



Oldenburger Land e.V.

NABU Oldenburger Land e.V., Schlosswall 15, 26122 Oldenburg

Einschreiben

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

30453 HANNOVER

Oldenburg, 20.07.2015

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren BAB A 20, 1. Abschnitt

Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU Oldenburger Land nimmt wie folgt Stellung zum Planfeststellungsverfahren der BAB A20, 1.Abschnitt von der A 29 bis zur A 28 bei WST-Garnholt:

Gegen den geplanten Bau des Abschnittes 1 der Autobahn A20 erheben wir im Nachfolgenden Einwendungen, um die materiellen Rechte als Naturschutzverband jetzt und in Zukunft zu sichern. Mit der Einwendung wenden wir uns gegen den geplanten Neubau der Autobahn A20 insgesamt und insbesondere des Abschnitts 1. Wir werden vortragen, dass unsere Belange durch den Autobahnbau berührt werden. Wir werden weiter vortragen, dass der Autobahnbau so, wie er jetzt geplant ist, in naturschutzrelevanten Bereichen grobe Mängel und Verstöße aufweist und daher rechtswidrig ist.

Wir stellen ausdrücklich fest, dass für die Natur durch den Autobahnbau in Zukunft Beeinträchtigungen schützenswerter Güter auftreten können, die heute noch nicht absehbar sind.

Die vorgelegten Planunterlagen lassen erkennen, dass bereits bei der Entwurfsbearbeitung der Planfeststellungsunterlagen eine Abwägung zu Lasten der Natur- und Umweltbelange und zugunsten der im Planungsraum überwiegend intensiv betriebenen Landwirtschaft - Stichwort Vermeidung von Flächenverlusten für die Landwirtschaft durch Kompensationsmaßnahmen- vorgenommen wurde. Dieses widerspricht dem verfassungsrechtlichen Gebot der Gleichbehandlung der Umweltbelange gem. Art. 20 a, Grundgesetz der Bundesrepublik

Deutschland: *Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tiere* mit anderen Belangen, da hier bereits eine frühzeitige Festlegung zu Lasten der Umweltbelange vollzogen wurde. Der Trassenabschnitt in Wiefelstede verläuft in einem Bereich, der durch zunehmende Intensivtierhaltung und die vom EEG hervorgerufenen Effekte bei der Biogasproduktion und der damit im Zusammenhang stehenden Zunahme von Energiemaisäckern vorbelastet ist. Im Zusammenhang mit der Autobahntrasse wird der Naturraum in seiner Leistungsfähigkeit zusätzlich eingeschränkt. Aufgrund der starken Konzentration der Kompensation auf die Ersatzmaßnahme in Friedrichsfeld (210 ha) wird die Chance versäumt, Belastungen im Trassenbereich durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen adäquat zu entgegnen, die sowohl den betroffenen Arten- und Lebensgemeinschaften als auch der landschaftlichen Einbindung der Trasse unter Würdigung von Erholungsbelangen und der Minderung von Betroffenheiten für das Schutzgut Mensch dienen würden. Das nördliche Gemeindegebiet Wiefelstedes verliert somit deutlich an Attraktivität und ist für Erholungsbelange zukünftig deutlich weniger geeignet. In diesem Zusammenhang sind auch der unzureichende Erhalt des landwirtschaftlichen Wegenetzes und die Beeinträchtigung des Seeparks Lehe von Nachteil, der eine wichtige Funktion für Erholungs- und Freizeitbelange hat. Eine produktionsintegrierte Kompensation auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen ist aus naturschutzfachlicher Sicht als Lösungsweg nicht von vornherein auszuschließen. Sie dient der Förderung gefährdeter Tier- und Pflanzenarten des Offenlandes, gleichzeitig der landwirtschaftlichen Nutzung der Kompensationsflächen und hat darüber hinaus nicht meßbare Erholungsfunktionen für die Bevölkerung. Im Trassenbereich bei Garnholt sind wertvolle FFH-Lebensraumtypen der historischen Wälder mit einem artenschutzrechtlich relevanten Arteninventar betroffen. In diesem Zusammenhang sind im Rahmen von CEF-Maßnahmen Umsiedlungen einzelner Arten geplant. Der Erfolg derartiger Maßnahmen ist in der wissenschaftlichen Literatur und der Fachpraxis des Naturschutzes nicht nachgewiesen und eher zweifelhaft. Geeignete Waldstandorte auf Lauenburger Tonen sind ohnehin besiedelt. Der Umbau von standortfremden Beständen und der Rückbau von Waldmeliorationen auf geeigneten Standorten erfordert eine langjährige Entwicklungsdauer, die nicht exakt vorausgesagt werden kann. Die prognostizierte Entwicklungszeit von 3 Jahren beurteilen wir als zu gering bemessen.

Am Beispiel des FFH-Gebiet DE 2713-332 "Garnholt" sehen wir, wie mit den gewonnenen Informationen aus den Kartierungen umgegangen wird. So wird auf die Kartierung von Wirbellosen (u. a. Käfer, Tagfalter, Nachtfalter) hier völlig verzichtet, weil „das Vorkommen wirbelloser Arten in der Regel eng mit der Vegetationszusammensetzung und dem Reifezustand der Waldlebensräume, dem Lichteinfall und anderen Standortbedingungen verbunden ist. Zusätzliche über mögliche Vegetationsveränderungen (Critical Loads) hinausgehende erhebliche nachteilige Umweltwirkungen sind im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der A 20 nicht zu erwarten. Auf eine gesonderte Betrachtung der für die LRT charakteristischen Wir-

bellosen kann daher verzichtet werden (Zitat PFV)“. Hier macht man es sich erkennbar zu einfach. Allein in der Bauphase und später im Betrieb der Autobahn sind erhebliche Auswirkungen auf die Insektenwelt zu erwarten. Wir fordern daher die vollständige Nacherfassung der Wirbellosen!

Auch die Verträglichkeitsprüfung verschiedener charakteristischer waldbewohnender Vogelarten und Fledermäuse mit dem Autobahnbau im Bereich Garnholt war zu untersuchen. Auch hier sind nach den Planungsunterlagen erhebliche Beeinträchtigungen der für die LRT charakteristischen Arten ausgeschlossen worden. Für die störungsempfindlichen Vogelarten seien die zusätzlichen Verkehre durch den Betrieb der A 20 ohne weitere „negative Effekte“. Es heißt, die zusätzlichen Licht- und Schallimmissionen würden durch den geplanten Rückbau des Parkplatzes an der A 28 und die dort vorgesehenen Anpflanzungen soweit gemindert werden, dass selbst für charakteristische Nachtfalterarten nachteilige Wirkungen *auszuschließen* sind.

Diesen Optimismus teilen wir nicht. Insbesondere die im Untersuchungsraum kartierten Fledermausarten Braunes Langohr, Großes Mausohr, Großer Abendsegler, Fransen-, Große Bart-, Wasser-, Zwerg-, Rauhaut-, Mücken- und Breitflügelfledermaus benötigen für ihre nächtlichen Beuteflüge lineare Strukturen, die durch die einmündende Autobahn z. T. zerstört würden. Auch die Nachtjäger unter den Vögeln, die Eulen, wären durch die zusätzliche Trasse gefährdet und in ihrer Nahrungssuche nicht nur stark behindert, sondern auch stark gefährdet. Die Einlieferungen von verletzten Raubvögeln und insbesondere Eulen, nicht eingerechnet die ungezählten Tottunde, in der Wildtierauffangstation Rastede-Hankhausen von den bereits bestehenden Autobahnen (A 29/A 28/A 293) im Raum Ammerland/Oldenburg geben ein deutlich anderes Bild!

Übrigens wurde der als ausgeschlossen bezeichnete Schwarzstorch (*Ciconia nigra*, Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie) seit mehreren Jahren, mindestens seit 2011, immer wieder in der Brutzeit im FFH-Gebiet beobachtet, so zuletzt 2014 am 06.04, 26.05. und 26.06. gesichtet. Es wird nunmehr von einem Brutvogel ausgegangen. Hier muß dringend intensiv nachuntersucht werden.

Wir erwarten, dass die Auswirkungen im Raum Garnholt nicht auftragsbedingt negiert werden, sondern sich an den tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen eines derart gravierenden Eingriffs orientieren.

Im übrigen Trassenraum gilt insbesondere für Fledermäuse das oben Gesagte analog. Am Beispiel der Fledermausarten „Braunes Langohr“ und „Großes Mausohr“ soll gezeigt werden, wie leichtfertig die Planungsbüros mit den Bewertungen über Schädigungen und Störungen gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) umgegangen sind. Obwohl man einerseits

Beeinträchtigungen der Brutvorkommen durch das Vorhaben durch Kollisionen der Tiere aufgrund der Zerschneidung der Leitstrukturen und Jagdgebiete nicht ausschließen mag, kommt man bei der abschließenden Bewertung aller Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG jeweils zu dem Ergebnis, dass alle Verbotstatbestände nicht gegeben sind. So werden Verletzungen und Tötungen gem. § 44 (1), Satz 1 und 2 BNatSchG von Vögeln und Fledermäusen angeblich schon allein dadurch verhindert, dass neben Gehölzpflanzungen „fledermausgerechte“ Querungshilfen und Schutzwände (über die Entscheidung, wo solche Wände anzubringen sind, über Länge, Höhe und Kosten wird wohlweislich nichts ausgesagt!) sowie eine Grünbrücke (Kosten ?) angebracht bzw. gebaut werden.

Die A 20-Trasse verläuft in unmittelbarer Nähe des Wasserschutzgebietes Nethen. Von einer Autobahn würden Gefahren für das Grundwasser ausgehen (Schadstoffe aus Reifenabrieb, Taumitteln, Unfällen etc.). Die Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet sind nicht einmal annähernd abschätzbar. Der Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband (OOVV) hat bereits aufgezeigt, dass sich negative Auswirkungen im Bereich des Wasserschutzgebietes Nethen ergeben werden. Dies wirkt sich negativ auf die Gesundheit von Mensch und Tier aus. Dadurch sehen wir die Trinkwassergewinnung auf längere Sicht gefährdet und damit die allgemeine Gesundheit. Zusätzlich würde eine zukünftig notwendige Ausweitung des Wasserschutzgebietes verhindert. Die Einwendungen des OOVV machen wir uns hiermit zu Eigen.

Die Lärmimmissionen des Betriebs der Autobahn A 20 verringern den Naherholungswert eines wichtigen Naherholungsgebietes, nämlich das Delfshäuser und das Lehmdorfer Moor, welches durch die Straße durchschnitten wird. Der ständige Lärm der Fahrzeuge beeinträchtigt die allgemeinen Erholungsmöglichkeiten in diesem Gebiet für Spaziergänger und Radfahrer. Über Jahre hinweg ist, entlang der gesamten Trassenführung durch eine bis zu 100 m breite Baustrasse, mit massiven Behinderungen für die Bevölkerung zu rechnen. Krankmachender Lärm, Schadstoffe und Feinstäube, Erschütterungen (insbesondere in der Bauphase), Schmutzbelastungen (Schwermetalle u. ä.), sonstige Bodenschadstoffe, Stickstoffimmissionen sowie weitere noch nicht mit Sicherheit absehbare Immissionen (z. B. Vermüllung) werden zwangsläufig von der A 20 ausgehen. Auch werden sich aufgrund der Versiegelung von Flächen und der damit einhergehenden Veränderung in der Oberflächenentwässerung Auswirkungen für die nähere Umgebung ergeben. Auch der Grundwasserspiegel wird sich verändern. All dies könnte durch den Ausbau vorhandener (Bundes-)Strassen 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 Räu-

me in Deutschland ist. Die geplante Autobahn A 20 entschärft die Verkehrsproblematik nicht, sondern führt im Gegenteil zu zusätzlichen Belastungen für Mensch und Natur.

Da der Bauabschnitt 1 als Autobahn mit nur einer Auf- und Abfahrt in Dringenburg geplant ist, entspricht er straßenbautechnisch 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. Wir bemängeln, dass in den Ihren Unterlagen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 angegeben wird, während die unabhängige Untersuchung von Prof. Marte zu dem o. g. Nutzen-Kosten-Verhältnis gelangt. Diese Zahl rechtfertigt keinen Autobahnbau! Wir fordern daher die Offenlegung der Berechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der A 20 sowie der einzelnen Abschnitte unabhängig voneinander.

Wir beantragen, dass seit Jahren bekannte internationale regional-, raum- und verkehrswissenschaftliche Studien zur Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit von solchen Infrastrukturprojekten zur Bewertung des Abschnitts 1 herangezogen werden. Hierzu 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 04 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 beklagt und damit 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 1, 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 sogar im Bau befindlicher Abschnitt 1 als Bauruine zu betrachten, was unverantwortliche volkswirtschaftliche Folgen hätte. Die selbstständige verkehrliche Wirkung eines jeden Abschnittes der A20 ist nicht nachgewiesen. Nur die Ortsumgehung Bremervörde ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten, nicht der Bau der A20. Eine Autobahnplanung im Bereich des Abschnitts 1 ist überflüssig, weil der Raum bereits durch A 28 und A 29 überdurchschnittlich erschlossen ist.

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 hätten 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 einer Autobahn durch diesen Raum würde dazu führen, dass die induzierten Transit- und Durchgangsverkehre diesen Raum abkoppeln würden. Die mit dem Bau der A 20 einhergehende Herabstufung von vorhandenen Bundes- und Landesstraßen bedeuten auch mittelbare Belastungen über Steuern für die Instandsetzung und -haltung durch Land und Landkreis. Aber auch der Bau der A 20 selbst wird mit einer erhöhten Steuerlast einhergehen, da mehrfach und wiederholt die geschätzten Kosten für den Bau angezweifelt wurden (z.B.: Stellungnahme zur Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts A20, Prof. Gert Marte, 2012).

In der auf den in den Planunterlagen bezug genommene RIN gibt es übrigens keine Straßenkategoriegruppen A.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist lediglich ein Trassenverlauf der jetzigen A 20 auf der Abb. 8 des Anhangs verzeichnet. An anderer Stelle im Wegeplan wird die A 20 nicht erwähnt, insbesondere sind keine konkurrierenden Trassenverläufe aufgezeigt.

Eine Entlastung der Verkehre von, nach und um Hamburg durch Abschnitt 1 ist nicht gegeben bzw. sogar kontraproduktiv, weil damit ein Umweg 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 1 bedeutet für uns als potenziell 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. Die Unterteilung der Planfeststellung in mehrere Teilabschnitte führt dazu, dass Einwendungen -die zwingend einer gesamteinheitlichen Betrachtungsweise und Abwägung bedürfen- in den verschiedenen Planverfahren erhoben werden müssen.

Die jeweilige Abwägung wird zwangsläufig ausschließlich im Rahmen der von dieser (Teil-) Planung 1 betroffenen Belange erfolgen. Es kann keine Abwägung über betroffene Belange stattfinden, die von diesem Planabschnitt nicht umfasst sind. Dieser Umstand verzerrt die

Gewichtigkeit der widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange, es entstehen zwangsläufig Fehler im Abwägungsvorgang.

Die Auswirkungen und Regelungen der übrigen Planabschnitte müssen auch im Planabschnitt 1 als notwendiger Annex Eingang finden. Es wird beispielsweise Auswirkungen haben, wie schlussendlich die Anbindung der A 20 an das vorhandene Straßennetz bei Hamburg stattfinden wird (Stichwort: Elbquerung nicht gesichert). Deshalb beantragen wir, dass unsere Stellungnahme vollumfänglich beim jetzigen Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung findet.

Die Planung der Abschnitte ist darauf ausgerichtet, dass jeder Abschnitt mit dem nachfolgenden oder vorangehenden Abschnitt zusammenpasst. Wenn jedoch wie hier ein einzelner Abschnitt planfestgestellt werden soll, kann noch nicht 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! Das Planfeststellungsverfahren in mehreren Teilabschnitten durchzuführen ist infolgedessen nicht rechtmäßig. Auch besteht begründeter Anlass zu der Annahme, dass dieses Vorgehen bereits unzulässig ist.

Uns als Naturschutzverband 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 uns geht mit dieser Vielfalt auch die Schönheit und Einzigartigkeit eines Naherholungsgebietes unwiederbringlich verloren. Ersatzmaßnahmen können nicht ortsnah durchgeführt werden, sodass der Erholungsraum verloren gehen würde (u. a. Garnholter Büsche).

Die Autobahn A 20 schafft eine zügige Autoverbindung zu den Einzelhandelsflächen in der Nähe der großen Städte und bedroht dadurch die Überlebensfähigkeit des örtlichen Einzelhandels im Bereich des Abschnitts 1. Die bisherigen Kundenströme werden weggeleitet und damit erhebliche Umsatzausfälle bis hin zur Existenzgefährdung bewirkt. Als Folge ist zu befürchten, dass der Lebensbedarf der ländlichen Bevölkerung nicht mehr verbrauchernah im Abschnitt 1 befriedigt werden kann.

Der Aufbruch von Grünland und Moorböden durch den Bau der Autobahn 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. 45 % der geplanten Trasse verlaufen über Moore mit Mächtigkeiten von bis zu 20 Metern. Das Abtragen der Moorböden bedeutet ein massives Aufschließen des CO₂-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 letzten großen unzerschnittenen Räume in Deutschland. Wir fordern daher, dass weitere Alternativen zur Autobahn berücksichtigt werden. Diese 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.

Die gewählte Trassenvariante zwischen K 130 und K 131 (Gut Hahn) weicht von der ursprünglichen Trassenfestlegung ab. Dieses Vorgehen ist unzulässig. Auch ist nicht dargelegt, aus welchen Gründen eine Kombination aus Variante 1 und Variante 3 -um die Vorteile aus beiden zu bündeln- nicht in Betracht kommt.

Es ist abwegig und nicht erwiesen, dass Beneluxstaaten, skandinavische Länder, sowie Beitrittsländer der EU und Russland durch den Bau der A 20 profitieren und es zu einer besseren Verkehrsverbindung zwischen den Ländern kommen wird. Die Verbindung Niedersachsens und Schleswig-Holsteins funktioniert gut über das vorhandene Straßennetz ohne vermehrte Staus oder erhöhte Verkehrsbelastungen.

Es stellt sich die Frage, welcher Hafen von der A 20 profitieren wird. Die vorhandenen Häfen sind gut an das Schienen- und Straßennetz angebunden. Ein vermehrtes Verkehrsaufkommen durch die Häfen ist nicht erkennbar. Die angeführte verkürzte Verbindung durch die A

20 zwischen Jade-Weser-Port und Bremerhaven sowie Hamburg erschließt sich nicht. Die kürzeste Fahrtstrecke bleibt diejenige über die B 437 und die B 71.

Es trifft nicht zu, dass zwischen der vorhandenen A28 und A29 eine geringe Netzdichte mit fehlenden leistungsfähigen Verbindungsachsen zu verzeichnen ist. Es stellt sich die Frage, auf welchen Erhebungen diese Annahme beruht. Die A28 und A29 verlaufen parallel im Bereich zwischen Oldenburg und Westerstede, die A28 verläuft dann westwärts weiter in Richtung A 31, verbindet also den Raum Oldenburg/Ammerland mit Ostfriesland und mit den Niederlanden. Die A29 verbindet den Raum Oldenburg mit der Küste. Es stellt sich nördlich und südlich des Ost-West-Verlaufes der A28 viel eher eine Unterversorgung mit geringer Netzdichte dar.

Es ist überflüssig, die A 28 und A29 miteinander zu verbinden, um eine minimale Verkehrs-entlastung in dem ohnehin dichten Verkehrsnetz im Raum Westerstede/Rastede/Oldenburg/Wesermarsch zu erreichen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Teilstückes der A20 im Bereich des Planabschnittes 1 ist als katastrophal zu bewerten.

Es wäre als weniger einschneidende Maßnahme angezeigt, dass vorhandene Bundesstraßennetz westlich der Weser zwischen Wilhelmshaven, Ammerland über die Weser in Richtung Bremen/Hamburg an den Verkehrsfluss und die Prognose anzupassen und entsprechend auszubauen, als noch eine weitere neue Fernstraße zu errichten. Eine prognostizierte Verbesserung der Erreichbarkeit für 14% der Bewohner westlich der Weser um 10 Min. (Frei-) Fahrtzeit und der Vorteil für einige wenige Unternehmen ist im Verhältnis zu den aufgezeigten finanziellen, gesundheitlichen und sonstigen Nachteilen für Anwohner und Natur schlichtweg derart wenig gewichtig, dass das öffentliche Interesse am Bau der A 20 schlussendlich nicht überwiegen kann.

Die Abwägung zur Null-Plus-Variante sind insoweit nicht nachvollziehbar, als dass Argumente gegen den Ausbau der B 211, 212 und 437 angeführt werden, die gerade auch durch den Neubau der A 20 -sogar in weit höherem Maße- einschlägig sind. Es wird angeführt, dass das vorhandene Straßennetz beispielsweise deswegen nicht erweiterbar sei, weil es angrenzende Bebauung und Höhenungleichheiten gebe und Ersatzerschließungen notwendig würden. Durch den Bau der A 20 ergeben sich jedoch dieselben Probleme. Es bedarf eines substantiierten und schlüssig dargelegten Vergleiches zwischen den Auswirkungen durch eine Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes und dem Neubau der A 20, und nicht lediglich pauschalierten Behauptungen. Dass der Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen nicht zum

Auffangen eines (lediglich prognostizierten) Kapazitätenanstieges führen würde, wird bestritten.

Der Ausbau des ÖPNV unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in der Region findet in den Planungen ebenfalls keine Berücksichtigung. Es hätte geprüft werden müssen, ob die verkehrlichen 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.

Die Ersatzmaßnahmen auf dem ehemaligen Standortübungsplatz in Friedrichfeld werden hinsichtlich des zu realisierenden Aufwertungspotentials zu optimistisch bewertet, was in erster Linie auf einer nicht ausreichenden Erfassung und Würdigung des für Arten und Lebensgemeinschaften bereits wertvollen Bestandes mit immerhin 56 Brutvogelarten und 5 sicher sowie 6 wahrscheinlich bzw. potenziell vorkommenden Fledermausarten sowie 25 Tagfalterarten (= 21 % des niedersächsischen Artenspektrums!) resultiert. Die Zufallsfunde mit dem gefährdeten Sechsfleck-Widderchen bei den nicht kartierten Nachtfalterarten sowie das Taubenschwänzchen zeigen, welches Potenzial möglicherweise vorhanden ist, aber nicht untersucht werden sollte. Insofern fordern wir die methodische Nachuntersuchung der Nachtfalter.

Der Versuch einer Gliederung in Offenland mit feuchten Mulden im Süden und eher waldartigen Biotopkomplexen im Norden – verbunden mit einer Umsiedlung von artenschutzrechtlich relevanten Pflanzenarten gehölzbetonter feuchter Biotopkomplexe – ist aus unserer Sicht wenig sinnvoll. Im Hinblick auf die Entwicklungsziele für artenschutzrechtlich relevante Wiesenbrüter, wie Kiebitz, Großer Brachvogel und Uferschnepfe sind die Maßnahmen unwirksam. Aufgrund der sandigen Bodenbeschaffenheit ist die Stocheffähigkeit des Bodens mit Ausnahme der zentralen Feuchtmulden nicht gegeben. Für die dauerhafte Etablierung von Wiesenvögeln ist das Areal zu klein. Sämtliche aktuellen Forschungsergebnisse haben gezeigt, dass nur Wiesenvogelpopulationen in ausreichend großen Arealen (> 2 Km²), die im zeitigen Frühjahr flach überstaut werden, im Frühsommer einen hohen Grundwasserstand aufweisen und einen großen Abstand zu Wald und Gehölzbiotopen aufweisen (Stichwort Prädation) dauerhaft erhalten und entwickelt werden können. Die Anlage von Feuchtmulden und -senken ist nicht zielführend, da eine Steuerung des Wasserhaushaltes zur notwendigen Grünlandbewirtschaftung unerlässlich ist, um der Etablierung von dauerhaften Röhrichten und der Gehölzsukzession vorzubeugen. Geeignete Suchräume für die Grünlandbewirtschaftung mit dem Entwicklungsziel Wiesenvogelschutz finden sich bedingt in dem stark degenerierten Scheitel-

moor auf der Geest bei Wiefelstede, den Geestrandmooren bei Rastede bzw. in der Wesermarsch. Außerdem widerspricht die Zerstörung dieses für die biologische Vielfalt so wichtige Kleinod dem Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 07.11.2007 über die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt. Wir wenden uns energisch gegen die tlw. Zerstörung und erhebliche Beeinträchtigung geschützter Biotope und geschützter und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Die Kompensationsmaßnahmen auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Friedrichsfeld ersetzen ohnehin bei weitem nicht den Verlust von Flora und Fauna sowie das Landschaftsbild vor Ort (insbesondere der Übergang von der Geest ins Moor). Auch führt jeder Eingriff in die bereits vorhandene Flora und Fauna auf dem Truppenübungsplatz - und sei es bloß zur „Aufforstung“- zu einer Abwertung derselbigen. Der Zustand dort darf nicht angetastet werden. Ein Ausgleich kann das auch nicht annähernd wiederherstellen. Zudem muss für die Ausgleichsfläche eine neue Ausgleichsfläche geschaffen werden. Dies ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Damit kann der Ausgleich nicht sichergestellt werden und somit ist die Massnahme in Ansehung dessen folgerichtig rechtswidrig. Außerdem halten wir die Kosten-Nutzen-Analyse für die Ausgleichsmaßnahme für falsch. Eine detaillierte Analyse ist zudem nicht vorgelegt worden.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV) vom 11.01.2008 und machen diese zum Bestandteil dieser Stellungnahme.

Der NABU Oldenburger Land bittet um Berücksichtigung seiner Einwendungen im Planfeststellungsverfahren und um entsprechende schriftliche Unterrichtung.

Mit freundlichen Grüßen



Horst Lobensteiner
stv. Vorsitzender

NABU Oldenburger Land e. V. Schlosswall 15, Tel. 0441 / 25600 26122 Oldenburg www.nabu-oldenburg.de E-Mail: info@nabu-oldenburg.de
