

Gemeinderatsfraktion  
Gerd Langhorst  
Seilerweg 20  
26180 Rastede  
-fon 04402 3306  
-fax 04402 51230  
Email: [gerd@langhorst.eu](mailto:gerd@langhorst.eu)

14.01.2008

Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen, 14.01.2008, Neue Aula

Top 4: ROV zur Küstenautobahn A22-Stellungnahme der Gemeinde Rastede

**Stellungnahme der Fraktion B90/GRÜNE, einschließlich Änderungsantrag**

Anrede

Ich möchte

1. eine grundsätzliche Vorbemerkung machen,
2. zur Beschlussvorlage der Verwaltung Stellung nehmen, die nicht losgelöst von der Stellungnahme des Kreistages vom 19.12.2007 gesehen werden darf;
3. den Antrag unserer Fraktion einbringen.

**Zur Vorbemerkung:**

Entgegen der Behauptung zahlreicher Politiker aus den Reihen der CDU, SPD und FDP ist der Bau einer A22 **noch nicht entschieden**.

Warum ist das so?

Autobahnen gehören in die Zuständigkeit des Bundes, werden aber von den Ländern im Auftrag des Bundes geplant. Das Projekt A22 befindet sich bisher in einem nachgeordneten Rang im Bundesverkehrswegeplan („**weiterer Bedarf mit erhöhtem Planungsaufwand**“) und hat nur Aussicht, verwirklicht zu werden, wenn durch den Bundestag eine Höherstufung in den „**Vordringlichen Bedarf**“ beschlossen wird. In dieser Liste befindet sich eine Reihe von bisher unerledigten Maßnahmen, die ebenfalls noch nicht finanziert sind und sich bestimmt nicht verdrängen lassen werden.

**BÜNDNIS 90**  
**DIE GRÜNEN**

### **Niedersachsen und die A22:**

Das Land Niedersachsen nutzt zurzeit die Besonderheit eines Planungsrechts für die vorzeitige Planung einer A22, ohne dass der Bund die Finanzierung beschlossen hat. Ohne Finanzierungsbeschluss kann die A22 nicht gebaut werden. Die Entscheidung für die Planung wird in Niedersachsen von einer großen Koalition aus CDU, SPD und FDP getragen, die damit in Kauf nimmt, dass die Planungsgelder (bisher ca. 2.000.000 €) verloren sind, wenn sich der Bund gegen den Bau entscheidet. Das Land Niedersachsen versucht, mit der Planung Druck auf den Bund auszuüben, steht aber selbst offenbar unter dem Druck einer Lobby aus Logistikwirtschaft, Industrie u. Handelskammern sowie regionalen Politikern, die als Befürworter einer A22 „Modernität“ vermitteln wollen.

### **Zur behaupteten Notwendigkeit für eine A22 für die regionale Wirtschaftsentwicklung:**

Gegenüber der Bevölkerung und uns Kommunalpolitikern wird die Notwendigkeit der A22 mit einer zu erwartenden positiven Wirkung der Autobahn auf die Wirtschaftsentwicklung begründet. Dabei werden die aktuellen wissenschaftlichen Untersuchungen zur Wirkung von Autobahnen ignoriert. („Was gestern richtig war, kann heute nicht falsch sein“) Diese besagen durchweg, dass durch neue Autobahnen Kaufkraft und Arbeitskräfte aus ländlichen Regionen und kleineren Mittelzentren wie Rastede in dann leichter erreichbare große Zentren abfließen. Gefährdet sind Kleinbetriebe und Mittelständler, die unsere Wirtschaft prägen, die meisten Arbeits- und Ausbildungsplätze stellen und die meisten Steuern zahlen. Eine A22 fördert einseitig die Interessen der Wirtschaft in den Ballungszentren und die Interessen der Logistikwirtschaft, die gegen alle ökologische Vernunft auf großräumige LKW-Transporte setzt und dabei von den schon genannten Lobbyisten unterstützt wird. Eine A22, verstanden als Transitstrecke, geht auf Kosten der regionalen Wirtschaft, der Umwelt und der Lebensqualität der zukünftig an der Trasse wohnenden Menschen. Sie degradiert landwirtschaftlich genutzte und Naturflächen zur Baulandreserve für die Autobahn-Lobby.

Bund und EU bemühen sich unter dem Gesichtspunkt des Klimawandels, Ferntransporte vom LKW auf weniger klimaschädliche Verkehrsträger zu verlagern, auf Bahn und Schiff. Eine A22 verhindert notwendige und sinnvolle Investitionen in diese zukunftsfähigen Verkehrsträger und den qualitätsverbessernden Ausbau und Unterhalt des vorhandenen Straßennetzes.

### **Zur Beschlussvorlage der Gemeinde im Zusammenhang mit der Stellungnahme des Kreistages vom 19.12.2007:**

Die Verwaltung macht deutlich, dass die Hauptvariante West 1 die Variante mit den geringsten schädlichen Auswirkungen für die Gemeinde Rastede ist, da sie Raster Gebiet nicht berührt, empfiehlt dann aber nach der Betrachtung aller 4 Varianten:

Zitat:

*„Die Variante West 2 dürfte insgesamt, sofern die AS Jaderberg (A29) erhalten bleibt, im Vergleich zu den Varianten 3 und 4 den geringsten negativen Einfluss haben, da hierauf Rasteder Gebiet kaum Besiedlung existiert, allenfalls vereinzelte Häuser. Sie ist daher unabhängig von der Wahl der Untervariante die geeignetste Variante.“*

Demgegenüber hat der Kreistag gerade diese Variante West 2, die sog. Vorzugsvariante, als nicht geeignet für das Ammerland bezeichnet und spricht sich für die Variante West 1 mit evtl. Untervarianten 345 und 346 aus.

Zitat:

*„Die vom Vorhabenträger priorisierte Hauptvariante West 2 stößt als sog. Vorzugsvariante weiterhin auf raumordnerische, naturschutzfachliche und auch siedlungsstrukturelle Bedenken. Sie berücksichtigt nicht angemessen die touristische Bedeutung des durch die Trassenführung betroffenen Teils der Ammerländer Parklandschaft.“*

**Es ist in der Außenwirkung nicht solidarisch, wenn die Gemeinde Rastede die Stellungnahme des Kreises nicht in ihre Überlegungen einbezieht, zumal sie selbst erkannt hat, dass die Variante West 1 den geringsten Schaden für die Gemeinde bedeutet und den sicheren Erhalt der Autobahnabfahrt Wapeldorf beinhaltet!**

Ich zitiere weiter aus der vom Kreistag verabschiedeten Stellungnahme:

*„Die Hauptvariante West 2 stößt zurzeit auf naturschutzfachliche Bedenken, da wertvollste Ammerländer Landschaftsteile nördlich des Zwischenahner Meeres erhebliche zusätzliche Belastungen erfahren würden. Es würde ein einmaliger natürlicher Ammerländer Landschaftsteil mit ungewöhnlich hoher Waldausstattung, z.T. Natura 200- Gebiet, zusätzlich zerschnitten und äußerst stark gestört. Es wären sehr alte Waldstandorte mit z. T. mesophilem Eichen-Mischwald und artenreichem Erlen-Mischwald (auf nassen Standorten) betroffen. Die alten Waldstandorte und die gut erhaltenen kleinteilige Dorf- und Landschaftsstruktur, insbesondere im Bereich Garnholt, haben auch einen hohen archäologischen Zeugniswert.(...) Im Bereich des Brückenbauwerkes (Gelenkpunkt 21) wird wertvoller hochsensibler Wald tangiert, bei dem es sich auch um einen historischen Waldstandort handelt. Der Raumwiderstand in diesem Bereich ist insgesamt bezogen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, für das Schutzgut Landschaftsbild und aufgrund des historischen Waldstandortes und auch für das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter sehr hoch. Es ist nicht auszuschließen, dass der mesophile Eichen- und Hainbuchenwaldbestand, ein Biotop mit sehr hoher Bedeutung und gleichzeitig historischer Waldstandort, durch die Planung direkt beeinträchtigt wird. Zudem muss wegen der geplanten Höherlegung der Trasse von größeren Immissionen, zumindest Schallimmissionen, ausgegangen werden. Es würden zudem Flugstraßen von*

*Fledermäusen zerschnitten. Ob die Flugstraßen durch das Höherlegen der Autobahn stärker beeinträchtigt werden als durch eine normale Führung wäre noch zu prüfen. Die Hauptvariante West 2 durchschneidet im Landkreis Ammerland im Norden der Gemeinde Wiefelstede einen von Wochenendhaus und Ferienhausgebieten stark geprägten Bereich, der für einen bedeutenden Teil des Tourismus im Landkreis Ammerland (mit über 1. Mio. Übernachtungen /Jahr insgesamt), insbesondere aber in der Gemeinde Wiefelstede (ca. 40% der gemeindlichen Übernachtungen) sehr große Bedeutung hat. Diese Trasse durchschneidet die „Parklandschaft Ammerland“ in ihrem zentralen Bereich. Dieser Teil des Ammerlandes ist mit einem hervorragenden radtouristischen Wegenetz ausgestattet und dürfte der am wenigsten lärmbelastete Teil der Erholungslandschaft Ammerland sein. Gerade wegen der geringen Belastung durch bauliche und verkehrliche Infrastruktur, wegen der Schönheit und Vielfalt der Landschaft und insbesondere der großen Ruhe hat sich hier eine – durch touristische Nachfrage belegte – Kernzone des Ammerländer Radwanderparadieses entwickelt. Das Potenzial für ruhige Erholung innerhalb dieses zentralen Teiles der „Parklandschaft Ammerland“ würde durch den Bau einer Autobahn deutlich beschnitten. Die spezielle, insbesondere radtouristische Qualität dieses Teils der Parklandschaft Ammerland“ würde empfindlich gestört werden. Eine quantitative Bewertung anhand der Anzahl von Wanderwegen oder der Flächengröße von nicht einheitlich erfassten Erholungslandschaften ist daher angebundenen Hauptvarianten belasten den Ort Westerstede mit ca. 11.500 Einwohnern zusätzlich mit erheblichem Lärm. Dies gilt bei der Hauptvariante West 4 auch für die Orte Wiefelstede und Rastede. Die vorgenommene vorwiegend immissionsschutzrechtliche Bewertung misst diesem Aspekt ein zu geringes Gewicht bei und berücksichtigt nicht die Entwicklungspotenziale der Zentralen Orte (Mittelzentrum Westerstede/Rastede, Grundzentren Wiefelstede/Hahn-Lehmden) im Ammerland.*

***Die Hauptvariante West 1 löst im Gegensatz zur Vorzugsvariante West 2 die größten verkehrlichen Entlastungen für Ammerländer Ortslagen aus und eine Veränderung der Wertung der Kriterien „Verringerung der Fahrtzeit“ und „Bündelungswirkung“ zu Gunsten der „Entlastungswirkung der Ortslagen“ müsste bei der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen zu einem anderen Ergebnis führen. Die Hauptvariante West 1 hätte auch größere verkehrliche Vorteile, z. B. in den Orten Dringenburg, Hahn-Lehmden und Hüllstede als die Vorzugsvariante und ebenfalls positive Effekte bei der B211.“***

**Ich komme zum dritten Punkt, dem Antrag unserer Fraktion,** der noch einmal die seit mittlerweile sieben Jahren klar vertretene Position verdeutlicht, dass die A22 in keiner der vier zur Diskussion stehenden Routen nicht nur für Gemeinde Rastede oder den Landkreis Ammerland keine nennenswerten Vorteile mit sich bringt, für die einzusetzen es sich lohnen würde, sondern insgesamt abgelehnt wird:

„Die Gemeinde Rastede ist von der Planung für die sog. „Küstenautobahn“ A22 stark betroffen, da **zwei** der möglichen Haupttrassen auf dem Gebiet der Gemeinde liegen.

Die raumordnerische Planung eines solchen Großinfrastrukturprojektes mit den unbestreitbar damit einhergehenden negativen Auswirkungen auf Lebensqualität und Gesundheit , Natur, Landschaft und mittelständische Wirtschaft auf dem Gebiet der Gemeinde **–egal auf welcher**

**der bisher untersuchten Trassen-** steht den mittel- und langfristigen Entwicklungszielen der Gemeinde unter dem Leitbild „Residenzort Rastede“ nicht nur entgegen, sondern behindert sie.

Die Gemeinde Rastede ist bisher gekennzeichnet ist von einer hohen Lebensqualität, einer prosperierenden mittelständischen Wirtschaft und einem damit einhergehenden Arbeitsmarkt, der durch unterdurchschnittliche Arbeitslosigkeit gekennzeichnet ist, einem sich positiv entwickelnden „sanften“ Tourismus mit weiterem Entwicklungspotenzial sowie einer sehr guten verkehrlichen Infrastruktur, die ihresgleichen sucht.

#### **Konkret zu erwarten sind durch den Bau der A22:**

- Zusätzliche Umweltbelastungen durch Lärm, Feinstaub und Luftschadstoffe mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Gesundheit;

*( Wir verweisen auf die Autobahn A 29, die seit 1976 das Gemeindegebiet zerschneidet und im Bereich des Mittelzentrums Rastede sowie in Hahn/Lehmden und in Wapeldorf **ohne Lärmschutz** einen breiten Korridor mit Lärm überzieht und deswegen dort eine sinnvolle bauliche Erweiterung verhindert. **Für den Nordbereich der Gemeinde gilt, dass sich die vorhandenen Lärm- und Abgasmengen durch den Bau der A22 in Wapeldorf weiter steigern würden. Der dort erforderlich werdende Bau eines Autobahnkreuzes bedeutet für Wapeldorf eine so starke Belastung, dass diese Ortschaft für Wohnzwecke nicht mehr geeignet wäre.***

***Die sog. Südtrasse verläuft nah am Mittelzentrum Rastede und wird ebenfalls zu einer höheren Emissionsbelastung mit ebenfalls negativen Folgen für eine Weiterentwicklung des Ortes und an der Trasse liegenden Bauernschaften führen);***

- weitere Zunahme des Individualverkehrs („Wer zusätzliche Straßen baut, wird noch mehr Verkehr ernten“);
- Zerschneidungen intakter dörflicher Strukturen
- Eine höhere Verkehrsbelastung auf zukünftig zu Zubringerstraßen zur A22 werdenden Straßen;
- Der weitere Verlust an bisher noch wenig belasteten Naturräumen, damit einhergehend ein Attraktivitätsverlust für die Naherholung der Einwohner sowie für Touristen, die die Gemeinde zunehmend gerne zum Radfahren entdecken;
- Massive Wertverluste der Immobilien und Grundstücke im Lärmkorridor einer neuen Autobahn, (ca 1 km zu beiden Seiten der Trasse, und zwar schon jetzt im Planungsstadium);
- ein Verlust landwirtschaftlicher Flächen, einhergehend mit betriebswirtschaftlichen Erschwernissen für betroffene Landwirte.

#### **Dagegen steht in der Güterabwägung kein darstellbarer Nutzen durch die A 22 für die Gemeinde und seine nachhaltige Entwicklung:**

- Die Gemeinde kennt in ihrem Gebiet keine verkehrlichen Probleme, die aus zu großer Verkehrsbelastung stammen und die mit einer A22 , **-auf welcher Trasse auch immer verlaufend -**, gelöst würden;

- Ein Mangel an zur Verfügung stehenden autobahnnahen Gewerbeflächen besteht dank der zur Verfügung stehenden Flächen an der Autobahn A29 nicht;
- Ein Nutzen für Wirtschaft und Arbeitsplätze in der Gemeinde ist in keiner Weise belegt oder wissenschaftlich begründet. Im Gegenteil zeigen diverse Studien der jüngeren Zeit zur Wirkung von Autobahnneubauten auf Arbeitsplätze und Wirtschaft im ländlichen Raum (u.a. „**Jobmaschine Straßenbau?**“ Hrsg. Von Peter Hettlich, „**Demografische und wirtschaftsstrukturelle Auswirkungen auf die künftige Mobilität der Bevölkerung**“, Wissenschaftszentrum Berlin, Weert Canzler u. Andreas Knie, „**Bedeutet mehr Straßenbau mehr Arbeitsplätze?**“, von „Umkehr e.V.“, sowie die Forschungsarbeiten von Prof. Gather vom verkehrswissenschaftlichen Institut der FH Erfurt zum Thema); die Überschätzung dieses Arguments.
- Drohender Schaden durch weiteren Kaufkraftabfluss zu Gunsten von Oberzentren und in deren Folge eine Schwächung der Wirtschaft in der Gemeinde. Auch wenn einige Branchen, allen voran Logistikunternehmen, von einer weiteren Autobahn betriebswirtschaftlichen Nutzen erwarten, wird die Wirtschaft der Gemeinde insgesamt nur sehr geringe Impulse bekommen, die den Bau der A22 jedoch nicht rechtfertigen können.

**Über diese Gründe hinaus weist die Gemeinde Rastede im Sinne seiner Verpflichtung für die Daseinsvorsorge auf vier Probleme hin, die unmittelbar mit dem Bau einer A22 zusammen hängen:**

- Die zukünftigen zusätzlichen finanziellen Belastungen durch eine notwendigerweise kreditfinanzierte Autobahn sowie die hohen Folgekosten für Erhalt und Unterhalt der Strecke für die Steuerzahler sind enorm. Sie stehen in keinem positiv darstellbaren Verhältnis zu einem etwaigen Nutzen.
- Angesichts der auch politisch eingegangenen Verpflichtung zum Klimaschutz und zur Reduktion von CO<sub>2</sub> –Emissionen ist die Planung einer weiteren Autobahn für den ökologisch unsinnigsten Gütertransport durch Fernverkehr auf der Straße kontraproduktiv.
- Die aktuellen Prognosen für eine weitere Zunahme des Verkehrs sind nicht belastbar und müssen angesichts rasant steigender Energiekosten auf eine neue, realistische Grundlage gestellt werden. Es ist daher auch ökonomisch unsinnig, für die Überbrückung weiter Distanzen, **-und nur dafür würde ja eine Transitautobahn A22 gebaut werden-**, auf den Güterverkehr per LKW zu setzen.
- Der Bau der A22 erfordert den Bau eines weiteren Elbtunnels. Dieser Tunnel wird wegen der Tiefe des Elbfahrwassers und der erforderlichen Länge von 8,2 km gewaltige Kreditmittel des Bundes in Milliardenhöhe erfordern. Die behauptete Möglichkeit der Befürworter einer A22, die Finanzierung sei in Form einer „Privat-Öffentlichen-Partnerschaft“ möglich, bei der private Betreiber aus Mautgebühren die Kosten von Bau und Unterhalt decken und den Tunnel Gewinn bringend betreiben, ist angesichts der vorliegenden Verkehrsprognosen illusorisch.

**Die Gemeinde Rastede lehnt daher die Planung der A22 nicht nur auf ihrem Gebiet, sondern insgesamt ab.“**

Ich danke für Ihre Geduld und bitte um Abstimmung. Vielen Dank.