauthöhe, Rendite, Finanzierungsanteil des Bundes und Verkehrszahlen erarbeitet (...)“[54].

Damit steht die Möglichkeit der Realisierung des Projektes durch das FStrPrivFinG in Frage. Als Zwangspunkt werden allerdings Verkehrszahlen aus der Elbquerung abgeleitet. Deshalb sind Belege für eine realistische Umsetzung im vorgegebenen Zeitrahmen durch den Planer vorzulegen. Solange nicht sichergestellt werden kann, dass die Elbquerung gebaut wird, kann die Annahme nicht als Grundlage für die Verkehrsprognose dienen. Unabhängig davon sind alle weiteren Planungen zur A22 ohne den Nachweis der Realisierbarkeit der Elbquerung sinnlos.

Es ist nicht nachvollziehbar, woher die hohen Verkehrszahlen für die Elbquerung (36.600 Kfz/ Tag) kommen. Lt. Untersuchung und Verkehrzahlen der A20[55] soll die Elbquerung den Nord-Süd-Verkehr von Skandinavien nach Süden aufnehmen. Bei einer MAUT-Querung werden 3000 Kfz/ Tag mit diesem Ziel queren (Bezugpunkt Bad Bramstedt/ A7). Die Entlastung des Hamburger Elb-

[53] BVWP 2004
[54] Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5832 – vom 10. Juli 2007:
[55] „Verkehrswissenschaftliche Untersuchung A 20“; 1998

tunnels bringt bei einer MAUT-Variante weitere 3000 Fahrzeuge am Tag[56]. Demzufolge müsse durch regionale Verkehre und den Ost-West-Verkehrs via A20 (längere Strecke mit höheren Kosten und höheren Zeitbudget sowie Tunnel-MAUT) etwas über 30.000 Verkehrsbewegungen entstehen. Der Planer weist nicht um welchen Verkehr es sich handelt und und wo dieser entsteht.

Abschließende Bewertung:
Wie gezeigt wurde, basiert die Verkehrsuntersuchung auf fehlerhaften Daten. Die Prognosen der Nullvariante, des Bezugsfalls, der Planfälle und der Vorzugsvariante sind daher alle fehlerhaft und können nicht für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung der A22 herangezogen werden. Des Weiteren ist der Prognosehorizont 2020 keine Basis für die Planung der A22, da die Autobahn zu diesem Zeitpunkt gerade fertig gestellt wäre. Bedeutend ist somit das Verkehrsaufkommen nach 2020. Die Elbquerung wird nicht die erhofften Entlastungs- und Bündelungseffekte haben. Insgesamt belegen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung daher nicht, dass der Bau der A22 aus verkehrlicher Sicht notwendig ist.
Eine große Menge an fehlerhafte Ausgangszahlen und Annahmen sowie fehlende Berücksichtigung verschiedener Modelle und realer Gegebenheiten führen dazu, dass wir die Studie anzweifeln und ihren Aussagewert für die Begründung der A22 bzw. die Auswahl einzelner Varianten äußerst kritisch sehen. Aufgrund der Vielzahl von Auffälligkeiten ist davon aus zu gehen, dass in der gesamten Studie Fehler vorhanden sind.

Exkurs: Beispielhafte Anwendung der Verkehrszahlen
Auf allen fünf Trassen steigt der Verkehr teilweise weit über den zu erwartenden 9% aus den Angaben der Verkehrsuntersuchung an.
Bsp.: *Im Analysefall beträgt das durchschnittlichen Gesamtverkehrsaufkommen in einem Betrachtungssegment[57] knapp 31400 Kfz-Bewegungen/24h. Im Prognosenullfall erhöht sich das durchschnittliche Gesamtaufkommen auf 42833 Kfz-Bewegungen/24h. Das entspricht einer*
Steigerung von 36% oder 11433 Kfz-Bewegungen/24h. Im Prognosefall 2 Vorzugsvariante beträgt das durchschnittliche Gesamtaufkommen, trotz angeblicher Entlastung durch die A 26 und
A22, noch 35448 Kfz-Bewegungen/24h, immerhin noch eine Steigerung gegenüber dem Analysefall von 12,9%. Hinzu kommt jedoch der gesamte Autobahnverkehr auf den beiden Autobahnen im Betrachtungssegment von durchschnittlich 54767 Kfz-Bewegungen/24h.
Insgesamt bewegen sich dann laut Prognose über 90000 Kfz/24h im Betrachtungssegment, was einer Steigerung von 187% entspricht. Woher dieser Verkehr kommen soll beschreibt die Verkehrsuntersuchung nicht (Beschäftigungseffekte, induzierter Verkehr, sinkende Benzinpreise??).

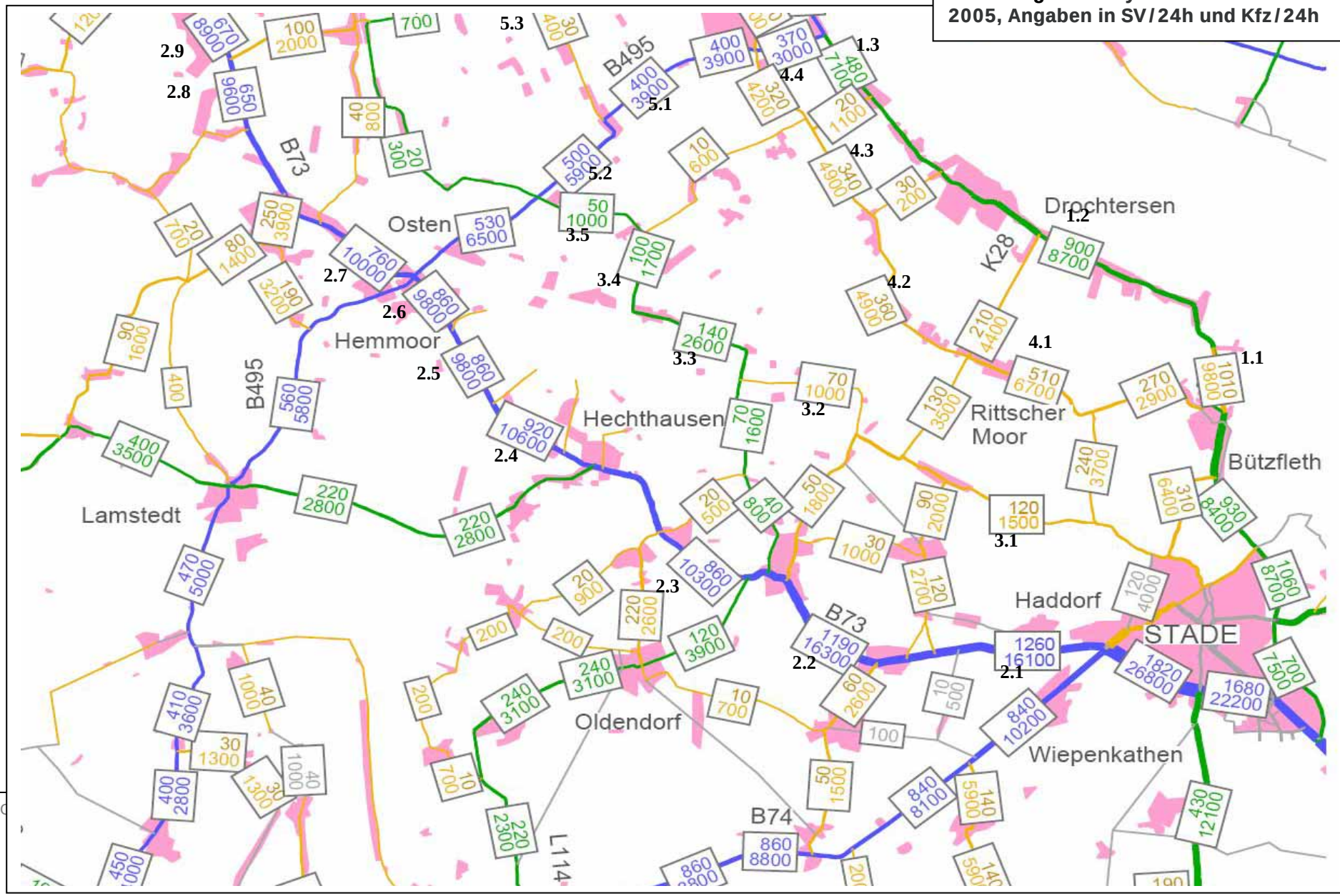
Die gesonderte Betrachtung des Schwerverkehrs in nachstehende Tabelle zeigt die Zunahmezahlen einmal deutlich:

SV	dschnttl. Lkw/Tg	+ Autobahnen	Abw. v AF in %
Analysefall	2650		
Prognosenullfall	3074		16 %
Prognosefall 2	2930	9435	10,6% (366%)

[56] Daraus folgt, dass eine relevante Entlastung des Elbtunnels Hamburg nur dann eintritt, wenn keine Mautgebühr erhoben wird.
[57] Das Betrachtungssegment umfasst ein Gebiet nordwestlich von Stade: Von Stade entlang der Elbe und der B73 im Süden bis zur B495. Hier werden die Zahlen anhand von 5 Trassen bewertet. Entlang dieser Trassen sind 4 Messpunkte zur Dokumentation ausgewählt (PF Ost2).

Anhänge: Bewertung Verkehrsuntersuchung

Abbildung 1: Analysefall: Verkehr 2005 im Netz 2005, Angaben in SV/24h und Kfz/24h



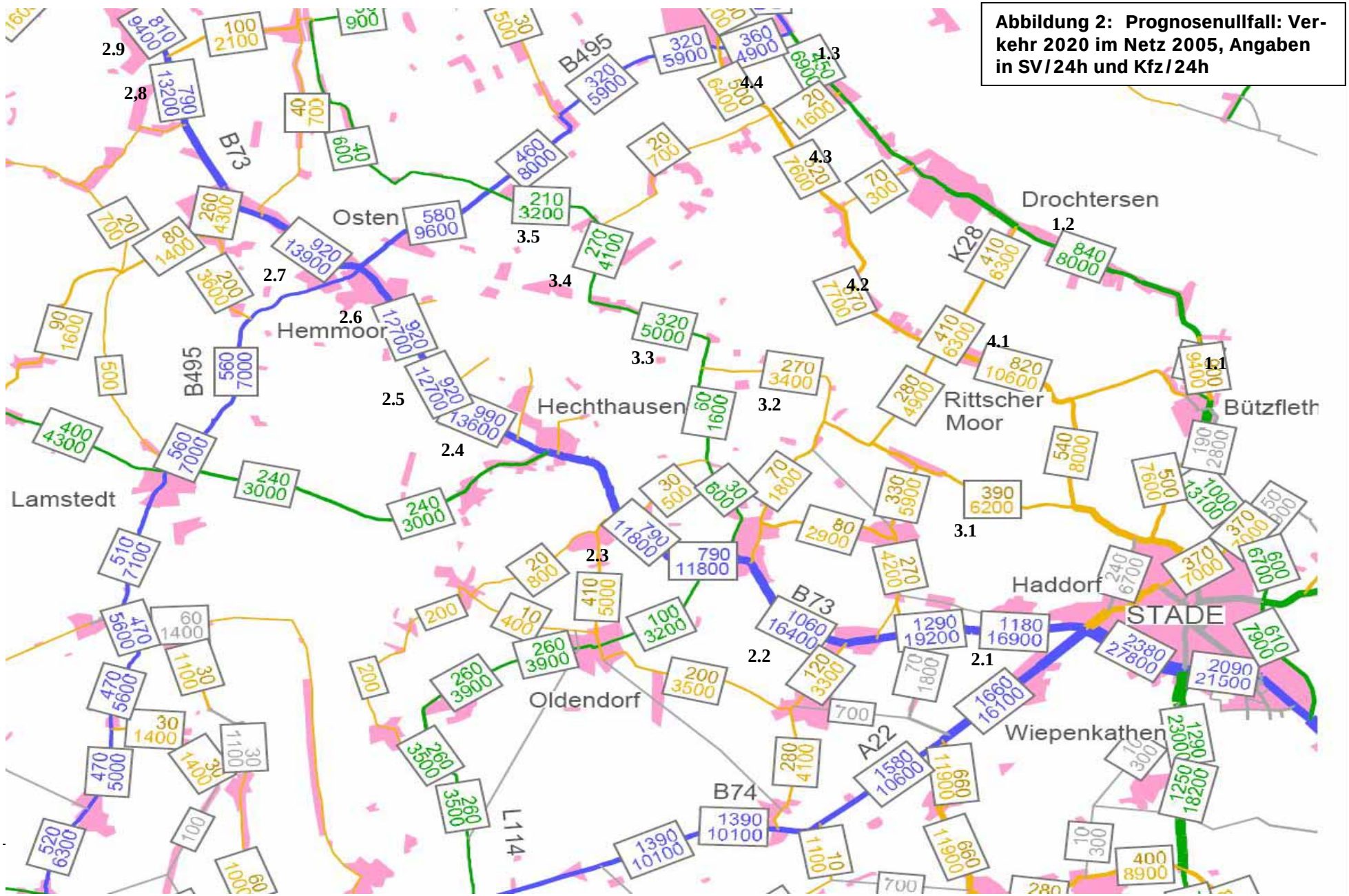


Abbildung 2: Prognosenullfall: Verkehr 2020 im Netz 2005, Angaben in SV/24h und Kfz/24h

	Analysefall	Prognose-nullfall	Bezugsfall	Planfall 2	Differenz Prognos-enullfall - Analysefall	Differenz Prognosenull-fall - Analysefall in %	Differenz Bezugsfall - Prognosenull-falll	Differenz Bezugsfall - Prognosenull-falll in %	Differenz Planfall 2 - Bezugsfall	Differenz Planfall 2- Bezugsfall in %
Strecke 1 Obstmarschenweg										
1.1	9.800	9.400	6.100	5.900	-400	-4,08	-3.300	-35,11	-200	-3,28
1.2	8.700	8.000	6.200	6.300	-700	-8,05	-1.800	-22,50	100	1,61
1.3	7.100	6.900	9.000	7.700	-200	-2,82	2.100	30,43	-1.300	-14,44
Durchschnitt	**8.533**	**8.100**	**7.100**	**6.633**	**-433**	**-5,08**	**-1.000**	**-12,35**	**-467**	**-6,57**
Strecke 2 B73										
2.1	16.100	16.900	14.300	12.800	800	4,97	-2.600	-15,38	-1.500	-10,49
2.2	16.300	16.400	14.500	12.900	100	0,61	-1.900	-11,59	-1.600	-11,03
2.3	10.300	11.800	11.100	16.700	1.500	14,56	-700	-5,93	5.600	50,45
2.4	10.600	13.600	10.000	14.200	3.000	28,30	-3.600	-26,47	4.200	42,00
2.5	9.800	12.700	9.000	14200	2.900	29,59	-3.700	-29,13	5.200	57,78
2.6	9.800	12.700	9.000	13.100	2.900	29,59	-3.700	-29,13	4.100	45,56
Durchschnitt	**12.150**	**14.017**	**11.317**	**13.983**	**1.867**	**15,36**	**-2.700**	**-19,26**	**2.667**	**23,56**
Strecke 3 Schöllisch - B495										
3.1	1.500	6.200	3.900	3.000	4.700	313,33	-2.300	-37,10	-900	-23,08
3.2	1.000	3.400	3.300	2.300	2.400	240,00	-100	-2,94	-1.000	-30,30
3.3	2.600	5.000	4.700	4.100	2.400	92,31	-300	-6,00	-600	-12,77
3.4	1.700	4.100	3.700	3.100	2.400	141,18	-400	-9,76	-600	-16,22
3.5	1.000	3.200	2.800	2.200	2.200	220,00	-400	-12,50	-600	-21,43
Durchschnitt	**1.560**	**4.380**	**3.680**	**2.940**	**2.820**	**180,77**	**-700**	**-15,98**	**-740**	**-20,11**
Strecke 4 Ritscher Moor - B495										
4.1	6.700	10.600	3.900	4.100	3.900	58,21	-6.700	-63,21	200	5,13
4.2	4.900	7.700	10.400	7.300	2.800	57,14	2.700	35,06	-3.100	-29,81
4.3	4.900	7.600	10.700	7.600	2.700	55,10	3.100	40,79	-3.100	-28,97
4.4	4.200	6.400	9.700	6.600	2.200	52,38	3.300	51,56	-3.100	-31,96
Durchschnitt	**5.175**	**8.075**	**8.675**	**6.400**	**2.900**	**56,04**	**600**	**7,43**	**-2.275**	**-26,22**
Gesamtdurchschnitt	**27.418**	**34.572**	**30.772**	**29.957**	**7.153**	**26,09**	**-3.800**	**-10,99**	**-815**	**-2,65**

Tabelle 1: Prognostizierte Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Strecken nordwestlich von Stade

Induzierter Verkehr

Wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass induzierte Verkehre eine starke Auswirkung auf die Nutzen-Kosten Verhältnisse bei Straßenbauprojekten haben. Einhellig werden Reduktionswerte beim Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 10-20% angegeben, wenn diese Verkehre angemessen in die Berechnung integriert werden[58] [59]. Außer der Berücksichtigung des induzierten Verkehrs gibt es weitere Punkte, die für die Frage von Bedeutung sind, wie stark schön gerechneten Nutzen-Kosten-Verhältnisse von den realen Werten abweichen:

- Der induzierte Verkehr muss voll berücksichtigt werden, indem ein konstantes Reisezeitbudget angenommen wird
- Zur Bewertung muss ein Verfahren benutzt werden, das für Verkehrsmodelle mit induziertem Verkehr geeignet ist.
- Für Zinsen, Abschreibungen und Reparaturkosten müssen realistische Werte angenommen werden
- Bei der Bestimmung der Prognosematrix muss darauf geachtet werden, dass keine unrealistisch hohen Netzbelastungen entstehen.
- Die Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten bei höheren Verkehrsbelastungen muss berücksichtigt werden

Auch bei den Verkehrszahlenberechnungen des A22-ROV-Verfahrens finden diese keine Berücksichtigung und stellen damit einen ganz zentraler Fehler der genutzten Verkehrsmodelle das.

Der induzierte Verkehr wird nicht vernachlässigt, weil er dem Planer nicht kennt, sondern weil auf diesem Wege ein möglichst hoher Nutzen von Straßenbauprojekten vorgetäuscht wird. Auch im Falle der Planungsunterlagen ist dies der Fall.
Die Daten für den induzierten Verkehr werden auf ganz unterschiedliche Weise gewonnen.
Knoflacher hat schon sehr früh darauf hingewiesen, dass Straßenbaumaßnahmen vorwiegend durch Reisezeiteinsparungen begründet werden, die es in Wirklichkeit nicht gibt, da die Reisezeitbudgets in guter Näherung konstant sind[17]. Es folgt daraus, dass Verkehrsmodelle benutzt werden müssen, die das konstante Reisezeitbudget berücksichtigen
Wenn man ein konstantes Reisezeitbudget annimmt und damit den induzierten Verkehr voll berücksichtigt, dann entstehen bei Straßenbaumaßnahmen keine Reisezeitersparnisse. Reisezeitersparnisse können deshalb nicht zur Bewertung herangezogen werden[60]. Aus diesem Grunde herangezogene Reisezeitersparnis abzulehnen und die Daten sind neu zu berechnen.

Untersuchungen weisen nach, dass durch Straßenbauprojekte bei Berücksichtigung des induzierten Verkehrs der Benzinverbrauch in allen Geschwindigkeitsbereichen steigt[61]. Ebenso weisen Messungen nach, dass die Umweltbelastungen durch ein Straßenbauprojekt gestiegen sind[62].

Auch die Annahme, dass die Unfallzahlen durch Straßenbaumaßnahmen absinken ist irreführend. Der Grund für den Sicherheitsgewinn ist, dass Autobahnen im Vergleich mit Bundesstraßen geringe Unfallraten haben[63]. Statistische Untersuchungen zeigen aber, dass die Zahl der Verkehrstoten und

[58] *P.Cerwenka*: Die Berücksichtigung von Neuverkehr bei der Bewertung von Verkehrswegeinvetitionen, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 68, Nr.4, 1997
[59] *F.C. Englmann et al*: Berechnung und Bewertung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, 18. Verkehrswissenschaftliche Tage in Dresden, 2001
[60] *H. Knoflacher*: Kann man Straßenbauten mit Zeiteinsparungen begründen?, Internationales Verkehrswesen, 1986
[61] *R. Pfleiderer, L.Braun*: Der Einfluss von Geschwindigkeitsänderungen auf den Treibstoffverbrauch des Pkw-Verkehrs, Internationales Verkehrswesen, 1993
[62] *U. Becker, F. Richter*: Ist Straßenbau Umweltschutz? , Internationales Verkehrswesen, 2002, 54
[63] *A. Grenier*: Bewertungsverfahren beim Straßenbau - Nutzen und Kosten neuer Straßen, Verkehr Kompakt Nr. 8, Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V., Verlag GVE, 2003

der Verletzten durch Straßenbaumaßnahmen leicht ansteigt[64]. Dieser Effekt ist in den Nutzen-Kosten-Berechnungen zu berücksichtigen.

Forderung: Die Daten sind zu überprüfen und der induzierte Verkehr ist nach wissenschaftlichen Erkenntnissen zu berücksichtigen. Die beim öffentlichen Verkehr seit Jahrzehnten genutzten Verkehrsmodelle müssen zur Grundlage gemacht werden[65], um adäquate Bewertung ableiten zu können. Vor diesem Hintergrund ist die Gesamtplanung der A22 zu überprüfen und die jeweiligen Trassenvarianten neu zu bewerten. Die Untersuchungen zu den Unfallzahlen und Verkehrstoten durch die A22 müssen berücksichtigt werden und die Trassenbewertung sind daraufhin zu korrigieren.

Bewertung Schutzgut Klima

Der letzte Klimabericht des IPPC hat keinen Zweifel mehr daran gelassen, dass die Erderwärmung und der sich daraus ergebende Klimawandel menschengemacht sind und hauptsächlich durch den CO_2-Ausstoß der Industrienationen verursacht wird. Wissenschaftlicher Konsens ist außerdem, dass nur wenige Jahre bleiben, um die schlimmsten Folgen für die Natur und Menschheit abzuwenden. Der Klimawandel, lange von der Politik geleugnet und ignoriert, ist nun nicht mehr umkehrbar. Laut IPPC ist die Erderwärmung aber noch in ihren katastrophalsten Auswirkungen mit einer drastischen und konsequenten Reduzierung des CO_2-Ausstosses zu begrenzen.
Um die 2-Grad-Grenze der Erwärmung, die die entscheidende Grenze der unumkehrbaren Schädigung der Ökosysteme darstellt, einhalten zu können, müssen die weltweiten Emissionen bis 2020 um mindestens 40% reduziert werden.

Auf allen relevanten nationalen und internationalen Ebenen der Politik gibt es inzwischen Vereinbarungen und Absichtserklärungen, dieses Klimaziel mit aller Anstrengung zu verfolgen.
Die Bundesregierung hat sich eine Reduzierung der Klimagase um 30% bis zum Jahr 2020 als Ziel gesetzt.

Da lt. EU-Kommission der Straßenverkehr mit 25% igem Anteil einen Hauptverursacher des CO_2 – Ausstoßes darstellt ist eine radikale Wende gerade in der Verkehrspolitik zwingend geboten. Dies gilt im besonderen Maße für den stark wachsenden Güterverkehr.

Verkehrsminister Tiefensee betont[66]: "Wir setzen in der EU auf die Schiene, insbesondere wenn es um den Transport von Gütern geht." Und weiter:" Die Schiene muss eine echte Alternative auch für den Mittelstand sein, dass er seine Waren nicht mehr über den LKW und auf der Autobahn fahren muss."

Kritikpunkte zur Bewertung Klima und A22

Zum Vorhaben A22 wird im Begründungsteil der stark wachsende Güterverkehr mehrfach angeführt. Dieser Logik folgend soll offensichtlich in Zukunft der Anteil des Gütertransportes auf der Strasse wachsen. In der methodischen Erläuterung zu den Unterlagen des ROV werden Untersu-

[64] R.B. Noland: Traffic Fatalities and Injuries: The Effect of Changes in Infrastructure and other Trends, r.noland@ic.ac.uk., 2002
[65] Intraplan Consult, G. Heimerl: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV Version 2000, München: Bundesminister für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, 2000
[66] DLF-Interview vom 1.1.2007

chungen zu Alternativen zur A22 mit der Begründung ausgeschlossen, dass „die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung bereits mit der Aufnahme in den BVWP erfolgt“ sei.

Dieser Auffassung zur Methodik widersprechen wir, denn:
1.
§2Abs.1 des NROG verlangt ausdrücklich, das raumbedeutsame Planungen „die Möglichkeiten der Raumordnung zur Eindämmung des Treibhauseffektes und damit verbundenen Folgen für Mensch und Natur genutzt werden.“
und
2.
gemäß §19b UVPG sind bei Verkehrsplanungen auf Bundesebene vernünftige Alternativen zu prüfen und zu bewerten, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Das Fehlen solcher Untersuchungen sehen wir als schwerwiegenden Mangel der UVP! Wir sehen damit die Anforderungen an die „besondere naturschutzfachliche Prüfung“ der UVS im Rahmen der BVWP-Bewertung nicht als „abgearbeitet“ an.
Forderung: Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung und Abwägung der A22 hat zu erfolgen und Alternativen sind zu prüfen und schlüssig zu bewerten.

Auch die enorme klimaschädigende Wirkung der A22 wird nicht adäquat ihrer Wichtigkeit behandelt. In den methodischen Erläuterungen zur UVS wird zwar ein Einfluss auf das Großklima der künftigen A22 eingeräumt, dieser aber als nicht relevant betrachtet. Es“ interessieren vielmehr die regionalen oder örtlichen Ausprägungen des Klimas und der Luft…“.

Angesichts der drohenden Risiken für die Menschheit durch die Klimaerwärmung ist dieses Vorgehen nicht zu akzeptieren!

Die Menschen des Elbe-Weser-Dreiecks, dem Planungsraum der A22, sind extrem von einer Verschärfung der Klimasituation bedroht.

Forderung: Die Auswirkungen/Risiken einer künftigen A22 auf das Klima müssen abgeschätzt werden und die daraus entstehenden Kosten Eingang in eine so überarbeitete Nuzen-Kosten-Bewertung finden. Dargestellt werden muss weiter die Berechnung des zusätzlichen CO_2-Ausstoßes durch den durch die A22 induzierten Verkehr (siehe oben).

Moore sind einerseits „CO_2-Senken“ und anderseits Wasserspeicher und beugen damit Hochwasser vor. Ihre Zerstörung ist also nicht nur unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten zu sehen. Sie sind ein wichtiger Baustein des Klimaschutzes.
Forderung: Die Bedeutung der Moore und die Zerstörung der Moorflächen durch die A22 (Überbauung, Immissionen, Oberflächenverschmutzung, Veränderung des Wasserhaushaltes durch den Baukörper) und anderer klimawirksamen Naturflächen müssen angesichts der drängenden klimapolitischen Aufgaben neu bewertet werden. Dies muss Eingang in die Bewertung der A22 finden.

In dem Strategiepapier „ Moorentwicklungskonzepte“ des Bundesumweltamtes[67] wird aufgrund der klimagünstigen Wirkung von Mooren die Zurückgewinnung von ehemaligen Hochmoorflächen gefordert. Außerdem sollen Anreize geschaffen werden, damit zehn Prozent der Niedermoore, die heute entwässert und als Grünland genutzt werden, sich wieder natürlich entwickeln können; so könnten sie den Kohlenstoff des Treibhausgases CO_2 binden.

[67] Hamburger Abendblatt vom 8.11.2007

Forderung: Die in der UVS angegebenen Flächen des im Falle des A22-Baus zerstörten Moorbodens sind höher zu bewerten und mooriges Grünland und Restmoorflächen müssen als wertvolle Ressourcen angesehen werden ,die deshalb unter einen besonderen Schutz gehören. Wir beantragen, diese Flächen zu ermitteln, und verweisen darauf, dass es in Hinblick auf den Raumwiderstand falsch wäre, sie nur als landwirtschaftlich minderwertige Böden zu bewerten .

Einwendung Überschwemmungsgebiete

A22 verläuft auf weiten Strecken durch stark **überschwemmungsgefährdete Gebiete.** Nach übereinstimmender Auffassung der meisten Klimaforscher muss an der Norddeutschen Küste in Zukunft mit häufigeren Wetterextremen, die mit vermehrten Überschwemmungen durch Starkregenfälle und Deichbrüche einhergehen, gerechnet werden. Um Hochwassergefahren zu begegnen , wurde 2005 das „Gesetz zur Verbesserung des Vorbeugenden Hochwasserschutzes“ verabschiedet. Teil dieses Gesetzes ist die Ausweisung von „hochwassergefährdeten Gebieten“ und deren kartographische Darstellung. Die entsprechenden Erkenntnisse finden Eingang in den LROP.

Niedersachsen ist seiner Ausweisungspflicht nachgekommen und Kartierungen zu überschwemmungsgefährdeten Gebieten sind vorgenommen worden[68]. Danach verläuft die A22 im Gebiet Engelschoff /Breitenwisch sowie am Elbtunnelausgang, durch überschwemmungsgefährdete Gebiete und würde bei Realisierung eine Gefährdung von Menschen, Flora und Fauna sowie von Wirtschaftsgütern bedeuten. Außerdem ist der Baukörper selbst in Gefahr und ist deshalb mit geeigneten Baumaßnahmen gesondert zu sichern.

Die weiträumige Versiegelung durch den Autobahnbau A22 in grundwassernahen, tiefliegenden Gebieten (415-417) widerspricht dem vorsorgendem Hochwasserschutz. Die Einwendungen zum Thema Klima sind auch in diesem Zusammenhang zu sehen .

Forderung: Die Erkenntnisse zum Hochwasserschutz und zum Bau der A22 in hochwassergefährdeten Gebieten sind zu berücksichtigen. Mögliche Schädigungen müssen monetär erfasst werden, Risiken müssen definiert werden, Gefahrenabwehrmaßnahmen müssen eingeleitet werden und die Folgen in die Kostenbewertung einbezogen werden.

[68] Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

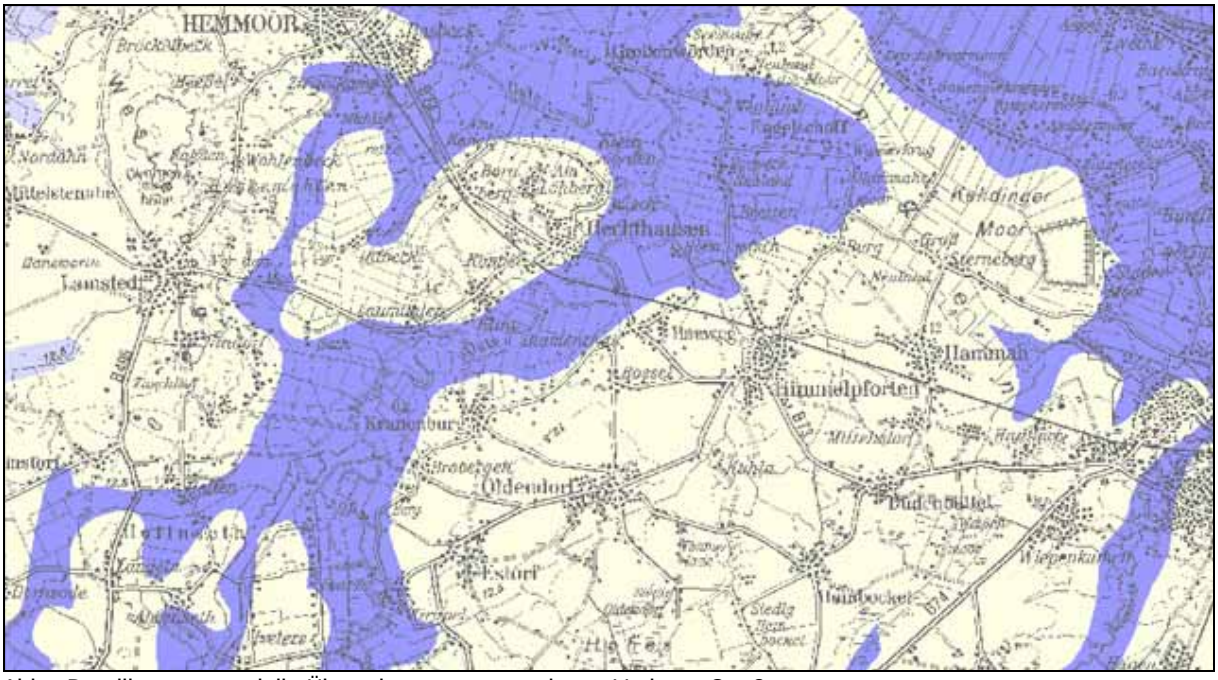


Abb.: Detailkarte potentielle Überschwemmungsregionen Variante Ost 2

Einwendung zu Gefährdung der Entwässerungssysteme

Der durch die Landwirtschaft geprägte Raum Engelschoff / Breitenwisch/ Burweg und Oldendorf ist stark durchzogen von Entwässerungsgräben, ohne deren Funktionsgewährleistung eine Bewirtschaftung oder Nutzung der Flächen nicht möglich wäre. Die vorhandene Drainage würde auf der gesamten Trasse durchschnitten.

Dieses empfindliche Entwässerungssystem bedarf aufwendiger und regelmäßiger Pflege und darf nicht gestört werden. Sonst treten Funktionsverluste auf, die zu Vernässungen führen[69] . Die geplante Trasse führt durch nasse Moorflächen. Außerdem muss der "Horster Beek" sowie die Eisenbahnstrecke überquert werden. Mit einer Vernässung der umliegenden Flächen durch Aufschüttung des Autobahndammes muss gerechnet werde (wie bereits bei der A26 geschehen)! Eine (lohnende) Bewirtschaftung wäre in diesem Fall besonders im Frühjahr und Herbst nicht möglich. Mit Sicherheit wird der schwammige Boden bei der großen Gewichtsbelastung, wie eine Autobahn sie darstellt, durch Verdichtung die Wasserdurchlässigkeit stark negativ beeinflussen. Im Zusammenhang der A26 in Agathenburg sind entsprechende Folgen ansatzweise zu beobachten. Dort sind angrenzende Flächen (vor allem im Frühjahr und Herbst) kaum zu bearbeiten.
Im Bereich der Fliessgewässer Oste und Horsterbeck besteht durch die extreme Vernässung die Gefahr der Deich-Beschädigung durch Aufweichung. Die Deiche des Horster Beek befinden sich außerdem im Bereich der geplanten Überquerung auf nicht tragfähigem Boden (Moor/Marsch). Bei einem Brückenbau und der damit verbundenen Vibrationen durch Rammarbeiten und Sandauffuhr ist die Deichsicherheit nicht mehr gegeben

Der hiesige Boden, teilweise Moor, ist wegen seiner Struktur, Grundwassernähe und Geländelage bei Regen schnell mit Wasser gesättigt. Da die Gesamtniederschlagsmenge in den letzten Jahren

[69] Beispiel für eine solche Störung und die unmittelbaren Folgen sind Verwässerungen der Senken an der L113 nach dem Verlegen von Elektro- und Gasleitungen (Schleusenverband Breitenwisch)

stark gestiegen ist (im Winter um durchschnittlich 30%) werden sich entsprechende Tendenzen nach dem BAB-Bau nich verstärken.
Die Trasse der Variante Ost 2 durchschneidet die gesamte vorhandene Drainage. Allein in Breitenwisch sind drei Polder betroffen und in Burweg Sammler und Sauger.

Eine Neuordnung des Entwässerungssystems wäre ein starker Eingriff mit enormen Kosten für die Allgemeinheit mit zweifelhaftem Erfolg und mit dem Preis des Verlustes weiterer Nutzflächen. Die Entwässerungsgräben, Wettern , Flethe und Siele, sind nicht nur wegen ihrer Funktion wichtig, sie sind auch Merkmale unserer Kulturlandschaft .

Da von einer Verschlechterung durch die A22 des bisher gut funktionierenden Entwässerungssystems ausgegangen werden muss und dies einen großen Schaden für die Landwirtschaft und die hier lebenden Menschen bedeutet ist die Vorzugstrasse abzulehnen.

Forderung:
Die extremen Auswirkungen auf die Entwässerung sind in einem gesonderten Gutachten kleinräumig zu bewerten. Lösungsmöglichkeiten sind nachzuweisen und mit den entsprechenden Kosten bei der Planung zu berücksichtigen. Die Auswirkung auf Betriebe und angrenzende Häuser sind zu klassifizieren.

Einwendung Wasserschutzgebiet

Die in den Planungsdaten angegebenen Wasserschutzzonen weichen im Detail von den offiziellen Kartierung des TWW ab. Ein Scheidung des Gebietes wird vorgenommen. Es wird eine nicht statthafte Verkleinerung des Gebietes Richtung Burweg vermutet, damit bei der A22-Trassierung keine Konflikte entstehen. Wir behalten uns weitere Einwendungen hierzu im Rahmen des ROV vor.

Abb: Karte Wasserschutz TWV Himmelpforten

Einwendungen Tourismus

Im Untersuchungsgebiet (415-417) befindet sich eine gute touristische Infrastruktur. Ein enges Radwegenetz, Wanderrouten, touristische Angebote und Besichtigungen und eine Gästebetten-Infrastruktur. Durch die gemeinsame Initiative der SG Himmelpforten und Oldendorf "Mehr als ein Dorf" (http://www.mehr-als-ein-dorf.de) werden neue Wege der touristischen Erschließung gegangen. Die Trasse der A22 zerstört diese gemeinsame Entwicklung und führt zu einem Rückschritt bei der touristischen Entwicklung, denn die Trasse Ost 2 hat eine faktische räumliche Trennwirkung für die beiden Samtgemeinden und verringert den Zugang zu den gemeinsamen Angeboten des Fremdenverkehrs. Die Initiative "Mehr als ein Dorf" wirbt für die Region mit dem intensiven Zugang zur Natur, der unverletzten Landschaft und den einzigartigen Moorgebieten. Auch das verbundene Radwegenetz, die "Deutsche Fährstraße", "Nieders. Milchstraße" und Zugänge zur Oste werden massiv behindert. Diese Kerne des touristischen Entwicklungskonzeptes werden zerstört. Deshalb ergeben sich massive Benachteiligungen für die Region die sich in der Bewertung der ROV-Unterlagen nicht adäquat wieder finden. Die Höhe des Wertgehaltes des hiesigen Region liegt in der landschaftlichen Unberührtheit (siehe auch ILEK) und nicht in der Menge an gebauten Freizeiteinrichtungen. Das ILEK-Konzept der Region Kehdingen-Oste beschreibt die Region als Region mit hohem Freizeit- und Erholungswert mit hohem touristischem Potenzial im Erleben des Maritimen, der Natur sowie der Kultur. Als stärken werden u.a. die "Intakte Natur" und die räumliche Vernetzung der Gemeinden gesehen. Dies wird durch die Trassenführung der
A22 gänzlich zerstört. ILEK setzt als Motor der regionalen Entwicklung auf die Potenziale im Tourismussektor auf Basis einer intakten Natur wobei die Entwicklung des "Naturschutz auch ... in seiner Funktion für die Naherholung und den Tourismus verstanden" wird. Der Naturtourismus soll dabei besonders gestärkt werden. Die im ILEK-Prozess getroffene Schlussfolgerungen zum Ausbau des Strassennetzes steht diesen Entwicklungszielen genauso entgegen wie die unzureichende Bewertung der Oste-Region im Rahmen des ROV.
Es lässt sich festhalten, dass sich in der Bewertung des ROV eine inadäquat Unterbewertung der Region wieder findet. Die kritisierte abseitige verkehrliche Lage (insb. ÖPNV) wird durch die finale Realisierung der A26, die S-Bahn-Anbindung bis Stade und die Optimierung des Bahnverkehres zwischen Hamburg und Cuxhaven bereits deutlich verbessert.

Forderung: Die Schädigungen für den Tourismus sind höher zu bewerten und die besonderen Entwicklungsinitiativen und die strategische Ausrichtung auf naturnahen Tourismus des gemeinsamen Tourismusvereins der Samtgemeinden haben sich in der Bewertung der Region adäquat wieder zu finden.

Abschließende Bewertung

Es drängt sich der Eindruck auf, dass wesntliche Teile der Untersuchung so geführt wurden, dass die politisch gewollte Trassenvariante als Vorzugstrasse auszuwählen ist. Beispielsweise nähren die großen Unzulänglichkeiten bei der UVS und den Verkehrsuntersuchungen entsprechende Vermutungen. Die vorliegenden Unterlagen sind mangelhaft und insbesondere als Grundlage für das Verfahren der Linienbestimmung (§16 Abs. 1 FStrG) ungeeignet. Die Vorzugsvariante ist abzulehnen und die A22 in Frage zu stellen