***Vorname/Name/Str./Haus-Nr./PLZ/Ort*** *Ort*, den

**Einschreiben**

Nds. Landesbehörde für
Strassenbau und Verkehr
Dezernat 33
Göttinger Chaussee 76 A

30453 HANNOVER

**Planfeststellungsverfahren Autobahn A 20, Abschnitt 2, A 29 bei Jaderberg - B 437 bei Schwei**Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den geplanten Bau des Abschnitts 2 der Autobahn A20 von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei erhebe ich im Nachfolgenden Einwendungen, um meine materiellen und persönlichen Rechte jetzt und in Zukunft zu sichern. Mit der Einwendung wende ich mich gegen den geplanten Neubau der Autobahn A20 und insbesondere des Abschnitts 2. Im Nachfolgenden werde ich begründen, warum ich durch den Autobahnbau in meinen Belangen berührt bin und werde vortragen, dass der Autobahnbau so, wie er jetzt geplant ist, rechtswidrig ist und mich in meinen Rechten verletzt. Ich stelle ausdrücklich fest, dass für mich durch den Autobahnbau in Zukunft Beeinträchtigungen auftreten können, von denen ich heute noch nicht absehen kann, dass und in welcher Form sie auf- oder eintreten werden. Dies betrifft meine materielle und persönliche Unversehrtheit sowie meine Gesundheit.

Die Lärmimmissionen des Betriebs der Autobahn A 20 verringern den Erholungswert meines Naherholungsgebietes, **das Delfshauser und Lehmder Moor**, welches durch die Straße durchschnitten wird. Der ständige Lärm der Fahrzeuge beeinträchtigt meine Erholungsmöglichkeiten in diesem Gebiet als Spaziergänger und Radfahrer. Über Jahre hinweg ist entlang der gesamten Trassenführung durch eine bis zu 100 m breite Bautrasse mit massiven Behinderungen für die Bevölkerung zu rechnen. Krankmachender Lärm, Schadstoffe und Feinstäube können durch weniger aufwendige Strassenausbauten weitgehend vermieden werden.

Der Bau der A20 und die dadurch induzierten Verkehre führen zu irreparablen Schäden was die **Natur-und Artenvielfalt,** die Flächenschäden, die Wasserwirtschaft, das Klima und die Luft dieser Region betrifft, da diese eine der noch wenigen verkehrlich unzerschnittenen Räume in Deutschland ist. In der luftschadstofftechnischen Untersuchung wird gezeigt, dass es durch den Betrieb der Autobahn zu signifikanten Erhöhungen insbesondere von NO2, Feinstaub PM 10 und Feinstaub PM 2,5 kommen wird. Die Gesundheitsschädlichkeit vor allem der Feinstaub-Immissionen ist wissenschaftlich seit langem anerkannt. Es gibt diesbezüglich keinen Unbedenklichkeitsgrenzwert, dessen Unterschreitung den Schluss zulassen würde, dass Feinstaub keine gesundheitlichen Wirkungen hat. Jede Erhöhung von Feinstaub ist daher als gesundheitsgefährdend einzustufen.

Die geplante Autobahn A 20 entschärft die **Verkehrsproblematik** nicht, sondern führt zu zusätzlichen Belastungen.

Da der Bauabschnitt 2 als Autobahn mit nur einer Auf- und Abfahrt in Neustadt geplant ist, entspricht er straßenbau- technisch keiner Ortsumgehung für eine Ortsentlastung in Spohle und anderen anliegenden Orten. Außerdem wird der Abschnitt aus diesem Grund nur wenig regionalen Verkehr aufnehmen können. Somit trägt die A20 nicht zur Entlastung des Verkehrs in den anliegenden Dörfern bei. Vielmehr wird sich der Verkehr durch den Zubringerverkehr nach Dringenburg deutlich erhöhen.

Erst jüngst hat der renommierte Verkehrswissenschaftler Prof. Marte, Bremen, das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20 von 4,5 auf 1,1 zurückgestuft. Prof. Marte belegte, dass dieses Projekt "schöngerechnet" wird. Ich bemängele, dass in den Unterlagen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 angegeben wird, während die unabhängige Untersuchung von Prof. Marte zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,1 gelangt. Diese Zahl rechtfertigt keinen Autobahnbau. Hiermit fordere ich die Offenlegung der Berechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der A 20 sowie der einzelnen Abschnitte unabhängig voneinander.

Ich beantrage, dass seit Jahren bekannte internationale regional-, raum- und verkehrswissenschaftliche Studien zur Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit von solchen Infrastrukturprojekten zur Bewertung des Abschnitts 1 herangezogen werden.

*Dazu siehe auch.: Mythos Autobahn – Bringen immer perfektere Straßen noch einen Nutzen für regionales Wirtschaften? Ergebnisse einer Tagung über den Zusammenhang zwischen Verkehrsinvestitionen und Wirtschaftswachstum.24./25.September 2004 in Dorfen, Obb., sowie Studien des Umweltbundesamtes zur Nachhaltigkeit und Klimawandel und Straßenbau, als auch die jüngeren Studien der Professoren Gather, Erfurt sowie Clenz und Klie, Berlin.*

Da die **Elbquerung Drochtersen–Glückstadt** noch in keiner Weise gesichert ist, aber nach den Angaben der Planer einen Zwangspunkt bei der Projektierung der A20 darstellt, kann eine Planfeststellung für den Abschnitt 2, der für sich keine eigene verkehrliche Wirkung hat, nicht erfolgen. Denn, würde die Elbquerung aus den vorgenannten Gründen nicht gebaut werden, wäre ein bereits planfestgestellter oder im Bau befindlicher Abschnitt 2 als Bauruine zu betrachten, was unverantwortliche volkswirtschaftliche Folgen hätte. Die selbstständige verkehrliche Wirkung eines jeden Abschnittes der A20 ist nicht nachgewiesen. Die Planung eines überflüssigen Autobahnabschnitts verursacht hohe volkswirtschaftliche Schädenund rechtfertigt nicht die oben dargestellten Schäden und Beeinträchtigungen, die mir entstehen.

Mit der Herabstufung von Bundesstraßen bedingt durch den Bau der A20 kommen zusätzliche Kosten auf Land, Landkreise und Gemeinden zu, die unter den gegebenen fiskalischen Bedingungen (Entschuldungsverträge) von diesen nicht in ihren Haushalten aufgefangen werden können. Dadurch entstehen auch mir persönlich gravierende Nachteile, weil meine Heimatgemeinde und mein Heimatlandkreis nicht mehr für die Bereitstellung von Mitteln für die Daseinsvorsorge, wie Kindergärten, Schulen, Feuerwehr etc., sorgen können.

Die bisher nicht nachgewiesene Autobahntauglichkeit des **Wesertunnels** bedingt, dass alle Bauabschnitte nicht planfeststellbar sind. Die aktuellen EU-Richtlinien sind zu beachten. Ebenso spricht die mangelnde Autobahntauglichkeit des Wesertunnels gegen alle Argumente der verkehrlichen Begründung der Autobahn.

Der Ausbau von Ortsumgehungen und der dreispurige Ausbau von Teilstücken im Straßennetz der Region haben einen höheren verkehrlichen Nutzen für die regionalen Ziel- und Quellverkehre und wären kostengünstiger und somit volkswirtschaftlich sinnvoller. Die Region zwischen Weser und Ems im Kontext verkehrlicher Erschließung ist eine Randregion. Der Bau dieser Autobahn durch diesen Raum würde dazu führen, dass die induzierten Transit- und Durchgangsverkehre diesen Raum abkoppeln würden.

Eine Entlastung der Verkehre von, nach und um Hamburg durch Abschnitt 2 ist nicht gegeben bzw. sogar kontraproduktiv, weil ein Umweg damit verbunden wäre. Siehe dazu auch das Papier „Die A22 und die Hafenhinterlandanbindung“, verfasst vom Koordinationskreis der Initiativen gegen die A22.

Die mögliche Planfeststellung im Abschnitt 2 bedeutet für uns als potentiell Mitbetroffene in den anderen Bauabschnitten einen **Dominoeffekt**, denn mit jeder Planfeststellung anderer Abschnitte ergibt sich bereits eine unumkehrbare Fernwirkung auch für unseren Bereich. Daher kann nur eine gleichzeitige Bewertung, Prüfung und Planfeststellung aller Bauabschnitte rechtens sein. Eine Aufsplitterung schließt letztendlich die planfeststellbare Baureife für die gesamte A20 aus. Deshalb beantrage ich, dass meine Stellungnahme vollumfänglich beim jetzigen Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung findet.
**Die Planung der Abschnitte ist darauf ausgerichtet, dass jeder Abschnitt mit dem nachfolgenden oder vorange-henden Abschnitt zusammen passt. Wenn jedoch wie hier ein einzelner Abschnitt planfestgestellt werden soll, kann noch nicht sicher ausgeschlossen werden, dass sich in einem anderen Abschnitt kein unüberwindliches Hindernis befindet. Das wiederum bedeutet, dass die Anschlüsse an die nachfolgenden Abschnitte noch gar nicht festgelegt werden können, weil eine Änderung in den Folgeabschnitten auf den jetzt im Verfahren befindlichen Abschnitt eine Verschiebung der Trasse und der Anschlussstellen bedeuten kann.**

Mir ist der **Erhalt der bestehenden Natur** besonders wichtig. Große Flächen mit unterschiedlichen Biotoptypen gehen verloren. Der Bau der Autobahn A 20 schädigt wertvolle Biotoptypen, u.a. naturnahe Moore mit feuchten bis nassen Standorten und verschiedene andere ökologisch hochwertige Biotoptypen. Nach dem Bundes- und Niedersächsischen Naturschutzgesetz ist die Zerstörung dieser Biotope verboten. Für mich geht mit dieser Vielfalt auch **die Schönheit und Einzigartigkeit** meines Naherholungsgebietes unwiederbringlich verloren. Ersatzmaßnahmen können nicht ortsnah durchgeführt werden, so dass ich meinen Erholungsraum , die Moorlandschaften zwischen Lehmder und Neustädter Moor, verlieren werde.

**Ich habe Bedenken, das sich das lokale Klima in Abschnitt 2 von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei durch die A 20 ändern wird**. Der Aufbruch von Grünland und Moorböden durch den Autobahnbau führt zu verheerenden Folgen in Bezug auf den **Klimawandel** und konterkariert die politisch gewollten Ziele der CO2-Reduzierung in nicht hinnehmbarer Weise.

Die klimapolitischen Ziele der Bundesrepublik Deutschland werden durch den Bau dieser Autobahn in besonderem Maße mißachtet. 90 % der geplanten Trasse in Abschnitt 2 verlaufen über Moore mit Mächtigkeiten von bis zu über 20 Metern. Das Abtragen der Moorböden bedeutet ein massives Aufschließen des C02-Depots Moor sowie einen immensen Aushub an Torf, der entsprechend entsorgt werden muss. In den Planungsunterlagen fehlen Angaben, wohin der Aushub verbracht wird, was damit geschehen soll und wie stark das Klima durch die CO2-Freisetzung belastet wird.

Eine Aufsandung der Moore wird ökologische Schäden durch Verseuchungen mit Oker (Eisenoxid) und weiteren Schadstoffen und nicht kalkulierbare Grundwasserschäden nach sich ziehen, die in den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt sind.

**Die Zerschneidungswirkung der A20 ist katastrophal. Laut Bundesumweltamt führt sie durch einen der letzen großen unzerschnittenen Räume in Deutschland. Ich möchte, dass weitere Alternativen zur Autobahn berücksichtigt werden.** Alternativen zum Bau der Autobahn, sind bisher nicht erkennbar in der Planung in Erwägung gezogen worden, wie die Ertüchtigung von Bahntrassen im norddeutschen Bereich. Die Bestrebungen der Europäischen Union zur Verlagerung auch von Kurzstreckenverkehren auf See finden keinerlei Berücksichtigung. Die Sicherung und der Ausbau von Fährverbindungen über die Elbe werden nicht berücksichtigt.  Zudem findet der moderate, an den Ziel- und Quellverkehren der Region orientierte Ausbau von Bundesstraßenabschnitten sowie der Bau von Ortsumgehungen keine Berücksichtigung.

Zur Entlastung Hamburgs vom Durchgangsverkehr beantrage ich, eine so genannte Transitspur nach dem Vorbild der

Niederlande im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen. Eine solche Transitspur könnte schneller, kostengünstiger

und landschaftsschonender umgesetzt werden als eine neu zu bauende A 20. Transitverkehr auf der A 1 und der A 7

könnte damit störungsfrei durch Hamburg geleitet werden und die dortige Verkehrssituation deutlich verbessern.

Der Ausbau des **Öffentlichen Personennahverkehrs** unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in der Region findet in den Planungen ebenfalls keine Berücksichtigung. Es hätte geprüft werden müssen, ob die verkehr-lichen Ziele auch mit anderen, preiswerteren Mitteln als einer Autobahn zu realisieren sind. Unsere jetzige regionale Randlage wird sich nach neuesten regionalwissenschaftlichen Erkenntnissen (z.B. Prof. Gather, Erfurt, Clenz und Klie, Berlin) durch den Bau der A20 mit allen dazugehörigen Konsequenzen noch verschärfen und unsere Region bundesweit noch weiter vom Durchschnitt abkoppeln.

Ich bitte um Berücksichtigung meiner Einwendungen im Planfeststellungsverfahren und um entsprechende schriftliche Unterrichtung.

Mit freundlichen Grüßen

**.................................................................................**

Unterschrift