

Heimat ohne Zukunft ? Die Autobahnplanung

1. Juni 2005, 19.30 Uhr,

Gasthof zur Linde (Breitenwisch)

Es informieren:

Gila Altmann (Bundesvorstand Verkehrsclub Deutschland, VCD)

Jörg Stark (Sprecher der Bürgerinitiative gegen A20/ A22 in Himmelpforten)

Autobahn-Karten

Zeiten/ Termine

Bürgerbeteiligung

Planungsprozess

Informationsveranstaltung zur Küstenautobahn
A22 in Himmelpforten und Oldendorf



Willkommen

Gila Altmann

- Verkehrspolitik
- Strassenbau und Ökologie / Bundesverkehrswegeplan
- Verkehrsplanung und Mitwirkungsrechte der Bürger

Jörg Stark

- Planungsstand A22
- Planungsablauf
- Trassenverläufe und Bewertung der A22
- Anti A22- Arbeitskreis
- BI-Arbeit / Mitwirkungsmöglichkeit

Planungsablauf: Übersicht A22 (Vorstellung der Planungsbehörden)

Vorprüfung (Nieders. Landesstraßenbauamt)

Bundesverkehrswegeplan im Sommer 2004 (Bund)

 Umweltfachlicher Planungsauftrag (Prüfung, Vorprüfung)

Haushaltsrechtliche Planung (Bundesregierung)

BVWP Neubewertung: A22 in vordringlichen Bedarf (Bundestag)

Raumordnungsverfahren (Nieders. Landesstraßenbauamt)

Linienbestimmungsverfahren (Nieders. Landesstraßenbauamt)

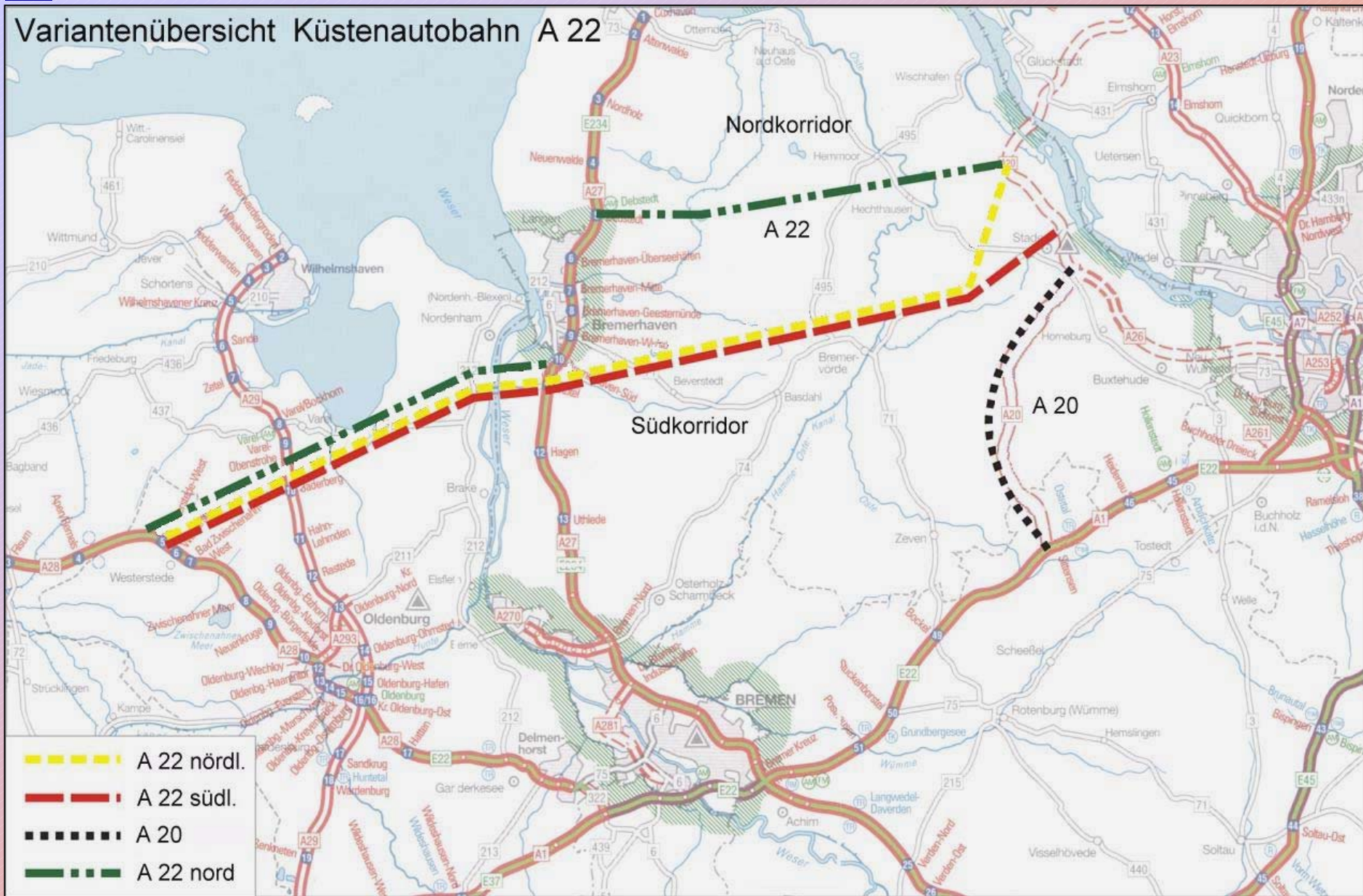
Planfestellungsverfahren (Bundesverkehrsministerium)

Umsetzungsaktivitäten (Landkauf, Enteignung, Detailplanung)

Bau A22

Übersicht: A22 = 3 Planungskorridore

Variantenübersicht Küstenautobahn A 22

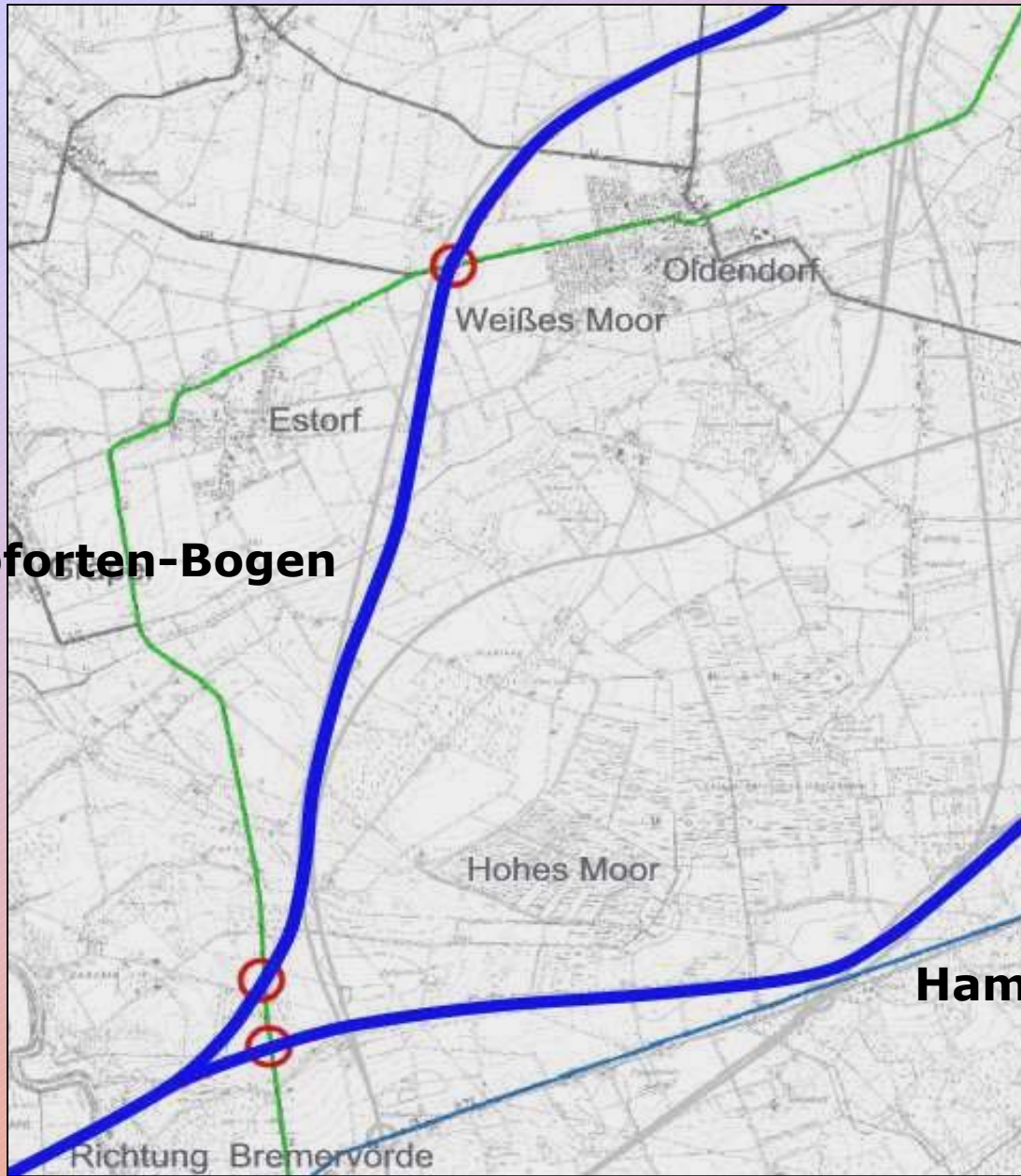


Details: A22 = südl. Planungskorridor



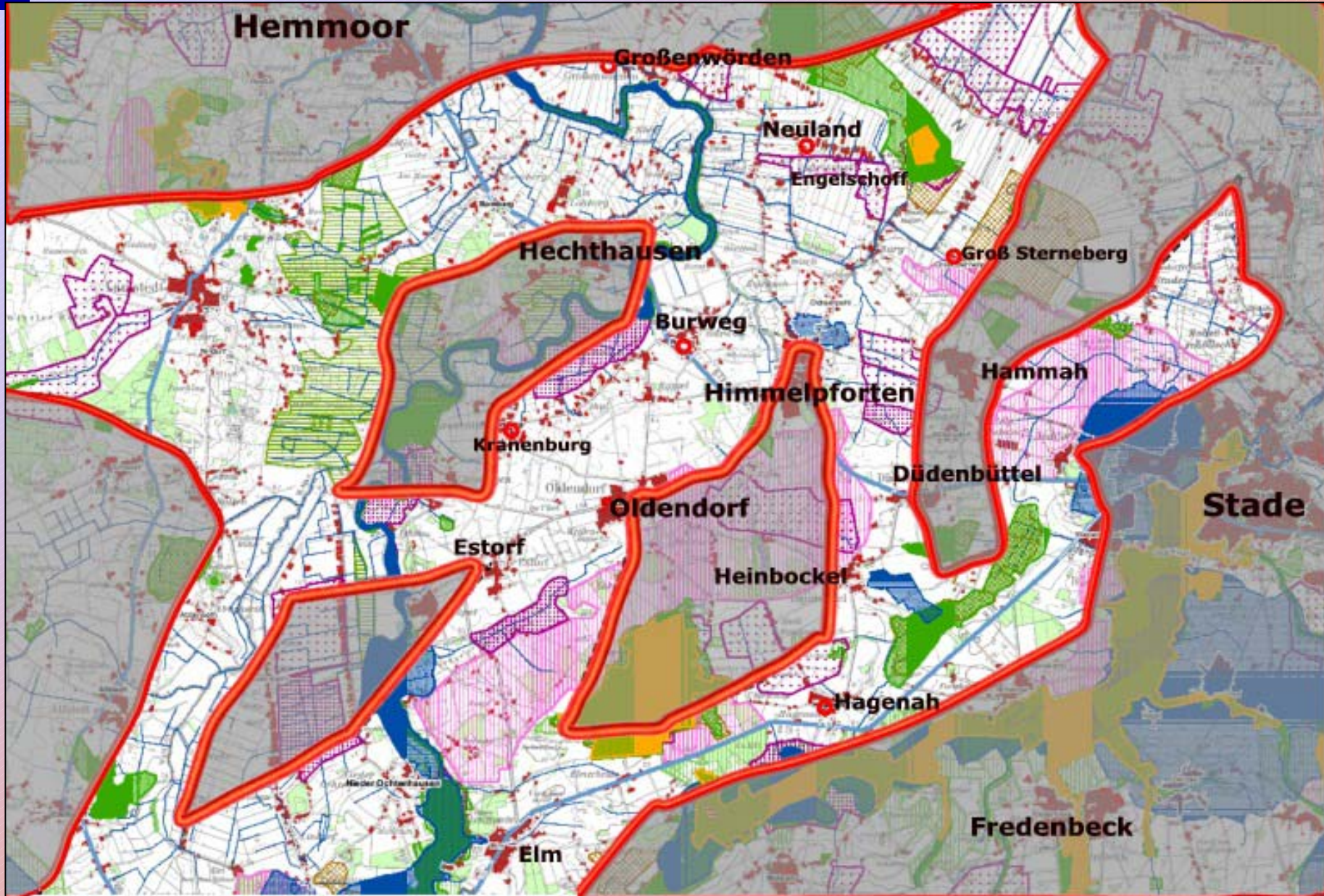
Details: A22 = südl. Planungskorridor

Himmelpforten-Bogen



Hammah-Bogen

Untersuchungsgebiete A22 Korridore (= A22-Gebiete)



Zeitverlauf Bau A22

Planungsbehörden: Vorstellung zum Verlauf des Planungsprozesses



Bis Ende 2005: Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens

Bis Anfang 2006: Offizielle Benennung der genauen Prüfungskorridore

Mitte 2007: Analyse Trassen/Vergleich Untersuchungsalternativen. Umweltverträglichkeitsbewertung

Bis Mitte 2008: Beantragung des „echten“ Raumordnungsverfahrens (ROV).

Bis Ende 2008: Definition einer endgültigen Linie.

Bis 2012: Durchführung Planfeststellungsverfahren (Baureife A22 herstellen).

Bis Ende 2013: Gerichtliche Auseinandersetzungen.

Ab 2014: Möglicher Baubeginn

Der Finanzierungs“trick“

Eigentlich.....

-ist die A22 eine Bundesautobahn ➔ Bundeshaushalt zahlt
-richtet sich die Wertigkeit nach dem Nutzen-Kosten-Wert ➔ Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
-ist der Nutzen-Kosten-Wert so schlecht, dass es kein Geld geben dürfte ➔ nur Nutzen-Kosten-Wert von 0,9
-werden nur Straßenbauprojekte ab 3,0 in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen ➔ Bau in kommenden 10 Jahren
-ist die heutige Vorplanung „Bundessache“ ➔ Kreistag + Wirtschaft zahlen Voruntersuchung damit Planung voran geht und Einflussnahme möglich

In Wirklichkeit.....

-rechen die Planer/ Politiker mit einer Gesetzesänderung, durch die Straßenneubau zukünftig privat finanziert werden darf. BVWP frühzeitig ändern ➔ Bau 2014.

IHK-Lügen und Unwahrheiten (O-Töne)

IHK agitiert für A22

- „Die Region braucht die A22“ ⇒ Wozu ist unklar
- „Jeder aus der Wirtschaft muss in die A22 investieren“ ⇒ IHK kein Gesetzgeber. Kein Mitmachzwang.
- „Wenn die Wirtschaft spendet kommt A22“ ⇒ Lediglich Finanzierung Voruntersuchungen - Ausgang offen.
- „Die A22 wurde in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen“ ⇒ Ja, in der zweit schlechtesten Kategorie
- „Die A22 schafft neue Arbeitsplätze“ ⇒ Untersuchungen: In ländlichen Regionen keine Arbeitsplätze durch Autobahn. Gefährdung Klein- und Mittelbetriebe wg Billiglohnkonkurrenz und Marktöffnung.
- „A22 bringt Bauaufträge in die Region“ ⇒ Internationale Großunternehmen
- „Wirtschaftswachstum beschleunigt sich entlang A22“ ⇒ Uni- Untersuchungen Thüringen = gegenteilige Effekte: Schwächung + Abwanderungen.
- „A22 hat einen Nutzen-Kosten-Wert von 4,1“ ⇒ Lüge/ Fälschung. Gesamtprojekt A20/ A22 hat einen Nutzen-Kosten-Wert von 1,9.

Reduktion von Transportkosten:

Transportkosten = 5% der Unternehmensgemeinkosten

- ➔ d.h. 1% Kostenersparnis bei Einsparungseffekten von 20% durch A22.
- ➔ Kein signifikanter Wettbewerbsvorteil



Reduktion von Arbeitslosigkeit:

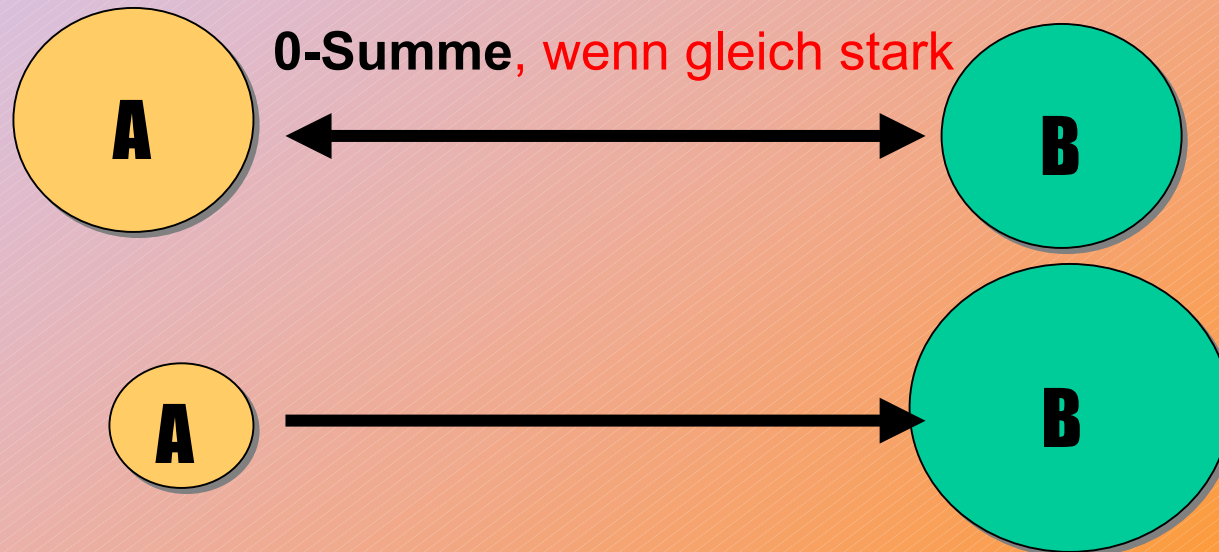
Autobahndichte und Arbeitslosigkeit hat einen statistisch hohen Zusammenhang (Studie 1996)

- ➔ Beispielhaft: Nordrheinwestfalen vs. Bayer
- ➔ A28 Bremen-Cuxhaven
- ➔ Sittensen, Zeven, Cuxhaven = 9% vs.
Burweg, Himmelpforten, Oldendorf, Engelschoff, Heinbokel = 8,6%

Regionale Wirtschaft (2)

Erschließung neuer Märkte:

- Großunternehmen profitieren mehr als Kleinbetriebe
- Ländliche Regionen mit Autobahn: Barrierenwegfall ermöglicht Großbetrieben Marktzugang (Schwächung dezentraler Betriebseinheiten)
- Ausweitung wirtschaftlicher Aktivität von Region A in Region B



Negativ, wenn eine Region höhere Produktivität

Regionale Wirtschaft (3)

Betriebsansiedlungen: (Annahme: Verlagerung / Neuansiedlung)

- Standortwahl/ Faktoren:
 - 1) **Unternehmerbetriebe** = selten Infrastrukturbezogen
 - 2) **Speditionen** = Infrastruktur bedeutende Rolle
 - 3) **Kleinbetriebe** = Qualifizierte Arbeitskräfte, Gebäude, Informationszugang, Regionale Marktchancen
 - 4) **Großbetriebe** : Gewerbeflächen, Qualifiziertes Personal, Lohnkosten, Energieversorgung, Telekommunikation, Steuerstruktur, Gemeindevorleistungen Subventionen, „Weiche“ Faktoren, Verkehrsanbindung
- ➡ Summe **aller** Faktoren, die in ländlichen Regionen nicht vorhanden ist.

Regionale Wirtschaft: Auswirkungen

Kernaussagen Studie Bundesamt für Raumordnung (57 Regionen):

- Fernstraßen in ländlichen Regionen setzt keine regionalen Wirtschaftsprozesse in Gang
- Abwanderung von Bevölkerung in ländlichen Regionen läßt sich nicht aufhalten
- Fernstraßen sind kein Instrument zur Schaffung von Arbeitsplätzen



Weitere Studien (für ländl. Regionen):

- Verschärfung regionaler Probleme durch Erhöhung des Wettbewerbsdruckes
- Investitionen in Fernstraßenbau fördern nicht die ökonomische Entwicklung
- Wettbewerbsvorteil für Zentren zu Lasten kleiner Zentren
- Wirtschaftl. Entwicklung konzentriert sich trotzdem weiterhin im direkten Umfeld Hamburg (Gutachtergruppe A20)

Ökologie (Flora/ Fauna)

„Wichtige Bereiche“ lt. Naturschutzgesetz:

- Niedermoore (Großenwörden, Engelschoff, Hammah, Himmelpforten, Oldendorf)
- Hochmoore (Großenwörden, Engelschoff, Hammah, Himmelpforten, Heinbockel)
- Marsch (Großenwörden, Engelschoff, Himmelpforten, Burweg)
- Grundwassernahe Geest (Hammah, Himmelpforten, Düdenbüttel, Heinbockel)
- Wallhecken: (Düdenbüttel, Himmelpforten, Heinbockel, Hammah, Oldendorf, Haddorf)
- Wald (Hammah, Himmelpforten, Oldendorf, Heinbockel)
- Flüsse (Oste, Horsterbeck)

Beheimatung von Flora und Fauna mit z.T. großem gesetzlichen Schutzauftrag und/ oder kritische Einordnung in „Roter Liste“

Tangiert durch A22 = Schutzwürdigkeit gefährdet

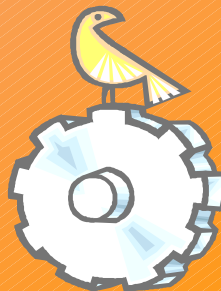
Ökologie (Flora/ Fauna)

Tiere „ROTE LISTE“ – Lebensraum im Trassenkorridor A22 (Himmelpforten/ Oldendorf)

Trauerseeschwalbe	Rote Liste 1	Kehdinger Moor
Kampfläufer	Rote Liste 1	Wiesen (z.B. Neuland Engelschoff)
Schilfrohrsänger	Rote Liste 1	Wiesen (z.B. Osteniederungen)
Weißstorch	Rote Liste 1	Wiesen (z.B. Burweg)
Arktische Smaragdlibelle	Rote Liste 1	Moore (z.B. Oldendorf)
Fischotter	Rote Liste 1	Flüsse (z.B. Oste)
<hr/>		
Bekassine	Rote Liste 2	Wiesen (z.B. Osteniederungen)
Uferschnepfe	Rote Liste 2	Wiesen (z.B. Osteniederungen)
Großer Brachvogel	Rote Liste 2	Wiesen (z.B. Himmelpforten Düdenbüttel)
Rotschenkel	Rote Liste 2	Wiesen (z.B. Osteniederungen)
Löffelente	Rote Liste 2	Wiesen (z.B. Osteniederungen)
Braunkehlchen	Rote Liste 2	Wiesen (z.B. Neuland Hammah)
Schlingnatter	Rote Liste 2	Moore (z.B. Neuland)
Breitflügelfledermaus	Rote Liste 2	Marsch (z.B. Himmelpforten Burweg)
Mond-Azurjungfer	Rote Liste 2	Moore (z.B. Wasserkrug)
Grüne Mosaikjungfer	Rote Liste 2	Moore (z.B. Hammah)
Laubfrosch	Rote Liste 2	Moore (z.B. Osteniederungen)

Auswahl

Rote Liste 1 = vorm Aussterben bedroht
Rote Liste 2 = stark gefährdet



Auswirkungen Menschen: Lärm

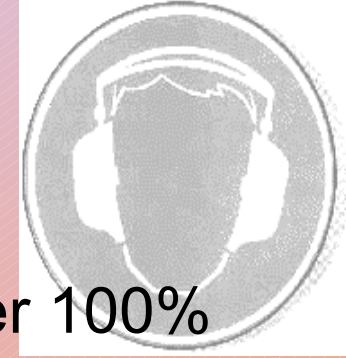
(Gesundheitliche) Auswirkungen Lärm:

- ✘ Erhöhte Herz-Kreislauf-Erkrankungen / Infarkttrisiko bereits ab 50 dB(A) – ab ca. 65-70 dB(A) um 20% erhöht
- ✘ Herzflimmern ab 60 dB(A)
- ✘ Starke Schlafstörungen bereits bei 60 dB(A)
- ✘ Blutdrucksteigerungen + Anstieg Stresshormone bei Kindern



- ☞ Bei Lärmbelastung zw. 45-70 dB(A) sinken Grundstückswerte je Dezibel um 1,5% (Ruhiges Haus DM 300.000 verliert DM 50.000 an Wert)

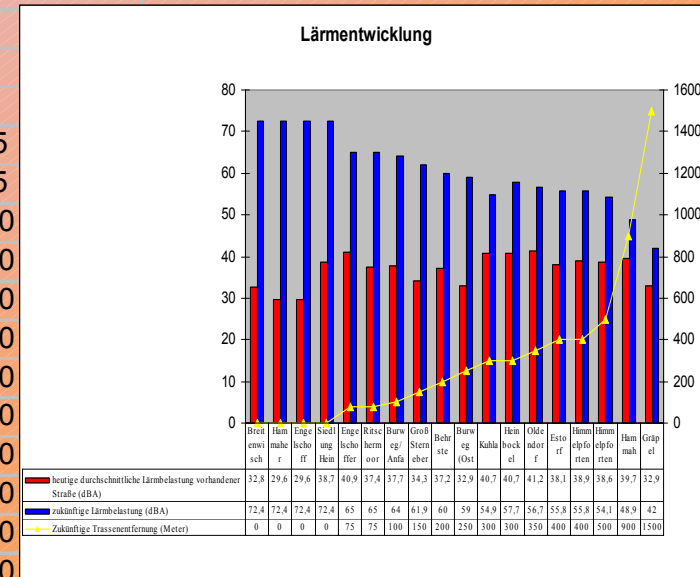
Auswirkungen Menschen: Lärm



Lärmentwicklung:

- ⊕ Extreme Zunahme Lärmentwicklung um bis zu über 100%
- ⊕ Bisher relativ unbelastetes Gebiet (Landesamt für Ökologie)

Ort	heutige durchschnittliche Lärmbelastung vorhandener Straße (dBA)	zukünftige Lärmbelastung (dBA)	Zukünftige Trassenentfernung (Meter)
Breitenwisch	32,8	72,4	0
Hammaher Moor	29,6	72,4	0
Engelschoff	29,6	72,4	0
Siedlung Heinbockel	38,7	72,4	0
Engelschoffer Moor	40,9	65	75
Ritschermoor (Drochtersen)	37,4	65	75
Burweg/ Anfang Bauernreihe	37,7	64	100
Groß Sterneberg	34,3	61,9	150
Behrste	37,2	60	200
Burweg (Ost bzw. Westrand)	32,9	59	250
Kuhla	40,7	54,9	300
Heinbockel	40,7	57,7	300
Oldendorf	41,2	56,7	350
Estorf	38,1	55,8	400
Himmelpforten (Löhe)	38,9	55,8	400
Himmelpforten (Bäckermoor)	38,6	54,1	500
Hammah	39,7	48,9	900
Gräpel	32,9	42	1500



Auswirkungen Landwirtschaft

Auswirkungen :

❖ Nachteile für landwirtschaftlich Betriebe:

- Landverbrauch
- Zerschneidung landwirtschaftl. Betriebsflächen
- Bewirtschaftungerschwernisse
- Ausgleichsflächen
- Immissionsbelastung
- Schaffung landwirtschaftliche Arbeitsplätze kapitalintensiv

❖ Gewachsene Kulturlandschaft in Gänze bedroht Zerstörung von Versorgungs-/ Verbindungswegen zwischen Gemeinden



Fakten zur A22

- 1,2 Milliarden Steuergelder (excl. Tunnel)
- Über 120 km Neubaustrecke in Niedersachsen
- Privatfinanzierter Elbtunnel mit staatl. Anschubfinanzierung
- 24.000 LKW + PKW /Tag
- 6-10.000 LKW Tag und Nacht
- Gutachten = schlechten Nutzen-Kosten-Wert von 0,9
- Fahrtzeit 90 Min. nach Hbg. / TunnelMAUT
- (Fast) Alle Gemeinden Himmelpforten bis 2000 gegen Autobahn
- Gutachten: Privatfinanzierung Tunnel und Strecke unrentabel
- Tunnel mind. € 4,50,- je Durchfahrt für PKW
- Keine nachgewiesenen beschäftigungsfördernden Effekte

10 Kernargument gegen die A22

- 1. Kosten-Nutzenverhältnis ist extrem ungünstig.** Variante teuerste Trasse und geringste Verkehrswirksamkeit. (nur 0.9 statt notwendigen 3.0)
- 2. Propagierte wirtschaftliche Nutzen** für die Region durch A20 ist **sachlich falsch**. Sämtliche Studien: “Autobahnen in ländlichen Gebieten” = Ortsansässige Betriebe, Arbeitsplätze gehen verloren, Neuansiedlungen von Industrie und Gewerbebetrieben sind nicht zu erwarten.
- 3. Zerschneidung** einzigartiger **Landschaften** von **hohem ökologischen Wert** werden unwiderruflich zerstört.
- 4. Lebensraumgefährdung** von 50 Tier- und Pflanzenarten (**“Rote Liste”** = hoch schützenswert).
- 5. Keine “wirksame Entlastung** der Hamburger Elbquerungen und A1” – nur minimaler Entlastungseffekt.

10 Kernargument gegen die A22

6. **Hohe Mehrbelastungen auf B73** und Kreisstraßen die zur A22 führen. MAUT-Flüchtlinge zu erwarten.
7. Eine durch Landwirtschaft geprägt **Kulturlandschaft wird zerstört**: Landwirtschaftliche Betriebe werden vernichtet / Zukunft ist verbleibenden Betrieben nicht möglich.
8. Durch **Transitverkehr** und den im erheblichen Umfang entstehenden **induzierten Verkehr**, verliert die Region ihre wesentlichen Qualitäten.
9. **Dramatische Zunahme der Lärmemission** → massive Gesundheitsgefährdung
Einzigartigkeit der Region als Lebens- und Wohngebiet wird zerstört. Grundstücke verlieren bis zu 30% an Wert.
10. **Fahrtzeiten in das Zentrum Hamburg** werden sich **nicht nennenswert verkürzen** und durch MAUT teuer werden.

Überregionaler Widerstand

- Ziel: Informationen und Erfahrungen austauschen.
- Überregionale Arbeitsgruppen: Thematische Arbeit z.B. Ökologie, verkehrliche Auswirkungen
- Gemeinsame Aktionen - eine Arbeitsgruppe erarbeitet Ideen

Was tun?



- Schutzgüter sammeln und an Planer
 - **Wer ?** ➡ Alle Bürger (Weitergabe an BI)
- Aktive Mitwirkung in BI (Sprechkreismitarbeit, weitere Hilfe)
 - **Wer ?** ➡ Interessierte und Engagierte (wenden an Sprecherkreis)
- Spenden für BI-Arbeit und spätere Hilfe durch Rechtsanwalt
 - **Wer ?** ➡ Jeder - im Rahmen seiner Möglichkeiten (BI-Konto)
- Bekräftigung Gemeinderatsbeschlüsse seiner/ ihrer Gemeinde
 - **Wer ?** ➡ Alle Bürger per Antrag an Gemeinderat
- Briefe an Planungsbehörden, Landes-/ Bundespolitiker
 - **Wer ?** ➡ Alle Bürger