

# *Zusammenfassung*

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

Bürgerinitiative gegen A20/ A22 Himmelpforten-Oldendorf  
Internet: <http://www.a-22.de>  
Mail: [Kontakt@a-20.de](mailto:Kontakt@a-20.de)

## Einleitung

Diese Stellungnahme bezieht sich im Wesentlichen auf den Untersuchungsraum zwischen dem Elb-tunnelausgang und den Ostequerungen.

Wir bemängeln die fehlende Allgemeinverständlichkeit der Unterlagen, deren Umfang, die Darstel-lungsform und die kurze Frist der Beteiligung für Bürger und Träger öffentlicher Belange. Die Unter-lagen sind in Fachtermini gehalten bzw. setzen Fachkenntnisse voraus. Auch die „allgemein ver-ständliche Zusammenfassung“ ist für den Laien nicht nachzuvollziehen und an vielen Stellen nicht zu verstehen. Die eingereichten Unterlagen gewährleisten nicht die gesetzlich vorgesehene Mitwir-kung der Bevölkerung. Wir fordern deshalb die Regierungsvertretung und den Vorhabensträger auf, die nach §6 UVPG notwendige "allgemeinverständlichen Information" nachträglich zu gewährleis-ten.

## Finanzierung der Voruntersuchung

Die notwendigen Voruntersuchungen wurden zu einem Drittel von Landkreisen/ Gemeinden finan-ziert. Landkreise verwalten ihre Haushaltsmittel treuhänderisch. Sie sind für die Aufgaben der Land-kreise und Gemeinden vorgesehen. Die Planung einer Autobahn gehört nicht zu den Aufgaben der Kommunen. Regionalen Gelder sind hier zweckentfremdet worden. Da alle Spender inhaltliche Er-wartungen an die BAB-Planung richten, schließen wir nicht aus, dass hier inhaltliche Einflüsse er-folgt sind. Da das Spendenaufkommen begrenzt war, stand insgesamt nicht die ausreichende Men-ge Kapital zur Verfügung, die gebraucht worden wäre, um ausreichende und ausreichend gründli-che Untersuchungen durchzuführen. Somit ist nicht auszuschließen, dass die Finanzierungsmetho-dik 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 nicht zutreffenden Beurteilung der **Ausgangslage** und **Zielvorgaben**, die auf objektiv falschen Grund-annahmen beruhen. Es gibt keine wissenschaftlich haltbare Begründung für den Bau einer A22, deshalb sind die kostenintensiven Planungen einzustellen.

Trotz eines gesetzlich festgelegten „Besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ behauptet die Planungsbehörde, dass keine besonderen Verfahrensschritte vorgesehen sind. Das führt dazu, dass die ROV-Unterlagen nicht die notwendigen qualitativen Anforderungen erfüllen. In der Um-weltverträglichkeitsstudie finden sich fehlerhafte Darstellungen und Unzulänglichkeiten

Der angegebene **Nutzen-Kosten-Wert** zwischen 3,3 und 4,2 (je nach Variante) basiert aus verall-teten Zahlen. Obwohl der Planungsbehörde zum Zeitpunkt der ROV-Veröffentlichung reduzierte Zahlen vorlagen und mindest bekannt war, dass die N-K-Werte anzupassen sind<sup>1</sup>, werden diese zur Begründung heran gezogen. Wir betrachten dies als fahrlässig und als bewusste Irreführung.

Außerdem ist der Nutzen-Kosten-Wert zu hoch angesetzt, da z.B.

- Zu hohe Verkehrszahlen angesetzt sind
- Ein fehlerhaftes Verkehrsmodell, z.B. ohne induzierten Verkehr und Energiepreiserhöhungen verwendet wird
- Die statistischen Grunddaten veraltete sind.

Der Nutzen-Kosten-Wert wird weiter sinken.

---

<sup>1</sup> NWZ-Veranstaltung in Varel am 02.07.2007/ E-Mail-Verkehr Herr Ralf Wilde Juli 2007

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<sup>2</sup>.

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. 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 (Behauptung)

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.

## Bewertung Begründung „wirtschaftlicher Nutzen“

Sowohl die ökonomische Theorie wie auch empirische Untersuchungen zeigen, 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 frühindustrieller 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 lediglich zu lokalen Verlagerungen führen.

Die behaupteten Beschäftigungseffekte sind weder empirisch nachweisbar noch theoretisch plausibel. Quellen hierfür u.a.:

- Brückl, S., Molt, W. (1996) „Kostenwahrheit“ – Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung
- Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Öko-Logistik, Augsburg
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (99), Beschäftigungswirkungen – B50/ Hochmoselbrücke in Rheinland-Pfalz
- Bruinsma, F., Nijkamp, P., Rietvelk, R. (1990), Employment Impacts of Infrastructure Investments
- Hahne, U., Stackelberg, K. (1994), Regionale Entwicklungstheorien, Freiburg
- Knop, B.H. (1976), Verkehr und regionaler Entwicklungsstand, Bochum
- Lutter, H. (1980) Raumwirksamkeit von Fernstraßen, Bonn
- Marquart-Kuron, A. (1993), Die Ostsee-Autobahn A20 in Mecklenburg-Vorpommern

## Bewertung für den Bereich Landwirtschaft

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

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.

## 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:

---

<sup>2</sup> Fokus-Länderreport 2005

- 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

## Bewertung der biologischen Vielfalt/ UVS-Untersuchung

Die verschiedenen Untersuchungsräume der A22 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. Die Auswahlkriterien sind 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.

Bezüglich der Fauna sind z.B. im Untersuchungsgebiet zwischen Oste und Elbe die Libellenvorkommen nicht korrekt kartiert. Für die Avifauna sind die ausgewählten Untersuchungsflächen nicht repräsentativ und die untersuchte Artenauswahl reduziert die notwendige Untersuchungstiefe und verhindert eine Vergleichbarkeit. Es sind Lebensraumkomplexe, die nach Auswertung der vorhandenen Daten eine Bedeutung für Brutvögel, Gast- und Rastvögel erwarten lassen, wegen des Umfangs der zu erwartenden Auswirkungen vollständig zu erfassen, auch wenn sie im erweiterten Rand der Trassenvariante liegen.

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. Es fehlen beispielsweise Erfassung und Bewertung von Brutvorkommen des Eisvogels sowie Wochenstuben, Quartiere und Vorkommensbestimmungen von Fledermäusen, die in dieser Gegend großflächig anzutreffen sind. Insbesondere die ausgeklammerte Bewertung der Fledermauspopulationen ist ein schwerwiegender Untersuchungsfehler der Abwägungsrelevant ist. Da es sich in der Region Elbe-Oste 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.

Insgesamt sind hier schwerwiegende planerische Fehler gemacht worden, die eine Neubewertung der Region erforderlich machen.

## Trennwirkung der A22 im Untersuchungsgebiet

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.

## Oste: Verinselung durch Zerschneidung des Oste-Biotopes

Die Oste ist, besonders im Abschnitt zwischen Elm und Burweg, ein besonders wertvolles, nicht überformtes Gewässer mit natürlichen Uferstrandstreifen, das vielen seltenen Tierarten einen Lebensraum bietet. Dies schlägt sich nieder in der Ausweisung als Naturschutzgebiet und als Schutzgebiet von internationaler Bedeutung (FFH). Die wertvollen Biotopstrukturen und die damit einhergehende Artenvielfalt lassen sich nur erhalten, wenn durch eine Autobahnbrücke/ Querung das Areal nicht zerschnitten wird und in seiner Größe nicht eingeschränkt wird.

## Bedeutung des Elbniederungsmoores nicht ausreichend bewertet

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. Der Eintrag von Schadstoffen (auch über große Entfernungen) durch eine Autobahn hat negative Wirkungen auf 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. Entsprechende explizite Untersuchungen sind nicht durchgeführt worden.

## Folge-Untersuchung der A22-Hoch-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.

## Bewertung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Die für die UVS angestellten Untersuchungen sind nicht geeignet, um eine vergleichende Bewertung der Trassen in Hinblick auf ihren Raumwiderstand durchführen zu können. Zusammenhängende Biotope wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Die geplanten drei Untersuchungsdurchgänge erfüllen nicht den Mindeststandard (üblich sind 6-8 Untersuchungen). 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. Damit ist der Auftrag einer "Besonderen naturschutzfachlichen Prüfung im Rahmen der BVWP-Kategorisierung" als nicht abgearbeitet anzusehen.

## Bewertung der FFH-Verträglichkeits(Vor-)prüfungen

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 Vogelschutzgebietes 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.

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<sup>3</sup>. **Entsprechende Verbunde sind herzustellen und Trennungen sind deshalb zu unterlassen. Für beide FFH-Regionen entlang der Trasse Ost 2 wird diese Vorgabe nicht erreicht.**

### **Einzelbewertung: Wasserkruger Moor und Willes Heide**

Die A22-Trennwirkung der beiden FFH-Gebiete ist nicht ausreichend gewürdigt. Durch die hohe Nähe der A22-Trasse zum FFH-Gebiet sind besondere Folge-Untersuchungen durchzuführen. Verschiedene Auswirkungsdimensionen<sup>4</sup> sind nicht ausreichend bewertet, wie z.B. die Veränderung der Entwässerungsbalance in der Gesamtregion des FFH-Gebietes. Die Flächeninanspruchnahme und Bodenverdichtung durch Baustelleneinrichtung und ihre irreversiblen Auswirkungen auf die FFH-Struktur sind nicht ausgeführt oder die Auswirkungen von Staubemissionen (Ruß, Bitume etc.) und Abgasemissionen (Stickoxide, Schwefeloxide, Kohlenmonoxid, Kohlendioxid...) sind wegen der großen Nähe der Trasse zu den Gebieten intensiv zu prüfen.

### **Einzelbewertung: Oste-Region**

Der Planer stellt fest, dass für den Querungsbereich der Osteregion „eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist“. Dieser Einschätzung wird nachdrücklich widersprochen, da die Aussparung der Osteregion zwischen Kranenburg und Behrste fachlich nicht begründet ist. Da prioritäre Lebensräume und –arten im gesamten Querungsbereich gefährdet werden und sie Bestandteil der gesamten Region zwischen den beiden „Oste-FFH-Gebieten“ sind ist eine Beeinträchtigung und Zerstörung ist nicht zulässig. 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. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist also obligatorisch, da das Schutzgebiet in Mitleidenschaft gezogen wird. Allein die Möglichkeit einer negativen Beeinflussung der Erhaltungsziele ist ausreichend für eine Prüfung. 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. Das Aussparen der entsprechenden Prüfung ist also ein **grober Verfahrensfehler**.

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.

### **Gutachten zu Biotoptypen, Flora und Fauna im Querungsbereich der Vorzugsvariante<sup>5</sup>**

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

<sup>3</sup> WWF-Info, Dezember 2006 zur Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

<sup>4</sup> T. Kaiser, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, 2002

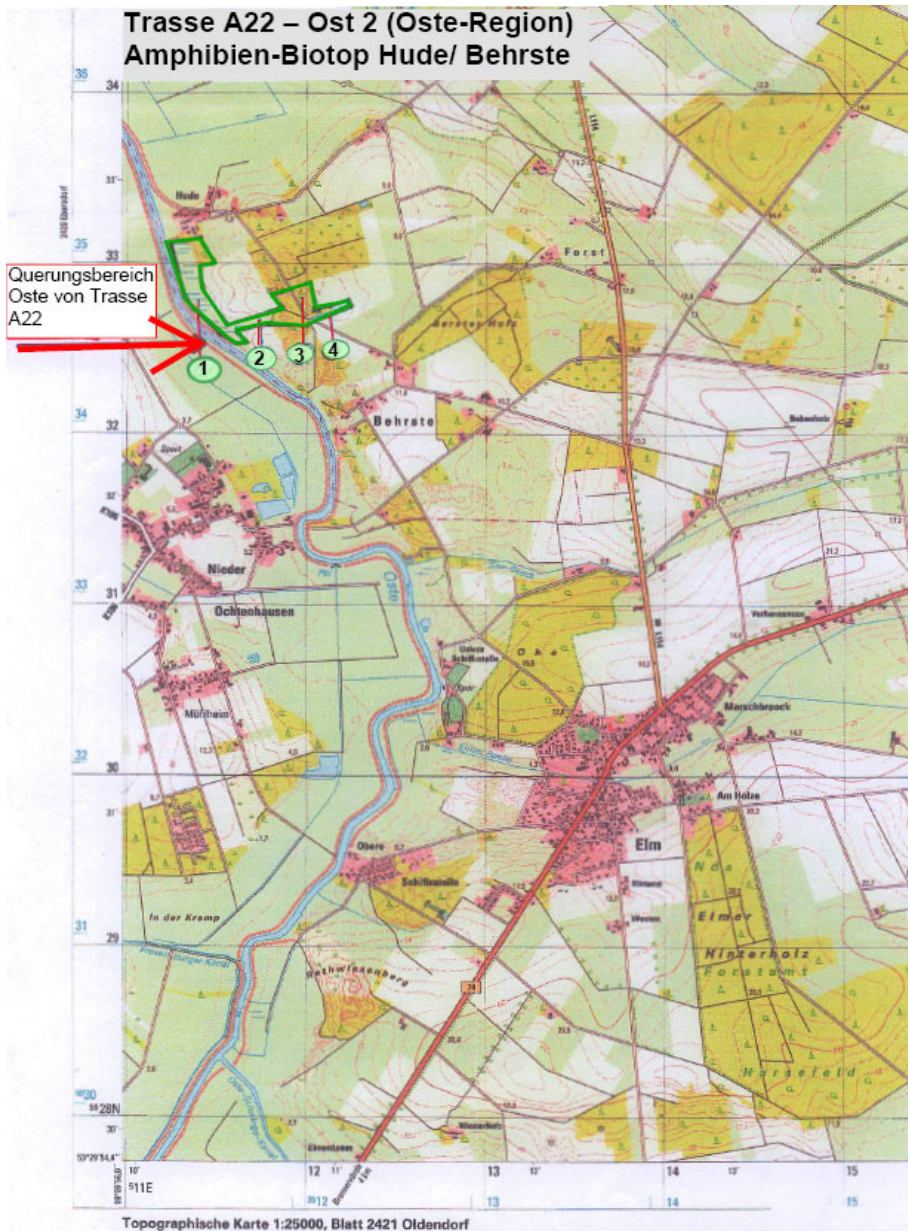
<sup>5</sup> Auszug: UCM, Munster

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.

### 1. Amphibien-Biotop (s. Karte)

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.



**Einzelbewertung:**  
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. 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.

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

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

### *Auswirkungen auf Ortschaft Burweg*

Der Ort ist allseitig von Hauptverkehrswegen umschlossen (Lärm, Barrieren) und hat wird mit der A22 zu den dortigen Verkehrsbewegungen 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.

### *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.

### *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 Löhne und Bäckermoor deutliche Verlärmungsprobleme erwartet.

Wegen der Bedeutung für die Erholung sollten siedlungsnahen 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<sup>6</sup>. Die Landschaftsbildeinheiten werden zu niedrig bewertet. Kartierung, textliche Beschreibung und Bewertung weichen in vielen Teilen voneinander ab<sup>7</sup>.

### *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.

### *Schutzgut Mensch: Lärmschutzmassnahmen*

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

- Psychische Auswirkungen, wenn in einer naturnahen Gegend durch schalldichte Fenster die Geräusche der Natur nicht mehr wahrnehmbar sind.
- Psychische Auswirkungen durch das Leben hinter Lärmschutzmauern/-wällen.
- Aufnahmen von Lage und Bauart (z.B. Steigungen über Gewässer) und in der Nähe von Siedlungen zu quantifizieren.

<sup>6</sup> Büro Cappel & Partner, Architektur und Stadtplanung

<sup>7</sup> ebenda



- o Es sind Szenarien für unterschiedliche Verkehrsmengen zu erstellen.

*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.

*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 (Schadstoffemissionslandkarte" mit Folgewirkungen auf die Schutzgüter)

*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.

## Bewertung der kulturhistorischen Bedeutung<sup>8</sup>

### Gemarkung Engelschoff

Aus Richtung Weser kommend quert die Trasse 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. Die Überreste von Wurtten (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. Das Ausmaß der Auswirkungen 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 abgetorfte 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 als „HOCH“ bis „SEHR HOCH“ anzugeben.

### Gemarkung Breitenwisch

Die Bereiche „Hörnsteg“ und „Kajedeich“, also das Gebiet Breitenwisch-Dorfstraße, ist sowohl landschaftlich, als auch besonders bezüglich der Trenneffekte als „SEHR HOCH“ einzuschätzen. Die sehr hohen Auswirkungen setzen sich einerseits auch auf die östlich gelegene Feldmark - Richtung „Seemoor“ - fort.

<sup>8</sup> Einige Angaben auf den beiden Folgeseiten von Dr. Diether Ziermann (Archäologe), Oldendorf

## **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 Bewertung Kultureller Sachgüter erfolgt laut UVS-Variantenvergleich nach qualitativem Maßstab. Trennung und Verlust der Beziehung von Ortschaften zu ihrer Kirche und zu ihrem Friedhof sind deshalb 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 (Schiffslände) und Siedlungsfläche genutzt. Die Bewertung und Darstellung des Raumes 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 Baudenkmal im Bereich „Milchstelle“ ist nicht berücksichtigt und auch nicht entsprechend kartografisch als "SE HR" HOCH" dargestellt. Eine Einbeziehung hätte Auswirkung auf das Gesamtergebnis der Variantenrangfolge und ist in jedem Fall vorzunehmen.

## **Himmelpforten-Löhe und Oste<sup>9</sup>**

Kulturhistorisch ist auch die Gegend zwischen Himmelpforten-Löhe und der Oste bedeutsam. Zwischen Löhe und Breitenwisch wurden Grabfunde gemacht (Goldreif: ältester Goldfund Niedersachsens). Datiert wurden die Fundstücke auf die Jungsteinzeit (Trichterbecherkultur / 3300-2700 v. Chr.) Sie dokumentieren die früheste Siedlungs-Periode in Kehdingen-Stade und haben 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

## **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 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<sup>10</sup>." Die Varianten der A22 fragmentieren dagegen große ökologische Funktionseinheiten, wie z.B. Osteniederung bis Bremervörde, Feuchtgrünland-Schutzgebiet (zwischen Blumenthal und Elm).

## **Bewertung zur Verkehrsuntersuchung**

<sup>9</sup> diverse Quellen (nicht Ziermann)

<sup>10</sup> LROP/RRÖP 2.1. s. 39

## Der Analysefall

Der Analysefall soll den "durchschnittlichen werktäglichen Verkehr außerhalb der Urlaubszeit" im Straßennetz des Untersuchungsraumes bestimmen. Hierbei wurden Verkehrszählungen "zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen". 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 Daten, welche die Grundlage aller weiteren Prognoseschritte bilden. Tatsächlich sind diese Daten jedoch z.T. unplausibel, wie zwei **Beispiele** zeigen:

- Auf der L113 sollen in Niederhüll 1.700 Kfz fahren, wenige Kilometer weiter bei Neuland 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 Großwürden resultieren, welches zwischen den Messpunkten liegt und dieser zusätzliche Verkehr müsste sich ausschließlich von und nach Osten orientieren, eine Annahme, die völlig unreal erscheint.
- Auf der B495 sollen südlich von Schüttdam 5.900 Kfz fahren, nördlich von Schüttdamm 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.

Dieser Aussage widersprechen die exemplarischen Plausibilitätsprüfungen des Analysefalls.

Zusätzlich zu diesen Differenzen wird eine weitere Fehlerquelle benannt, denn bei den 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". 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/ geprüft werden. Aus eben diesem Grund muss 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 diese Daten als Ausgangspunkt für prognostische Zwecke ungeeignet 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 Einwohnerzahlen aus...". Da es für weitere relevante Strukturdaten kaum detaillierte Prognosen gäbe, wurden diese "abgeschätzt" ebenso wie "sonstige Annahmen zu weiteren prognoserelevanten Parametern wie z.B. Motorisierung, Mobilität und PKW-Verfügbarkeit". Aufgrund dieser Annahmen ergibt sich lt. ROV für den Personenverkehr bis zum Jahre 2020 eine Zunahme um 8%.

Die Methodik der Prognose basiert auf falschen Zahlen (s.u.), weil veraltete Daten verwendet wurden, die dem Planer bessere und passendere Ergebnisse liefern.

Folgenden Modellvarianten sind nicht ausreichend berücksichtigt bzw. nicht transparent:

- Reduktion der Menge der Fahrten von und zur Arbeit wegen Rückgang der Erwerbstätigen
- Erhöhung der Benzinpreise und Verringerung der Fahrkilometer
- Maximierung der staatliche Steuerungsmaßnahmen zur Verbesserung des Klimaschutzes
- Logistische Probleme der Hafenwirtschaft werden durch Schienentransport gelöst

### ***Exemplarische Betrachtung der Untersuchungsergebnisse***

Schaut man sich die im Prognosefall wiedergegebenen Daten im exemplarischen Untersuchungsraum 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 bis 2020 Fabrikparks entstanden, welche ihre Produkte über diese Wege nach Stade oder weiter zur A7 transportieren wollen? Hat die Firma Karl Meyer den "Schleichweg" für ihre Lkws entdeckt? Die Verkehrsuntersuchung stellt die Zahlen unkommentiert in den Raum, eine Erklärung bietet sie nicht. 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.

### ***Zusammenfassung***

Die Verkehrsuntersuchung lässt im Dunkeln, aufgrund welcher Annahmen und Modelle die Daten des Prognosefall aus den Daten des Analysefall 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. Ohne dass die Prognosegrundlagen im Detail offen gelegt werden und offensichtlich unplausible Prognosedaten korrigiert sind, bilden die Daten des Prognosefall somit eine äußerst problematische und nicht akzeptable Grundlage für die weiteren Prognoseschritte.

### **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.

Der wesentliche Unterschied zwischen dem Prognosefall und dem Bezugsfall 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. 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 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.

Die angebliche Notwendigkeit der A22 für den internationalen Transitverkehr kann anhand der Daten der Verkehrsuntersuchung in keiner Weise nachgewiesen werden.

## **Allgemeine Hinweise zur Verkehrsuntersuchung & Zusammenfassung**

*Veraltete 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. Die Bevölkerungsentwicklung kann also nicht einfach bis 2020 fortgeschrieben werden. Eine Korrektur der Bevölkerungsentwicklungszahlen und deren Berücksichtigung in den Verkehrsmodellen ist erforderlich.

### *Prognosehorizont*

Die Verkehrsuntersuchung 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.

### *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. Mehrbelastungen z.B. 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.

### *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.

### *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. „Bei positivem Ergebnis des Eignungstests soll in einem zweiten Schritt eine vertiefende Machbarkeitsstudie über die Realisierungschancen vergeben werden. (...)“<sup>11</sup>. Damit steht die Möglichkeit der Realisierung des Projektes durch das FStrPrivFinG in Frage. Als Zwangspunkt werden allerdings Verkehrszahlen aus der Elbquerung abgeleitet.

### *Induzierter Verkehr*

Wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass induzierte Verkehre eine starke Auswirkung auf die Nutzen-Kosten Verhältnisse bei Straßenbauprojekten haben. Sie wurden beim A22-ROV nicht berücksichtigt. Einhellig werden Reduktionswerte beim Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 10-20% angegeben, wenn diese Verkehre angemessen in die Berechnung integriert würden<sup>12 13</sup>. 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.

### **Zusammenfassung zu den Verkehrsuntersuchungen**

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind als äußerst problematisch anzusehen, weil in keinem der 4 Analyseschritte nachvollzogen werden kann, wie die Ergebnisse ermittelt wurden. Teilweise 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.

## 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<sub>2</sub>-Ausstoß der Industrienationen verursacht wird. Laut IPPC ist die Erderwärmung aber noch in ihren katastrophalsten Auswirkungen mit einer drastischen und konsequenten Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu begrenzen. Da lt. EU-Kommission der Straßenverkehr mit 25% igem Anteil einen Hauptverursacher des CO<sub>2</sub> –Ausstoßes darstellt ist eine radikale Wende gerade in der Verkehrspolitik zwingend geboten. Dies gilt im besonderen Maße für den stark wachsenden Güterverkehr.

<sup>11</sup> Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5832 –vom 10.7. 2007:

<sup>12</sup> P.Cerwenka: Die Berücksichtigung von Neuverkehr bei der Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen, Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, 68, Nr.4, 1997

<sup>13</sup> F.C. Englmann et al: Berechnung und Bewertung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, 18. Verkehrswissenschaftliche Tage in Dresden, 2001

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 des ROV. Wir sehen damit die Anforderungen an die „besondere naturschutzfachliche Prüfung“ der UVS im Rahmen der BVWP-Bewertung nicht als „abgearbeitet“ an, da die klimaschädigende Wirkung der A22 nicht adäquat ihrer Wichtigkeit behandelt wird.

## 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. 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.

## Einwendung zu Gefährdung der Entwässerungssysteme

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.

## 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 (Initiative "Mehr als ein Dorf"). 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 wesentliche 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