20.7.2015

Peter Meiwald Am Hamjebusch 65 26655 Westerstede

**Nds. Landesbehörde für**
**Strassenbau und Verkehr**
Dezernat 33
**Göttinger Chaussee 76 A
30453 HANNOVER**

**Planfeststellung Autobahn A 20, Abschnitt 1**
**Von der A 28 bei Westerstede bis zur A 29 bei Jaderberg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich erhebe eine Einwendung gegen den geplanten Bau des Abschnittes 1  der Autobahn A20, von der A 28 bei Westerstede bis zur A 29 bei Jaderberg, 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 1. Ich werde vortragen, dass ich durch den Autobahnbau in meinen Belangen berührt bin. Ich werde weiter 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 meine persönliche Unversehrtheit, meine Gesundheit und mein Eigentum.

**Alle meine im Raumordnungsverfahren vorgetragenen Bedenken mache ich mir auch für diese Einwendung zu eigen. Meine Einwendung zum Raumordnungsverfahren lege ich bei.**

Ich besitze ein Haus in direkter Nähe zur bestehenden A28 in Westerstede-Moorburg (Leerer Str. 18, 26655 Westerstede) d.h. im Vorlauf zum geplanten Trassenverlauf der A20, d.h. an einem Streckenabschnitt, der durch den Bau und Betrieb der A20 mit deutlich zunehmendem (induzierten) Verkehr zu rechnen hätte.

Als Vermieter bin ich auf die ungekürzten Einnahmen aus der Vermietung des Wohngebäudes angewiesen. Straßenverkehrslärm berechtigt die Mieter zur Mietminderung und führt bei Neuvermietungen zu einem abgesenkten Mietzins. Die Neuvermietung wird erheblich erschwert und es kann über Monate zu Leerstand kommen.
Diese drohenden Einnahmeausfälle gefährden meine wirtschaftliche Existenz und sie gefährden meine Alterssicherung.
Der Verkehrswert meiner Immobilien hängt ganz wesentlich von der Lage und, als deren Faktor, von der Qualität geringer Immissionen ab. Eine Steigerung der Schallbelastung meiner Immobilie um jeweils 1 dB(A) wird voraussichtlich den Wert der Immobilie um 1 bis 2% fallen lassen; dieses ergibt sich aus dem Gutachten von Prof. Thießen von der Technischen Universität Chemnitz. Derzeit ist meine Wohnung zumindest nachts relativ wenig durch Lärm vorbelastet, das entspricht etwa 30 bis 40 dB(A). Zukünftig wird als Folge der Straßenplanung den Immobilien in der Nähe der Trasse der A 20 und eben auch in deren Vor- und Ablauf eine nächtliche Lärmbelastung von bis zu 49 dB(A) zugemutet. Die Steigerung des Lärms um bis zu 19 dB(A) bewirkt damit eine Minderung des Verkehrswertes um 19 bis 38 %. Diese Minderung des Immobilienwertes löst bei mir folgende Betroffenheit aus:
Der Beleihungswert meiner Immobilie sinkt und das Kreditinstitut wird eine zusätzliche Sicherheit für den gewährten Kredit einfordern, die ich nicht zu stellen vermag.

Zudem betreibe ich auf dem o.a. Grundstück zwei Photovoltaikanlagen. Durch die zunehmenden Immissionen in Form von ölhaltigen Stäuben und Ähnlichem, die von der Autobahn ausgehen und die Anlage verschmutzen, werde ich eine erhebliche Ertragseinbuße hinnehmen müssen. Die Durchschnittserträge der letzten Jahre sind dokumentiert. Ich verlange einen Ausgleich in Höhe der Differenz von langjährigen durchschnittlichen Erträgen zu den jeweiligen Jahreserträgen in Zukunft.

Darüber hinaus befürchte ich als Bewohner einer Region, die schon heute durch zwei Autobahnen (A28 und A29) erschlossen und zerschnitten ist, durch den Bau und den anschließenden Betrieb einer A20 weitere massive Beeinträchtigungen von Lebensqualität, Lebensumfeld und Gesundheit, die aus in keinem angemessenen Verhältnis zu einem potentiellen Nutzen einer weiteren Autobahn stehen.

Ich werde durch Lärm, Schadstoffe und Feinstäube,  die von der Autobahn ausgehen werden, in meiner Gesundheit beeinträchtigt.

Die A 20-Trasse verläuft im Planabschnitt 1 in unmittelbarer Nähe des Wasserschutzgebietes Nethen. Von der Autobahn würden Gefahren für das Grundwasser ausgehen (Schadstoffe aus Reifenabrieb, Taumitteln, Unfällen etc.). Dadurch sehe die Trinkwassergewinnung gefährdet und in Folge meine eigene Gesundheit. Eine zukünftig notwendige Ausweitung des Wasserschutzgebietes würde verhindert.

Die Lärmimmissionen des Betriebs der Autobahn A 20 verringern den Naherholungswert meiner Naherholungsgebiete, **der Garnholter Büsche wie des ehemaligen Standortübungsplatzes Friedrichsfeld,** welches durch die Straße durchschnitten würde bzw durch ökologisch kontraproduktive Nutzung als Kompensationsfläche verloren ginge. Der zusätzliche ständige Lärm der Fahrzeuge beeinträchtigt meine Erholungsmöglichkeiten in diesem Gebiet als Spaziergänger sowie insgesamt als aktiver Fahrradfahrer entlang des Trassenverlaufes.

Über Jahre hinweg ist, entlang der gesamten Trassenführung durch eine bis zu 100 m breite Bautrasse, mit massiven Behinderungen für die betroffene Bevölkerung zu rechnen.  Krankmachender Lärm, Schadstoffe und Feinstäube können durch weniger aufwendige alternative Strassenausbauten weitgehend vermieden werden.

Der Bau der A20 und die dadurch induzierten Verkehre führen zu irreparablen Schäden an der Natur-und Artenvielfalt und dem ökologischen Wert insbesondere historischer Waldstandorte (Garnholter Büsche) und ausgedehnter Grünlandzonen sowie für die Wasserwirtschaft, das Klima und die Luft dieser Region, da diese eine der noch wenigen verkehrlich unzerschnittenen Räume in Deutschland ist. Der Bau der Autobahn A 20 schädigt wertvolle Biotoptypen, u.a. naturnahe Moore mit feuchten bis nassen Standorten und verschiedene andere ökologisch hochwertige Biotoptype. Nach dem Bundes- und  Niedersächsischen Naturschutzgesetz ist die Zerstörung dieser Biotope verboten.

Der ehemalige Standortübungsplatz Friedrichsfeld ist mit dem Fahrrad etwa 1 Stunde von meinem Zuhause entfernt. Friedrichsfeld ist ein „Hotspot“ der biologischen Vielfalt. Die Zerstörung dieses Kleinods widerspricht dem Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 7.11.2007 über die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt. Den Verstoß gegen den Kabinettsbeschluss kritisiere ich scharf. Ich wende mich gegen die Zerstörung und erhebliche Beeinträchtigung geschützter Biotope und geschützter und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Ein Ausgleich kann das niemals wieder gut machen. Zudem muss für die Ausgleichsfläche eine neue Ausgleichsfläche geschaffen werden. Dies ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Damit kann der Ausgleich nicht sichergestellt werden. In der Folge ist die Maßnahme rechtswidrig. Zudem halte ich die Nutzen-Kosten-Rechnung für die Ausgleichsmaßnahme in Friedrichsfeld für falsch. Eine detaillierte Analyse ist nicht vorgelegt worden.

Für mich geht mit dieser Vielfalt auch die Schönheit und Einzigartigkeit meines Naherholungsgebietes unwiederbringlich verloren. Durch die umweltmäßige Hintergrundbelastung (auch Lärm) und die physischen sowie psychischen berufsbedingten Belastungen an meinem Arbeitsplatz bin ich dringend auf Erholungsphasen an frischer Luft und in Ruhe angewiesen. Ersatzmaßnahmen können nicht ortsnah durchgeführt werden, so dass ich meinen Erholungsraum (die Radfahrregion zwischen Zwischenahner Meer/Garnholter Büsche, Friedrichsfeld, Nethener Seen und Vareler Hafen/Dangast) verlieren werde. Ich werde von daher in meinem persönlichen Recht auf körperliche Unversehrtheit erheblich beeinträchtigt und bin deswegen gegen die Planung.

Der Aufbruch von Grünland und Moorböden durch den Bau der Autobahn führt darüber hinaus zu verheerenden Folgen in Bezug auf den Klimawandel und konterkariert die politisch gewollten Moorschutz- und klimapolitischen Ziele der Bundesrepublik Deutschland zur CO2-Reduzierung in nicht hinnehmbarer Weise. 45 % der geplanten Trasse 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 zusätzliche ökologische Schäden durch Verseuchungen mit Ocker (Eisenoxid) und weiteren Schadstoffen und nicht kalkulierbare Grundwasserschäden nach sich ziehen, die in den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt sind.

In der luftschadstofftechnischen Untersuchung wird gezeigt, dass 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.

In den Antragsunterlagen fehlen dagegen nachvollziehbare Angaben, an welchen Wohnhäusern oder auf welchen sonstigen von Menschen nicht nur vorübergehend genutzten Flächen die Autobahn zu einer Erhöhung der Feinstaubbelastung führt. Um eine eventuelle Betroffenheit zu erkennen, ist es erforderlich, dies graphisch, beispielsweise durch Isolinien oder farbige Flächen, darzustellen. Die Anhänge zur luftschadstofftechnischen Untersuchung enthalten nur Zahlentabellen. Daraus kann nicht abgeleitet werden, an welchen Stellen es zu welchen Erhöhungen kommen wird.

Völlig ignoriert wird in den bisherigen Planungsunterlagen auch die zu erwartende Belastung der Oberflächengewässer durch Schwermetalle, vor allem aber durch Reifenabrieb (lt. Befürchtungen vieler Wissenschaftler eine der Haupteintragsquellen von Mikroplastik in unsere Gewässer). Dies widerspricht vollkommen dem Verschlechterungsverbot der europäischen Wasserrahmenrichtlinie und ist somit nicht genehmigungsfähig.

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

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 Petersfeld und/oder 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 das lokale und regionale Verkehrsaufkommen durch den Zubringerverkehr nach Dringenburg weiter erhöhen.
Ich bezweifele in diesem Zusammenhang den Nutzen des Projektes, der den mir zuteil werdenden Schaden rechtfertigen könnte. Erst jüngst hat der renommierte Verkehrswissenschaftler Prof. Marte, Bremen, das errechnete und für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan maßgebliche Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20 von 4,5 auf 1,1 zurückgestuft. Prof. Marte belegt, 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 von einander.

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 s.a. : 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 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 oder Finanzierungs-Gründen nicht gebaut werden, wäre ein bereits planfestgestellter oder im Bau befindlicher Abschnitt 1 als Bauruine zu betrachten, was unverantwortliche volkswirtschaftliche Folgen hätte. Vor diesem Hintergrund ist eine selbstständige verkehrliche Wirkung eines jeden Abschnittes der A20 nachzuweisen.

Eine Autobahnplanung im Bereich des Abschnitts 1 ist allerdings überflüssig, weil der Raum bereits durch A 28 und A 29 überdurchschnittlich erschlossen ist. Die Planung eines überflüssigen Autobahnabschnitts verursacht aber hohe volkswirtschaftliche Schäden und rechtfertigt zudem nicht die oben dargestellten Schäden und Beeinträchtigungen, die dem Klima, der Umwelt und auch mir entstehen.

Eine Entlastung der Verkehre von, nach und um Hamburg durch Abschnitt 1 ist nicht gegeben bzw. sogar kontraproduktiv, weil es einen Umweg bedeuten würde. Siehe dazu auch das  Papier „Die A22 und die Hafenhinterlandanbindung“, verfasst vom Koordinationskreis der Initiativen gegen die A22 (A20).

Die bisher nicht nachgewiesene Autobahntauglichkeit des Wesertunnels bedingt zudem, 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.

Zur Zeit profitiert der örtliche Handel durch den Verkehr, der durch die Region führt. Durch den Bau der A20 würde der Verkehr schnell durch die Region geleitet. Aus diesem Grund würde die Autobahn dem örtlichen Handel in der Region schaden. Eine reine Transitstrecke aber bringt der regionalen (wirtschaftlichen) Entwicklung nichts, nein, sie schadet ihr.

**Ich möchte, dass weitere Alternativen zur Autobahn berücksichtigt werden.**

Alternativen zum Bau der Autobahn, wie z.B. die Ertüchtigung von Bahntrassen im norddeutschen Bereich, sind bisher nicht erkennbar in der Planung in Erwägung gezogen worden. 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. Der Ausbau von Ortsumgehungen und der 3-spurige 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 als der Bau einer A20. Diese Alternativenvariante muss zwingend geprüft werden.

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.

Auch der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in der Region findet in den Planungen keine Berücksichtigung. Es hätte geprüft werden müssen, ob die verkehrlichen Ziele auch mit anderen, preiswerteren Mitteln als einer Autobahn zu realisieren sind.

Ich wohne in 26655 Westerstede, Am Hamjebusch 65

26655 Westerstede, den 20.7.2015

**Unterschrift :**

**cc: Stadt Westerstede, Am Markt 2, 26655 Westerstede**