

Bürger kämpfen um Idyll vor der Tür

KÜSTENAUTOBAHN Diskussion um A20 nimmt an Fahrt auf – Info-Veranstaltungen haben begonnen

Die Wirtschaft hofft auf die Autobahn, Anlieger und Umweltschützer fürchten sie. Die A20 spaltet die Region.

VON KARSTEN KRÖGEMANN

AMMERLAND – Von dort wird sie kommen, sagt Wim Deekens, er steht auf seiner alten Kihkerstraße und zeigt nach Nordwest: 30 Meter breit, auf riesigen Betonstützen, mindestens 15 Meter hoch. Sie wird sehen Bächenwald plantwalzen und die meisten seiner Birken, seine Sommerwiesen und den Graben und sogar die Bälle, bevor sie endlich im Moor verschwindet.

Sie wird laut sein, sagt Deekens auch, sie wird rauschen und brummen; was wird das mit solchen Hassen machen und Pflademäusen und Spechten und Käuzchen? Ein Reh bricht durchs Holz, wie bestellt, Deekens lächelt kurz.

Dann sagt er: „Das ist ein gewaltiger Ehrgriff.“ Die Küstenautobahn A20 soll Gut Hahn durchschneiden, erste urtümliche Erwähnung vor über 1000 Jahren, 167 Heikter Land „Anake Natur“. Es wird der zweite Schritt sein nach der Eisenbahn in den 50ern, diesmal wird er noch größer, noch breiter, noch höher.

5000 Lastwagen

20 Kilometer weiter städtisch laden sie gerade Dachplanen auf einen Lastwagen, ein zweiter Wagen nimmt Kugelaborn, Thujen, Bodendecker mit.

„Sommerbegrenzung halt“, sagt Jan-Dieter Bruns. Das hier ist die Firma Bruns Pflanzen, gegründet 1876 von zwei Ebeleuten in Bad Zwi-schenahr, mittlerweile 300 Mitarbeiter stark und eine der größten Baumschulen Europas. Jan-Dieter Bruns führt sie in der vierten Generation.

5000 Lastwagen rollen hier jährlich vom Hof, Bruns zuckt mit den Schultern, „das geht nicht anders, 90 Prozent unserer Waren müssen wir außerhalb Niedersachsens verkaufen“.

Sie wird uns schneller machen, sagt er deshalb über die Küstenautobahn A20: Standard-nativen wird künftig besser erreichbar sein. Russland, das Baltikum. Die Autobahn wird die Pflanzenlastwagen praktischer machen, sie wird sie günstiger machen. Bruns hat nachrechnen lassen: Wenn die A20 da ist, wird er rund 20 Prozent Kosten sparen.

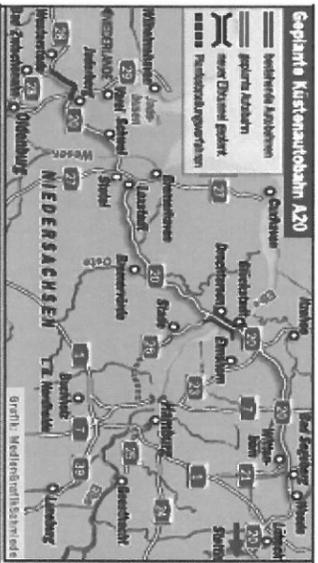
Als in der regionalen Wirtschaft Geld für eine Anschubfinanzierung der A20-Planung gesammelt wurde, war Jan-Dieter Bruns sofort dabei.

„Wir müssen uns in der Wirtschaft immer ein bisschen weiterentwickeln“, sagt Bruns, 62 Jahre alt. „Die A20 wird uns dabei helfen.“

„Allgemeininteresse steht vor Privatinteresse“, so steht das auch Gutsherr Wim Dee-



Vor dem Bau: Wim Deekens blickt auf Gut Hahn in seine (noch) intakte Natur



INFO-TERMIN
Die nächsten Infoveranstaltungen zum Planfeststellungsverfahren A20 finden an diesem Mittwoch, 3. Juni, in Westerstede (DarmenerForum Nordstraße) statt und am Donnerstag, 4. Juni, in der Aula der KGS Rasbede (Wilhelmstraße). Beginn ist jeweils um 18 Uhr.

kens, 56 Jahre alt. „Aber mir kommt noch niemand sagen, warum das Ding so wichtig ist, dass es unbedingt gebaut werden muss!“

Also gut, ein neuer Versuch, heißt Jahr, 37 Jahre alt, Geschäftsführer Verkehr bei der Industrie- und Handelskammer Oldenburg, fest noch einmal zusammen:

Die A20, 120 Neubaumilometer in Niedersachsen, geschätzte Baukosten 1,27 Milliarden Euro (Gegner rechnen mit mehr als dem Doppelten), soll Verkehrsstücken zu den Niederlanden schließen, nach Polen und Dänemark. Sie soll vor allem die Seehäfen besser verbinden, sie soll bestehende Verkehrsnetze entlasten. Sie soll den Tourismus im Nord-

westen fördern, sie soll Racketten aus anderen Regionen die Entscheidung für einen Arbeitsplatz im Nordwesten erleichtern, sie soll neues Investee an die Autobahn locken. „Die Erfolgsgeschichte des Oldenburger Milchwirtschafters wäre ohne die A1 nicht denkbar gewesen“, sagt Jahr. Überzeugen? Susanne Gerdes, 57 Jahre alt, Biologin, Gründungsmitglied der „Anmerländer Bürger gegen die A20“, schüttelt den Kopf. Sie sammelt seit mehr als zehn Jahren Gegenargumente:

Für die Seehäfen-Anbindung laufe die A20 in die falsche Richtung, nämlich von West nach Ost statt von Nord nach Süd. Die erwarteten Fahrzeugzahlen seien beinahe

„hässlich“, Entlastungen für andere Straßen kaum nennenswert. Für den Tourismus werde die neue Autobahn eine gegenteilige Wirkung haben, mit Gewerbesiedlungen im Moor sei ebenfalls nicht zu rechnen, wohl aber mit der Zerstörung einer einzigartig biologischen Vielfalt etwa in der Wesermarsch. „Wir halten die A20 für absolut überflüssig“, schließt Gerdes.

Drei Stunden Diskussion

Montagsabend, die Mensa der Oberschule Wiefelstede. Vor der Bühne sitzt das fünfköpfige Projektteam „Neubau der Küstenautobahn A20“ der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, vor dem Projektteam sitzen 120 Zuhörer. Die Landesbehörde plant die neue Autobahn im Auftrag des Bundes, vor wenigen Tagen ist das sogenannte Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt eingeleitet worden. 13 Autobahnkilometer von Westerstede (A28) bis Jaderberg (A29) für 19.400 bis 23.100 geschätzte Fahrzeuge am Tag. Das hier ist die erste Informationsveranstaltung für betroffene Bürger.

Es geht um Verwaltungsrecht, Sebastian Mann, der Projektkoordinator, erklärt jeder, der sich durch dieses Verfahren betreffen fühlt, ist

berechtigt, seine Meinung zu äußern. Mann erklärt weiter, dass die Pläne nun in den zuständigen Behörden ausliegen und dass die Betroffenen bis zum 24. Juli Zeit haben, ihre Einwände abzugeben.

Die Pläne. Drei Stunden lang spricht Manns Team über behördliche Zuständigkeiten, Umweltrecht (zu schaffende Kompensationsflächen, Tierschutzmaßnahmen), Deibel-Grenzwerter aus dem Bundesimmissionschutzgesetz. Materialfragen (3,15 Millionen Kubikmeter Sand werden gebraucht, ein neuer Baggersee wird entstehen). Es spricht über 140 Hektar Landwirtschaftsfläche, die überbaut werden und den Landwirten deshalb abgekauft werden muss. Ober-Gutachter, die den Verkehrswert für diese Flächen ermitteln. Über 70 Hektar die man bereits gekauft habe. Und über die Möglichkeit der Enteignung bei Landwirtschaft, die ihr Land nicht verkaufen wollen. Bald platz den ersten Zuhörer 1.

Eine Kampfansage

Zuhörer 1: „Es ist ja toll, dass Sie so viel für die Thematik – aber denken Sie auch mal an die Menschen!“ Zuhörer 2: „Sie reden hier über Deibelzweien, die für uns gar keine Bedeutung haben – das Vorhaben ist eine Katastrophe, wir haben den Lärm künftig jeden Tag!“ Zuhörer 3: „Sie greifen in unsere Läden ein!“

Zuhörer 4: „Versähe ich das richtig, dass bereits Flächen aufgekauft werden, obwohl der Autobahn noch gar nicht endgültig beschlossen ist? Ich habe das Gefühl, wir sollen vor vollendete Tatsachen gestellt werden!“

Sebastian Mann hat keinen einfachen Beruf. So ruhig wie möglich erklärt er: „Wir haben den ganz klaren Auftrag, dieses Projekt zu planen. Und Planung sieht vor, dass wir Flächen haben.“

Zuhörer 4 wieder: „Das ist ein schlampiger Umgang mit Steuergeldern!“ bis es nicht, erklärt Mann: „Werde die Autobahn nicht gebaut, habe der Staat ja die Grundstücke und Landwirtschaftliche Flächen stiegen derzeit sogar im Wert.“

Noch einmal Zuhörer 1, diesmal laut: „Sie können sich auf einen langfristigen Kampf mit uns einstellen!“ Käthiger Applaus.

Dritter Applaus hingegen am Ende für das tapfere Projektteam.

In Bad Zwischenahn wartet Jan-Dieter Bruns. „Ohne gute Infrastruktur gibt es keine Weiterentwicklung.“

Auf Gut Hahn erklärt Wim Deekens: „Ich werde auf keinen Fall verkaufen. Mich werden sie enteignen müssen.“ Die Küstenautobahn A20 ist noch nicht gebaut. Aber sie durchschneidet den Nordwesten schon jetzt.



Transportfertig: Jan-Dieter Bruns zeigt IHK-Geschäftsführer Felix Jahr eine Sommerpflanzen-Lieferung.

BILD: KRÖGEMANN

Handwritten signature and scribbles at the bottom right of the page.