

19.06.2017



A20 / Fakten



- A 20 → vernichtet 4700 Hektar Fläche, davon 3356 Hektar in Niedersachsen
 - Das Nutzen Kostenverhältnis beträgt 1,9 und ist falsch berechnet
 - befindet sich trotzdem im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung
 - entlastet nach aktuellen Berechnungen nur um 3% die A1
 - nach dem aktuellen Verkehrsgutachten wurde die Verkehrsprognose auf bestimmten Abschnitten um bis zu 20% verringert
 - Die A 20 ist das umweltschädlichste Projekt im gesamten Bundesverkehrswegeplan (Umweltbundesamt)
 - eine Autobahn schafft keine neuen Arbeitsplätze (Aus der Beantwortung der über 40 000 Stellungnahmen zum Bundesverkehrswegeplan die knapp 80 Seiten beinhaltet)
 - Die Berechnung der Kosten ist falsch (Bundesrechnungshof)
 - Die A20 spielt für den Jade Weserport nur eine untergeordnete Rolle
 - Dient in erster Linie dem Warenaustausch zwischen Holland, Polen und Skandinavien

Soll auf Teufel komm raus gebaut werden

**Das ausgewogene Nutzen – Kosten
Verhältnis unter der Maßgabe
naturschutzrechtlichen Belange zu
berücksichtigen
ist das Kriterium welches
ausschließlich zu einem Bau der
A20.
berechtigt.**

Antrag

auf Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens gem. § 6 des Raumordnungsgesetz (ROG) i. V. m § 8 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) im Rahmen der Planung einer Bodenabbaustätte in der Ortschaft Wiefelstede - Lehe

Antragsteller:

Rolf Watermann
Heidjeweg 4
26215 Wiefelstede

Antrag

auf Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens gem. § 6 des Raumordnungsgesetz (ROG) i. V. m § 8 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) im Rahmen der Planung einer Bodenabbaustätte in der Ortschaft Wiefelstede - Lehe



Flächenankauf durch die Straßenbaubehörde (bereits 2013 geschehen ?)

Anlage B.1 (Genehmigung vorzeitiger Grunderwerb)



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 101
30001 Hannover

nachrichtlich

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5152
FAX +49 (0)228 99-300-8075152
Ref-StB15@bmi.bund.de
www.bmi.de

Betreff: Vorzeitiger Grunderwerb für Großprojekte in Niedersachsen

Bezug: Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 06.10.2014 und Gespräch am 26.08.2014
Aktenzeichen: StB 15/7172.2/7/2314279
Datum: Bonn, 19.12.2014
Seite 1 von 2

Basierend auf den von Ihnen vorgetragenen Begründungen für einen vorgezogenen Grunderwerb für die Großprojekte A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (S. BA) und A 39 erteile ich auf Grundlage des ARS Nr. 5/1992 die Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb.

Die Kosten des vorzeitigen Grunderwerbs bitte ich im Rahmen der Aktualisierung des Finanzierungsprogramms Bundesfernstraßen Niedersachsen im Frühjahr 2015 für jedes Großprojekt aufzunehmen und darzustellen.

Die Haushaltsmittel für den vorzeitigen Grunderwerb sind aus Ihrem jeweiligen Verfügungsrahmen zu erwirtschaften und auf dem entsprechenden globalen PSP-Element für Grunderwerb zu buchen.

Ich bitte sicherzustellen, dass für den Fall, dass die vorab erworbenen Grundstücke nicht für die geplanten BAB-Maßnahmen in Anspruch genommen werden, diese zugunsten der Bundesfernstraßenmittel wieder veräußert oder - falls möglich - im Rahmen des Grunderwerbs für andere Bedarfsplanmaßnahmen im Tausch eingesetzt werden.

Zum Zwecke einer späteren Auswertung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des frühzeitigen Flächenerwerbs bitte ich diesen mit



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Seite 2 von 2

dem IT-Programm GE-Office gesondert zu erfassen und mir gemäß Rundschreiben StB15/7172.4/1-1/1315076 jährlich zur Verfügung zu stellen.

Im Auftrag

Karsten Maas

Basierend auf den von Ihnen vorgetragenen Begründungen für einen vorgezogenen Grunderwerb für die Großprojekte A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (S. BA) und A 39 erteile ich auf Grundlage des ARS Nr. 5/1992 die Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb

Ich bitte sicherzustellen, dass für den Fall, dass die vorab erworbenen Grundstücke nicht für die geplanten BAB-Maßnahmen in Anspruch genommen werden, diese zugunsten der Bundesfernstraßenmittel wieder veräußert oder - falls möglich - im Rahmen des Grunderwerbs für andere Bedarfsplanmaßnahmen im Tausch eingesetzt werden.

1784-1992

Grunderwerb
Bundesfernstraßen
BMV [ARS 5/92](#)

Bonn, den 28. Januar 1992

Der Bundesminister für Verkehr

StB 16/08.22.00/5 Va 92

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/1992²⁾

Sachgebiet 14.6: Enteignungsrecht, Grunderwerb, Liegenschaftswesen

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES

Betr: **Vorzeitiger Grunderwerb im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen**

Bezug: a) Meine Schreiben StB 16/08.22.00/16036 VA 84 vom 5. 2. 1985 und StB 13-Lg-185 Vms 66 III vom 26. 4. 1967

Gemäß Nr. 61 der Anlage zu § 2 Abs. 3, 2. AVV FStr ist für den Grunderwerb, der nicht im Zusammenhang mit im Haushalt genehmigten Bauvorhaben steht, die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr einzuholen. Zur zügigen Abwicklung der Aus- und Neubaumaßnahmen bin ich damit einverstanden, daß diese Genehmigung von den obersten Straßenbaubehörden bzw. den von Ihnen beauftragten Mittelbehörden erteilt wird, wenn der RE-Entwurf für die Maßnahme dem BMV vorgelegen hat, der Sichtvermerk erteilt wurde und mit dem Baubeginn binnen der nächsten drei Jahre zu rechnen ist.

In allen anderen Fällen ist bei vorzeitigem Grunderwerb im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen weiterhin meine Zustimmung einzuholen.

Dieses Schreiben ersetzt meine Schreiben StB 16/08.22.00/16036 VA 84 vom 5. 2. 1985 und StB 13-Lg-185 Vms 66 III vom 26. 4. 1967.

Bonn, den 3. April 1992

Der Bundesminister für Verkehr

StB 16/08.22.00/2 SH 92

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesrechnungshof

DEGES

Gemäß Nr. 61 der Anlage zu § 2 Abs. 3, 2. AVV FStr ist für den Grunderwerb, der nicht im Zusammenhang mit im Haushalt genehmigten Bauvorhaben steht, die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr einzuholen. Zur zügigen Abwicklung der Aus- und Neubaumaßnahmen bin ich damit einverstanden, daß diese Genehmigung von den obersten Straßenbaubehörden bzw. den von Ihnen beauftragten Mittelbehörden erteilt wird, wenn der RE-Entwurf für die Maßnahme dem BMV vorgelegen hat, der Sichtvermerk erteilt wurde und mit dem Baubeginn binnen der nächsten drei Jahre zu rechnen ist.

Es ist auch weiterhin nicht mit einem schnellen Baubeginn der A20 zu rechnen.

- ➔ Es liegt noch kein Planfeststellungsbeschluss für Abschnitt 1 vor
- ➔ Das Planfeststellungsverfahren für Abschnitt 2 und 3 ist noch nicht eingeleitet worden
- ➔ Die Stellungnahme der EU Beschwerde wird erst Ende August 2017 erwartet
- ➔ Es wird gegen den Abschnitt 1 geklagt



1.0 PLANUNGSANLASS

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLS/BV), plant den Bau der Bundesautobahn A 20 (Küstenaufbahn) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Zuge dessen soll eine weitere Seitenentnahme errichtet werden, aus der der für den Bau der Autobahn benötigte Sand direkt aus der Bodenabbaustätte in die Trasse der A 20 eingebracht werden soll. Diese geplante Seitenentnahme befindet sich in der Gemeinde Wiefelstede, Ortschaft Wiefelstede – Lehn unmittelbar angrenzend an die geplante Autobahn A 20.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 1996) des Landkreises Ammerland sind für den Bereich des geplanten Bodenabbauvorhabens folgende Ziele (Vorranggebiete) und Grundsätze (Vorsorgegebiete) der Raumordnung dargestellt (vgl. Abbildung 1 und Anhang 1):

- Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Forstwirtschaft
- Vorsorgegebiet für Erholung
- Vorsorgegebiet für Landwirtschaft aufgrund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials

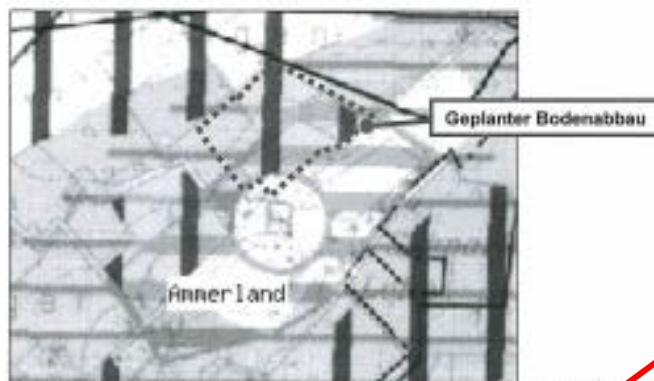


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem RROP des Landkreises Ammerland (1996) mit Darstellung des Bereichs des geplanten Bodenabbaus.

Gemäß § 6 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) kann von den Zielen der Raumordnung abgewichen werden, „wenn die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Antragsberechtigt sind die öffentlichen Stellen und die Personen des Privatrechts, die das Ziel, von dem eine Abweichung zugelassen werden soll, zu beachten haben.“

Gemäß § 8 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) kann eine Abweichung von einem Ziel der Raumordnung nach § 6 Abs. 2 ROG „nur im Einvernehmen mit den in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen und im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zugelassen werden.“

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 1996) des Landkreises Ammerland sind für den Bereich des geplanten Bodenabbauvorhabens folgende Ziele (Vorranggebiete) und Grundsätze (Vorsorgegebiete) der Raumordnung dargestellt (vgl. Abbildung 1 und Anhang 1):

- Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Forstwirtschaft
- Vorsorgegebiet für Erholung
- Vorsorgegebiet für Landwirtschaft aufgrund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials

Gemäß § 6 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) kann von den Zielen der Raumordnung abgewichen werden, „wenn die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Antragsberechtigt sind die öffentlichen Stellen und die Personen des Privatrechts, die das Ziel, von dem eine Abweichung zugelassen werden soll, zu beachten haben.“

Gemäß § 8 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) kann eine Abweichung von einem Ziel der Raumordnung nach § 6 Abs. 2 ROG „nur im Einvernehmen mit den in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen und im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zugelassen werden.“

Das Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft als ein raumordnerisches Ziel steht der Planung der Sandentnahme entgegen. Aufgrund dessen beantragt der Vorhabensrealisierer, Herr Wotermann, hiermit die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens gem. § 6 ROG i. V. m. § 8 NROG für den Bereich des Bodenabbauvorhabens von dem flächenmäßig festgelegten o. g. Vorranggebiet im rechtswirksamen RROP des Landkreises Ammerland aus dem Jahr 1996.

Ziel dieses Zielabweichungsverfahrens ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die raumverträgliche Errichtung der Bodenabbaustätte für einen Sandmassabbau und der damit verbundenen Verkleinerung des Vorranggebietes für ruhige Erholung in Natur und Landschaft.

Das Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft als ein raumordnerisches Ziel steht der Planung der Sandentnahme entgegen.

2.0 ANGABEN ZUM STANDORT

2.1 Lage des Plangebietes

Die geplante Bodenabbaustätte befindet sich nördlich des Seeparks Lehe in der Gemeinde Wiefelstede. Dieser umfasst eine ca. 10 ha große Fläche nördlich der K 130 „Bekhauser Straße“.

Die geplante Bodenabbaustätte befindet sich nördlich des Seeparks Lehe in der Gemeinde Wiefelstede. Dieser umfasst eine ca. 10 ha große Fläche nördlich der K 130 „Bekhauser Straße“.



Abbildung 2: Lage des Plangebietes im Luftbild.

hellblau= Bereich der geplanten Bodenabbaustätte;
rosa= Verlauf der geplanten Küstenautobahn A 20 mit Anschluss an die Autobahn A 29;
dunkelblau= K 130 „Bekhauser Straße“

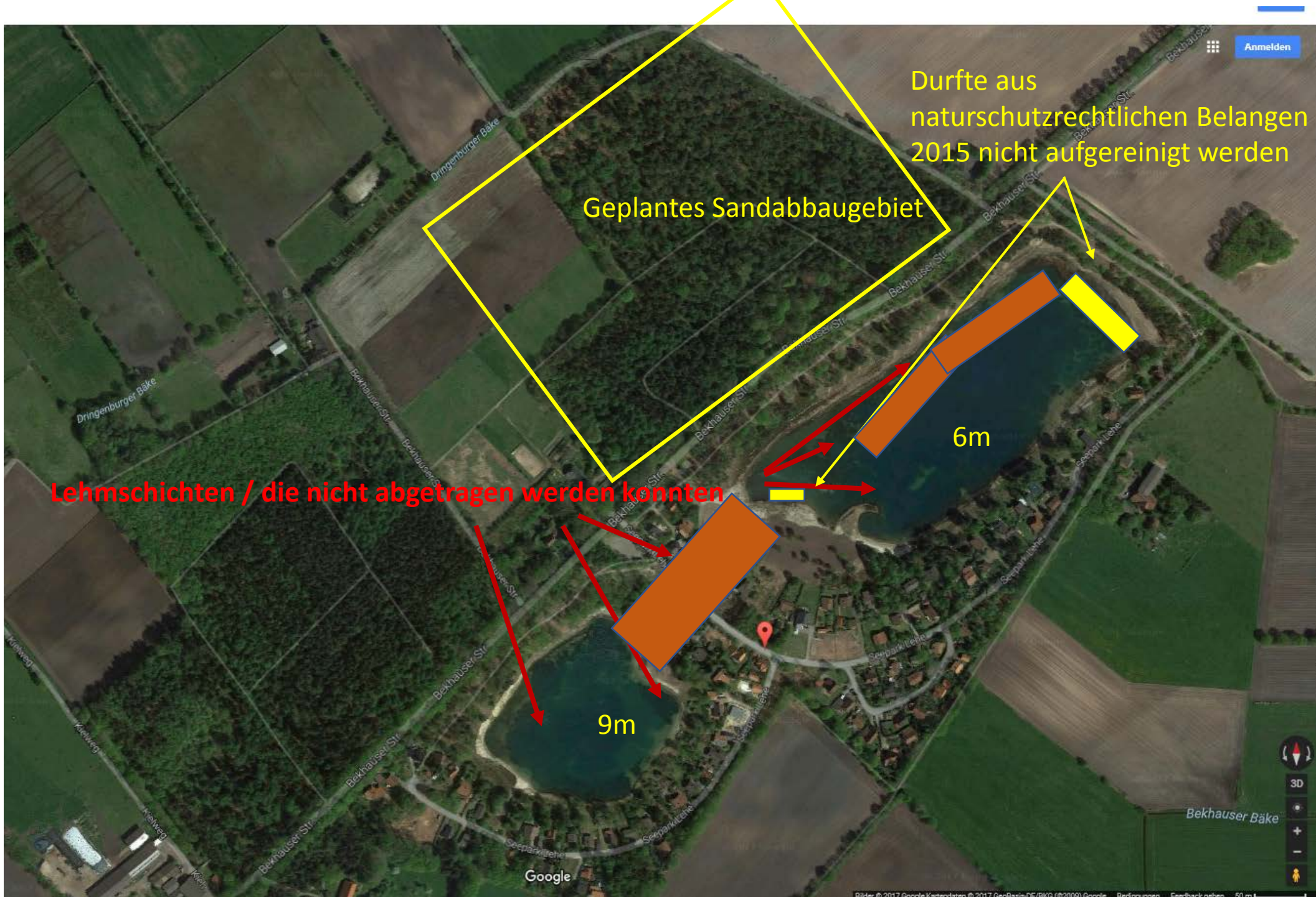
Das geplante Bodenabbauvorhaben befindet sich nördlich des Seeparks Lehe, einem bestehenden Ferienhausgebiet. Aktuell ist das Plangebiet selbst durch überwiegend Waldnutzung geprägt. Der westliche Bereich weist Ackerbauflächen und Grünland auf.

2.2 Städtebauliche Situation und Nutzungsstruktur

Das geplante Bodenabbauvorhaben befindet sich nördlich des Seeparks Lehe, einem bestehenden Ferienhausgebiet. Aktuell ist das Plangebiet selbst durch überwiegend Waldnutzung geprägt. Der westliche Bereich weist Ackerbauflächen und Grünland auf.

Der nördliche Bereich des Waldstücks wird durch die geplante Autobahntrasse der A 20 randlich stark angeschnitten. Durch Probebohrungen im Bereich der Autobahntrasse und seitlich an den Trassenverlauf angrenzend, wurde festgestellt, dass sich im Bereich des Waldstücks Feinsande befinden. Aufgrund der Nähe zum Trassenverlauf

Der nördliche Bereich des Waldstücks wird durch die geplante Autobahntrasse der A 20 randlich stark angeschnitten. Durch Probebohrungen im Bereich der Autobahntrasse und seitlich an den Trassenverlauf angrenzend, wurde festgestellt, dass sich im Bereich des Waldstücks Feinsande befinden.



Geplantes Sandabbaugebiet

Durfte aus naturschutzrechtlichen Belangen 2015 nicht aufgereinigt werden

Lehmschichten / die nicht abgetragen werden konnten

6m

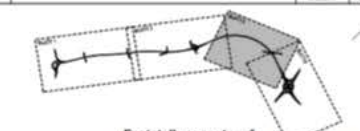
9m

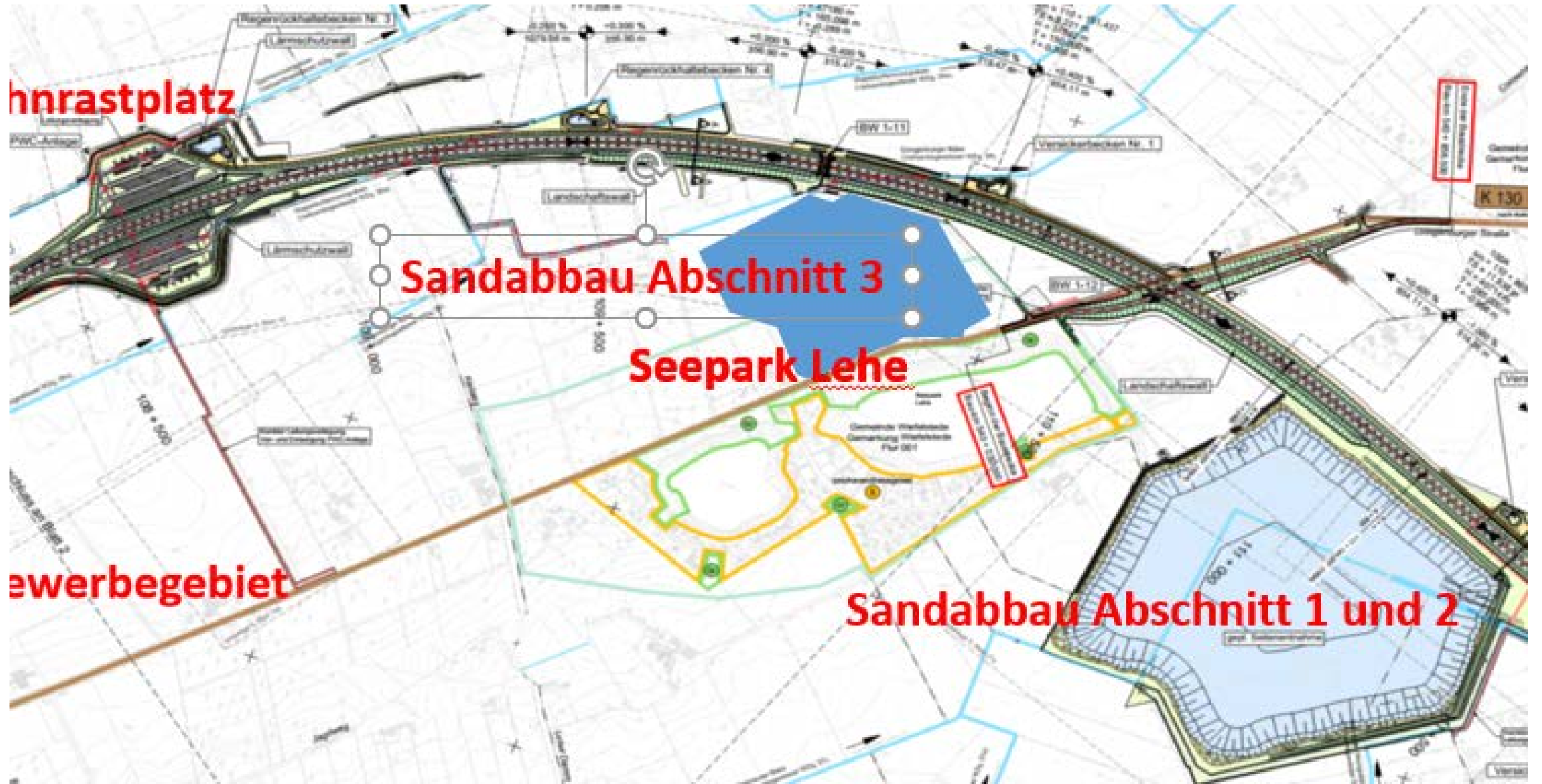
Google



Entwurf/Verfasser:		Datum	Zeichen
 OBERMEYER PLANEN+BERATEN GmbH	Mühlackerstraße 24 42699 Solingen Telefon: (0212) 49 52 2940 Telefax: (0212) 49 52 2949	gezeichnet	11.02.14
		geprüft:	
		21.11.2014	gen. CV: Kall

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.		Datum	Aufgestellt

[illegible]



senverlauf und der daraus resultierenden kurzen Wege wird ein Sandabbau an dieser Stelle für sinnvoll erachtet. Des Weiteren liegt die Bodenabbaustätte direkt angrenzend an die Trasse der Küstenautobahn A 20, was eine direkte Einspülung des gewonnenen Materials ermöglicht.

Siedlungsstrukturen sind mit einer Hoffage unmittelbar südlich der geplanten Abbaustätte sowie in Form des angrenzenden Ferienhausbereiches „Seepark Lehe“ auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Bekhauser Straße anzutreffen.

3.0 ANGABEN ZUM BETRIEB UND BETRIEBSSENDE

Angaben zum Betrieb

Der Bodenabbau soll in einem Nassabbauverfahren durchgeführt werden. Das bedeutet, dass nach Rodung des Waldes, der Abtragung des Oberbodens und der Herstellung einer Startgrube ein Saugbagger eingesetzt wird, um den Sand abzubauen. Der Sand wird direkt über eine Spülrohrleitung in den Bereich der Autobahntrasse eingespült und von dort aus weiter verwendet.

Erschließung

Die verkehrliche Anbindung der geplanten Bodenabbaustätte erfolgt über die K 130 „Bekhauser Straße“. Die Zuwegung wird dahingehend in Anspruch genommen, um die Bodenabbaustätte einzurichten, den vorhandenen Wald zu roden sowie das Holz und den abgeschobenen, nicht im Bereich der Bodenabbaustätte verwendbaren Oberboden abzutransportieren. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird die vorhandene Infrastruktur genutzt. Während des Bodenabbaus im Nassabbauverfahren wird kein Transport des Sandes über die Kreisstraße notwendig, da der Sand direkt in die unmittelbar nördlich befindliche Autobahntrasse eingespült und dort für den Autobahnbau weiterverarbeitet wird.

Schallimmissionen

Durch den Sandabbau im Nassabbauverfahren mit Nutzung eines Saugbaggers und direkter Einspülung des Sandes in den Bereich der Autobahntrasse wird ein erhöhtes Lärmaufkommen durch LKW-Fahrten verhindert. Zu Beginn der Vorarbeiten zum Bodenabbau kann es durch die Rodung des Waldes sowie Abtragung und Abfahren des Oberbodens kurzzeitig zu einem erhöhten Lärmaufkommen kommen. Der Bodenabbau soll jedoch während der Tageszeit stattfinden, sodass im Nachtzeitraum eine unzulässig hohe Belästigung der Anwohner durch den geplanten Bodenabbau ausgeschlossen werden kann. Die Einhaltung der Schallleistungspegel wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachgewiesen.

Rückbau nach Betriebsende

Die Abbauleitzeit wird voraussichtlich fünf Jahre, ggf. sogar weniger betragen. Die Grube wird im Zuge des Trassenbaus der Autobahn A 20 sehr schnell ausgebeutet werden. Der Rückbau der Betriebsanlagen erfolgt nach Beendigung des Sandabbaus. Die ggf. benötigten internen Zuwegungen auf der Abbaustätte werden dann zurückgebaut.

Im Anschluss an den Bodenabbau wird der entstandene See dem Naturschutz unterliegen. Dies bedeutet, dass der See nicht intensiv genutzt wird, sondern dem raumordnerischen Ziel einer „ruhigen Erholung“ entsprechen kann. Es könnte ggf. eine Angelnutzung erfolgen und/oder ein Wanderweg um den See herum errichtet werden.

senverlauf und der daraus resultierenden kurzen Wege wird ein Sandabbau an dieser Stelle für sinnvoll erachtet. Des Weiteren liegt die Bodenabbaustätte direkt angrenzend an die Trasse der Küstenautobahn A 20, was eine direkte Einspülung des gewonnenen Materials ermöglicht.

Abschnitt 1 ? Baubeginn 2018 ?

Erschließung

Die verkehrliche Anbindung der geplanten Bodenabbaustätte erfolgt über die K 130 „Bekhauser Straße“. Die Zuwegung wird dahingehend in Anspruch genommen, um die Bodenabbaustätte einzurichten, den vorhandenen Wald zu roden sowie das Holz und den abgeschobenen, nicht im Bereich der Bodenabbaustätte verwendbaren Oberboden abzutransportieren. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird die vorhandene Infrastruktur genutzt. Während des Bodenabbaus im Nassabbauverfahren wird kein Transport des Sandes über die Kreisstraße notwendig, da der Sand direkt in die unmittelbar nördlich befindliche Autobahntrasse eingespült und dort für den Autobahnbau weiterverarbeitet wird.

Schallimmissionen

Durch den Sandabbau im Nassabbauverfahren mit Nutzung eines Saugbaggers und direkter Einspülung des Sandes in den Bereich der Autobahntrasse wird ein erhöhtes Lärmaufkommen durch LKW-Fahrten verhindert. Zu Beginn der Vorarbeiten zum Bodenabbau kann es durch die Rodung des Waldes sowie Abtragung und Abfahren des Oberbodens kurzzeitig zu einem erhöhten Lärmaufkommen kommen. Der Bodenabbau soll jedoch während der Tageszeit stattfinden, sodass im Nachtzeitraum eine unzulässig hohe Belästigung der Anwohner durch den geplanten Bodenabbau ausgeschlossen werden kann. Die Einhaltung der Schallleistungspegel wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachgewiesen.

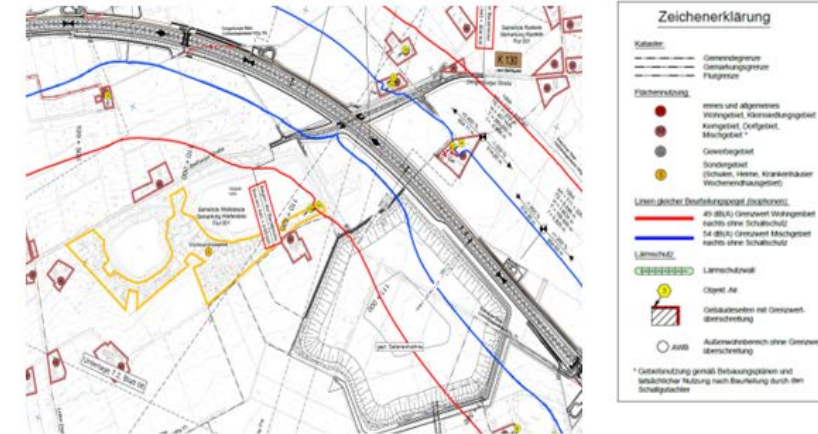
kurzzeitig → genau definieren

Anlage F.0 (Immissionsgrenzwerte)

	TA Lärm <u>Immissionsrichtwerte</u>	16. BImSchV <u>Immissionsgrenzwerte</u>	DIN 18005 Teil1 Beiblatt 1 Orientierungswerte	<u>VLärmSchR 97</u> Auslösewerte
	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht Verkehr / Nacht Industrie-, Gewerbe- und Freizeidlärm	Tag / Nacht
Industriegebiete	70 / 70	-	-	-
Gewerbegebiete	65 / 50	69 / 59	65 / 55 / 50	72 / 62
Kerngebiete	60 / 45	64 / 54	60 / 55 / 50	69 / 59
Dorf- und Mischgebiete		64 / 54	60 / 50 / 45	69 / 59
Besondere Wohngebiete	60 / 40 ⁽¹⁾	64 / 49 ⁽¹⁾	60 / 45 / 40	69 / 57 ⁽¹⁾
Allgemeine Wohngebiete	55 / 40	59 / 49	55 / 45 / 40	67 / 57
Kleinsiedlungs- gebiete		59 / 49	55 / 45 / 40	67 / 57
Reine Wohn- gebiete	50 / 35	59 / 49	50 / 40 / 35	67 / 57 / 60
Campingplatz- gebiete	-	-	55 / 45 / 40	-
Wochenend- hausgebiete, Ferienhaus- gebiete	-	-	50 / 40 / 35	-
Krankenhäuser	45 / 35	57 / 47	45 - 65 / 35 - 65 ⁽²⁾	67 / 57
Kurgebiete, Pflegeanstalten,	45 / 35	-		-
Altenheime, Kurheime, Schulen	-	57 / 47	55 / 55	67 / 57
Friedhöfe, Parkanlagen, Kleingarten- anlagen	-	-	55 / 55	-

Anlage E.0

Karte der Straßenbaubehörde / Lärm



Karte , Auszug aus der Internet Karte Landkreis Ammerland

Seepark Lehe (Sondergebiet Ferienhausgebiet)

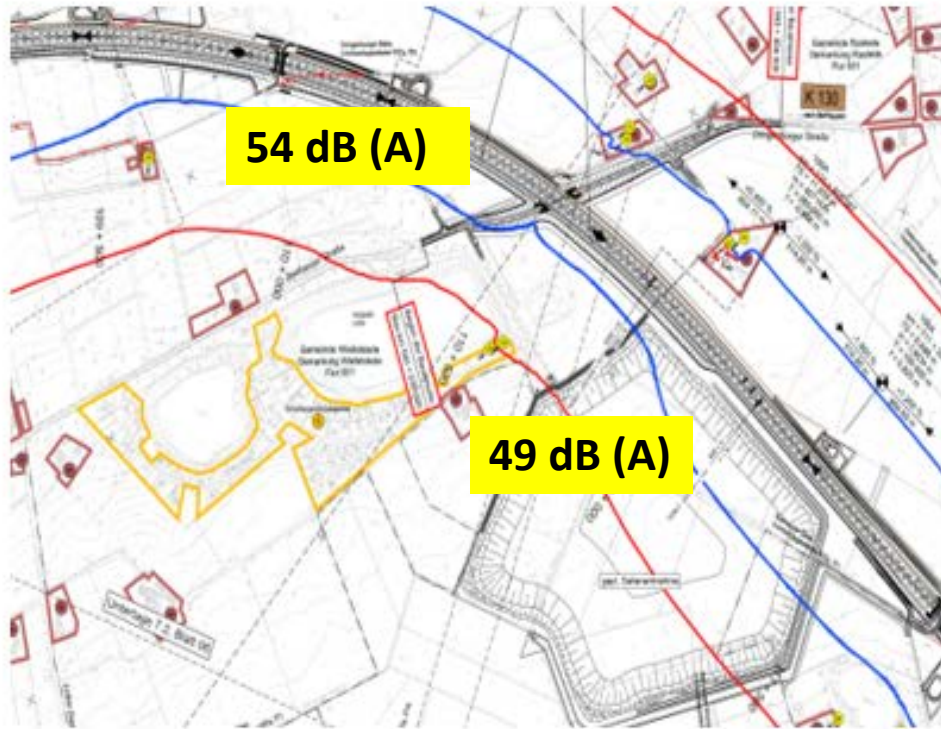
B-Plan Seepark Lehe, Auszug Internetkarte Landkreis Ammerland:



Planauszug Abschnitt 1 im Bereich Seepark Lehe:

Anlage E.0

Karte der Straßenbaubehörde / Lärm



Seepark Lehe (Sondergebiet Ferienhausgebiet)



DIN 18005 Ferienhausgebiet 35 dB (A) nachts

Auszug aus der Änderungsgenehmigung

	
Bezirksregierung Weser-Ems	
Bezirksregierung Weser-Ems • 26106 Oldenburg	
Herrn Klaus Pasternak Anton-Günther Str. 10A 26180 Rastede	
Bearbeitet von Herrn Fangmeyer Telefax: (04 41) 7 99-6 25 16 Email: Karl.Fangmeyer@br-we.niedersachsen.de	
Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)
	209.45-30312/4-5
Durchwahl	Oldenburg
(04 41) 7 99-25 16	22.05.2002
Sonderlandeplatz für Ultraleichtflugzeuge Wiefelstede/Conneforde	
Anlage: Änderungsgenehmigung vom 15.05.2002 – Az. w. o. -	
Sehr geehrter Herr Pasternak,	
mit dem anliegenden Bescheid habe ich Herrn Herfried Brumund, Wiefelstede, die Genehmigung zur Änderung der Anlage und des Betriebes des Sonderlandeplatzes für Ultraleichtflugzeuge Wiefelstede/Conneforde erteilt. Diesen Bescheid gebe ich Ihnen als Vertreter derjenigen Grundstückseigentümer im Seepark Lehe, die die Unterschriftenliste unterzeichnet haben, hiermit bekannt.	
Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen den anliegenden Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich bei der Bezirksregierung Weser-Ems, 26106 Oldenburg oder bei der Bezirksregierung Weser-Ems, Außenstelle Osnabrück, Postfach 35 69, 49025 Osnabrück, einzulegen. Die Frist ist auch gewahrt durch Einlegung des Widerspruchs zur Niederschrift bei der Bezirksregierung Weser-Ems, Theodor-Tantzen-Platz 8, Oldenburg oder der Bezirksregierung Weser-Ems, Außenstelle Osnabrück, Heger-Tor-Wall 18, Osnabrück.	
Mit freundlichen Grüßen Im Auftrage	

- 11 -

oder die Gemeinde Wiefelstede, soweit in der Gemeinde Wiefelstede eine Baumschutzsatzung besteht.

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes für Ultraleichtflugzeuge lässt zurzeit 15 Starts täglich zu. Die Zahl von 3.000 Starts jährlich ist somit erreichbar. Der Flugplatz unterliegt meiner Verwaltungsaufsicht sowie der Luftaufsicht des Deutschen Aero Clubs und des Deutschen Ultraleichtflugverbandes.

Der Flugplatzbetreiber hat mit Bescheid vom 15.12.2000 die Erlaubnis erhalten, mit dem Luftfahrzeug des Musters Cessna C 182 auf dem Sonderlandeplatz für Ultraleichtflugzeuge zu starten und zu landen. Aufgrund dieser Erlaubnis, die bis zum 31.12.2002 befristet ist, dürfen keine Platzrundenflüge durchgeführt werden. Die Verlängerung dieser Erlaubnis kann dem Flugplatzbetreiber nicht in Aussicht gestellt werden. Die jetzt erteilte Änderungsgenehmigung schließt den Betrieb des Musters Cessna C 182 nicht ein. Der aufgrund dieser Änderungsgenehmigung zugelassene Flugbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern sowie Motorflugzeugen bis 750 kg höchstzulässiges Abfluggewicht, sogenannte very light aircraft (VLA), führt bereits zu einer Fluglärmbelastung, die am Immissionspunkt 1 den Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) erreichen kann. In dem schalltechnischen Gutachten ist das Luftfahrzeug Cessna C 182 nicht berücksichtigt.

4.0 BELANGE VON NATUR UND LANDSCHAFT

Im Rahmen der Planung der Autobahn A 20 wurden zur Ermittlung der Wertigkeiten von Natur und Landschaft verschiedene Erfassungen durchgeführt. Diese für die Seitenentnahme bestehenden und vorliegenden Gutachten und Untersuchungen können für die Abbauplanung genutzt werden. Hierfür liegt die Freigabe durch den Vorhabenträger, dem NLStBV vor. Dieses Vorgehen wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Ammerland abgestimmt.

Für die Planfeststellungsunterlagen für den Bau der Küstenautobahn A 20 im ersten Bauabschnitt wurde bereits eine Biotoptypenkartierung im Bereich des voraussichtlichen Baufeldes der Autobahn sowie eine Kartierung der Brutvögel in einem Untersuchungsraum von rd. 1.000 m beiderseits der Trasse erfasst. Weiterhin wurden Fledermäuse kartiert. Die Fauna-Kartierungen wurden im Jahr 2016 durch das NLStBV aktualisiert.

Für die geplante Seitenentnahme wurde die Biotoptypenkartierung hinsichtlich besonders geschützter Strukturen und besonders geschützter Pflanzenarten ergänzt.

Biotoptypen

Das Untersuchungsgebiet wird überwiegend von einem Waldstück, bestehend aus einem größeren Kiefernforst und einem kleineren Bereich im Süden mit Fichtenforst eingenommen. Ein kleiner Teil ist mit bodensaurem Buchenwald armer Sandböden bewachsen. Im Westen des Untersuchungsgebietes herrscht Ackernutzung auf Sandackern vor, ein kleiner Bereich wird von magerem mesophilen Grünland kalkarmer Standorte sowie sonstiger Weidefläche eingenommen. Der Forst ist randlich durch Wallhecken abgegrenzt.

An der K 130 wird ein ca. 25 m breiter Gehölzstreifen verbleiben, wodurch auch die bestehenden Wallhecken erhalten und insgesamt weniger wertvolle Biotope durch das Planvorhaben überplant werden. Betroffen sind vor allem der Fichten- und Kiefernforst sowie ein weitgehend naturfermer Biotoptyp wie Acker.

Landschaftsbild

Das Landschaftsbild im Planungsraum ist überwiegend durch einen größeren Gehölzbestand (Wald) sowie durch landwirtschaftliche Nutzung als Acker oder Grünland charakterisiert.

Das Plangebiet der Seitenentnahme und seine Umgebung unterliegen ab Beginn des Baus der Küstenautobahn A 20 und im Anschluss durch deren Nutzung erheblichen Beeinträchtigungen, die zu einer Einschränkung der Bedeutung des Landschaftsbildes führen werden. Durch die Küstenautobahn wird es zu einer dauerhaften Zerschneidung der Landschaft kommen.

Um einen gewissen Sichtschutz zum Abbaugewässer sowie der Autobahntrasse zu erhalten, wird nicht der gesamte Gehölzbestand durch den Bodenabbau überplant. Ein rund 25 m breiter Gehölzstreifen entlang der K 130 bleibt bestehen.

Fazit

Es befinden sich innerhalb des Plangebietes keine naturschutzfachlichen Wertigkeiten für Flora und Fauna, die einem Bodenabbau im Nassabbauverfahren mit anschließend entstehendem Natursee entgegenstehen. Sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die Festsetzung von Ausgleichs- bzw. ggf. Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden. Diese werden im Planfeststellungsverfahren für den Bau der Autobahn A 20 berücksichtigt.

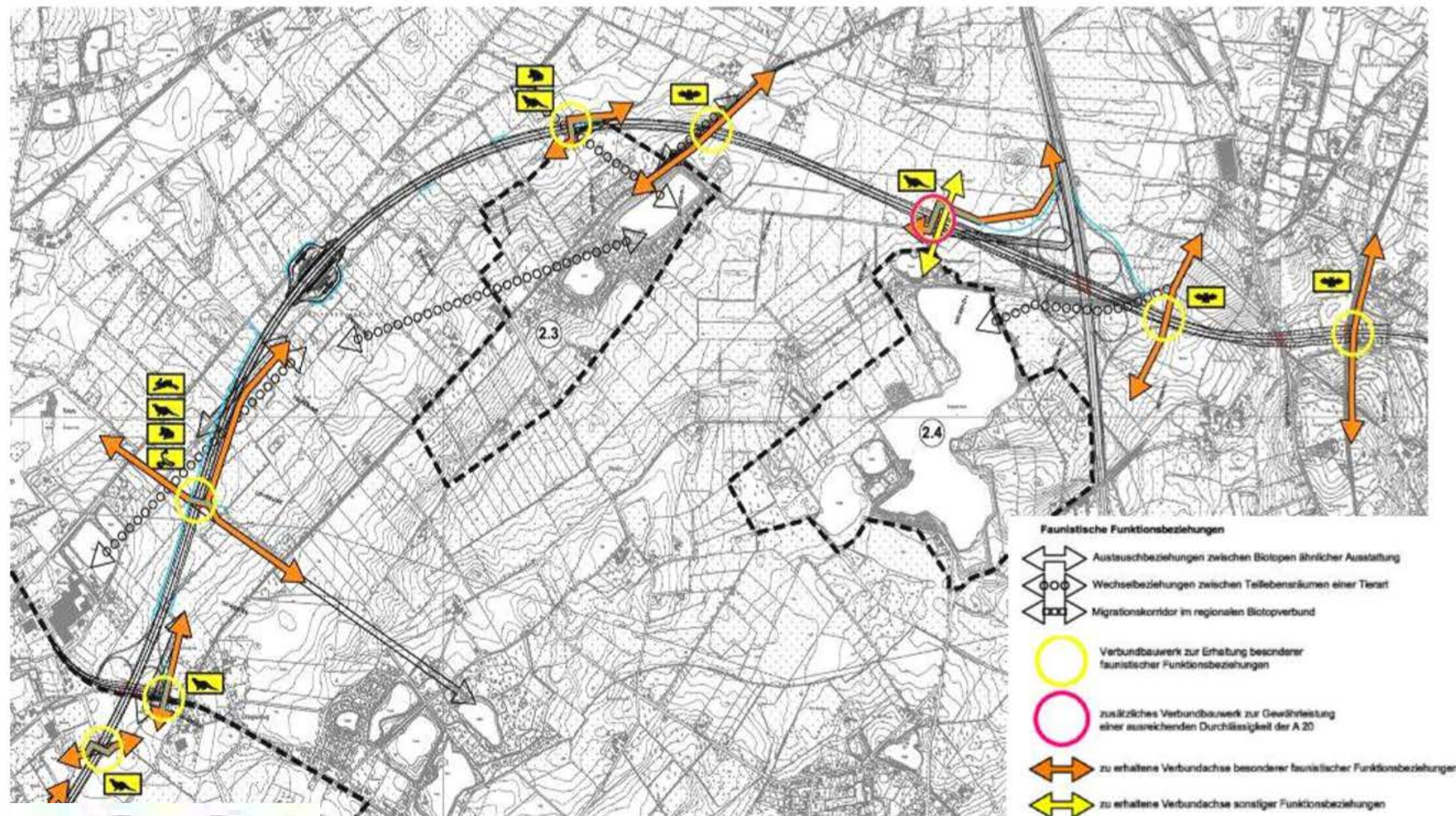
Für die Planfeststellungsunterlagen für den Bau der Küstenautobahn A 20 im ersten Bauabschnitt wurde bereits eine Biotoptypenkartierung im Bereich des voraussichtlichen Baufeldes der Autobahn sowie eine Kartierung der Brutvögel in einem Untersuchungsraum von rd. 1.000 m beiderseits der Trasse erfasst. Weiterhin wurden Fledermäuse kartiert. Die Fauna-Kartierungen wurden im Jahr 2016 durch das NLStBV aktualisiert.

Das Plangebiet der Seitenentnahme und seine Umgebung unterliegen ab Beginn des Baus der Küstenautobahn A 20 und im Anschluss durch deren Nutzung erheblichen Beeinträchtigungen, die zu einer Einschränkung der Bedeutung des Landschaftsbildes führen werden. Durch die Küstenautobahn wird es zu einer dauerhaften Zerschneidung der Landschaft kommen.

Fazit

Es befinden sich innerhalb des Plangebietes keine naturschutzfachlichen Wertigkeiten für Flora und Fauna, die einem Bodenabbau im Nassabbauverfahren mit anschließend entstehendem Natursee entgegenstehen. Sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die Festsetzung von Ausgleichs- bzw. ggf. Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden. Diese werden im Planfeststellungsverfahren für den Bau der Autobahn A 20 berücksichtigt.

Berücksichtigt werden müssen diese bereits im Planfeststellungsverfahren für Abschnitt1 aber...



Zu erhaltene Verbundachsen besonderer faunatischer Funktionsbeziehungen

Anlage H.2 (Auszug aus dem Bundesnaturschutzgesetz)

- Vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu unterlassen, unvermeidbare müssen grundsätzlich durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (§ 15 Vorlage: §/Wartung/buzer BNatSchG). Ist eine solche Kompensation nicht möglich, ist der Eingriff verboten, wenn in der Abwägung die Belange des Naturschutzes anderen Belangen im Rang vorgehen.
- Der "Eingriff" wird von § 14 Vorlage: §/Wartung/buzer Abs. 1 BNatSchG definiert als "Veränderung der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können". Die erst vor kurzem hinzugefügte Bezugnahme auf den Grundwasserspiegel dient sowohl dem Schutz von Feucht- wie auch Trockengebieten und ihrer speziellen Flora und Fauna als auch indirekt der Reinhaltung des Grundwassers im Interesse der Wasserversorgung. Die Funktionsweise ist im Einzelnen in dem eigenständigen Artikel zur Eingriff-Ausgleich-Regelung erläutert.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biol. Vielfalt

10 Fledermausarten,
davon 7 auf der
Roten Liste

Wertstufe	Bewertung
A	Hohe Bedeutung
B	Mittlere Bedeutung
C	Geringe Bedeutung



Für die Überplanung des Waldes wird ein Antrag auf Waldumwandlung gestellt werden. Die Aufforstungsflächen werden von Seiten des Antragstellers zur Verfügung gestellt.

5.0 BEGRÜNDUNG FÜR DIE ZIELABWEICHUNG

5.1 Ausgangssituation und öffentliches Interesse

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) plant den Bau der Bundesautobahn A 20 (Küstenautobahn) zur Erschließung des nordwestdeutschen Raums zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch diese Autobahn werden die Nord- und Ostseeränerstaaten miteinander verknüpft und die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen an der Nordsee sowie die Erreichbarkeit des Untereswer- und Unterelberaumes hierdurch verbessert.

In Niedersachsen ist die Trasse von einem Autobahndreieck mit der A 28 bei Westerstede (Landkreis Ammerland) über ein Autobahnkreuz mit der A 29 bei Jaderberg und weiter durch den Wesertunnel südlich von Nordenham geplant. Sie verläuft weiter im Versatz über die A 27 bis südlich von Bremerhaven und weiter nördlich von Bremerhaven durch den Raum Oldendorf/Himmelpforten bis zum geplanten Elbtunnel bei Drochtersen (Landkreis Stade). Dort wird die A 20 mit der ebenfalls geplanten A 26 in einem Autobahndreieck verknüpft.

Das Vorhaben des Baus der Autobahn A 20 wurde im Jahr 2003 im Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben des weiteren Bedarfs aufgenommen. Somit besteht insgesamt ein öffentliches Interesse an einer Durchführung der Planung und des Baus der Küstenautobahn A 20.

Für den Bau der Autobahn werden große Mengen Sand benötigt. Aufgrund des günstigen Standorts der Seitenentnahme unmittelbar neben der Trasse ist die Möglichkeit einer direkten Einspülung des Sandes in die Trasse gegeben. Die Bodenabbauplanung soll Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum dritten Bauabschnitt (3. BA) der Küstenautobahn A 20 werden. Hierdurch wird die Absicht des NLStBV den Sand tatsächlich dort einzuspülen manifestiert und folglich ist ebenfalls für diesen Bodenabbau ein öffentliches Interesse zu attestieren.

5.2 Vorteile einer Sandabbaustelle im Bereich der Autobahntrasse

Für den Bau der A 20 werden große Mengen an Sand benötigt, die gegenwärtig laut Aussagen des NLStBV nicht vollständig mit bestehenden ortsnahen Entnahmestellen gedeckt werden können. Der erforderliche Sand wäre dann entsprechend von entfernteren Entnahmestellen auf die Baustelle zu transportieren. Dementsprechend wäre hier ein insgesamt erhöhtes LKW-Aufkommen während der Bauphase der Autobahntrasse zu erwarten.

Die geplante Seitenentnahme liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahntrasse. Die Vorteile dieser ortsnahen Sandentnahme sind u. a.:

- ein sparsamer Umgang mit den Ressourcen,
- keine zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastigung,
- eine schonende Nutzung der Infrastruktur (Straßen),

Das Vorhaben des Baus der Autobahn A 20 wurde im Jahr 2003 im Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben des weiteren Bedarfs aufgenommen. Somit besteht insgesamt ein öffentliches Interesse an einer Durchführung der Planung und des Baus der Küstenautobahn A 20.

Für den Bau der Autobahn werden große Mengen Sand benötigt. Aufgrund des günstigen Standorts der Seitenentnahme unmittelbar neben der Trasse ist die Möglichkeit einer direkten Einspülung des Sandes in die Trasse gegeben. Die Bodenabbauplanung soll Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum dritten Bauabschnitt (3. BA) der Küstenautobahn A 20 werden. Hierdurch wird die Absicht des NLStBV den Sand tatsächlich dort einzuspülen manifestiert und folglich ist ebenfalls für diesen Bodenabbau ein öffentliches Interesse zu attestieren.

Vorteile einer Sandabbaustelle im Bereich der Autobahntrasse

Für den Bau der A 20 werden große Mengen an Sand benötigt, die gegenwärtig laut Aussagen des NLStBV nicht vollständig mit bestehenden ortsnahen Entnahmestellen gedeckt werden können. Der erforderliche Sand wäre dann entsprechend von entfernteren Entnahmestellen auf die Baustelle zu transportieren. Dementsprechend wäre hier ein insgesamt erhöhtes LKW-Aufkommen während der Bauphase der Autobahntrasse zu erwarten.

Die geplante Seitenentnahme liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahntrasse. Die Vorteile dieser ortsnahen Sandentnahme sind u. a.:

- ein sparsamer Umgang mit den Ressourcen,
- keine zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastigung,
- eine schonende Nutzung der Infrastruktur (Straßen),

- eine geringe Dauer des Abbauvorhabens (Abbaudauer maximal 5 Jahre) durch ein Nassabbauverfahren (mit Saugbagger) und einer direkten Einspülung des Sandes in die Trasse, wodurch sich auch der Abbaue Zeitraum entscheidend verringert.

Der geplante Bodenabbau „Nördlich Seepark Lehe“ stellt somit eine nachhaltige Lösung im Rahmen des Autobahnbaus dar, da nur die gerodeten Gehölze und der Oberboden über die angrenzenden Straßen abtransportiert werden müssen. Der Sandabbau selbst erfolgt im Nassabbauverfahren und der Sand wird über Rohrleitungen direkt in die Trasse eingespült. Durch die direkte Einspülung des Sandes und der geplanten schnellen Umsetzung des Autobahnbaus ist eine Abbaudauer von max. fünf Jahren (wahrscheinlich weniger) zu erwarten.

Weiterhin wird durch die Integration der Seitenentnahme in die Planfeststellungsunterlagen des 3. Bauabschnitts der Autobahntrasse eine Abnahme der Sandmengen für den Bau der Autobahn garantiert.

Weiterhin wird durch die Integration der Seitenentnahme in die Planfeststellungsunterlagen des 3. Bauabschnitts der Autobahntrasse eine Abnahme der Sandmengen für den Bau der Autobahn garantiert.

5.3 Folgenutzung des Abbausees

Im Anschluss an den Bodenabbau wird ein naturnah gestaltetes Gelände dem Naturschutz unterliegen wird. Hier kann als angepasste Nutzung des Angebots zur Erholung in Natur und Landschaft z. B. zum Angeln erfolgen und ein Rundwanderweg um den See errichtet werden. Hierbei soll das Rekultivierungsziel „Natursee“ jedoch nicht gefährdet werden. Eine Bebauung der Fläche rund um den See ist nicht beabsichtigt und auch baurechtlich nicht möglich.

Als Minimierungsmaßnahme verbleibt ein rund 25 m breiter Streifen mit alten landschaftsbedingenden Bäumen an der K 130 „Bekhauser Straße“, sodass dieser Gehölzbestand weiterhin einen gewissen Schutz gegen Lärm und Staub sowie einen Sichtschutz für den angrenzenden Seepark bietet.

5.4 Abgleich mit den Inhalten des Regionalen Raumordnungsprogramms

Das in Rede stehende Plangebiet befindet sich innerhalb folgender im Regionalen Raumordnungsprogramm festgelegten Vorrang- und Vorsorgegebieten (vgl. Anhang: Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RRÖP) des Landkreises Ammerland, 1996):

- Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Forstwirtschaft
- Vorsorgegebiet für Erholung
- Vorsorgegebiet für Landwirtschaft aufgrund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials

Gemäß dem RRÖP des Landkreises Ammerland sind Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft „von Verkehrslärm und den Naturgenuss störenden Nutzungen freizuhalten“.

Das Planungsziel des Vorhabenträgers ist die Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage für einen Bodenabbau im Nassabbauverfahren, welches die Inanspruchnahme dieser Flächen zwingend verlangt.

Gemäß dem RRÖP des Landkreises Ammerland sind Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft „von Verkehrslärm und den Naturgenuss störenden Nutzungen freizuhalten“.

Das Planungsziel des Vorhabenträgers ist die Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage für einen Bodenabbau im Nassabbauverfahren, welches die Inanspruchnahme dieser Flächen zwingend verlangt.

Alternativen geprüft (wann und welche ?)

Bei Aufstellung des RROP im Jahr 1996 gab es noch keine Planungen über den Trassenverlauf der Autobahn. Aufgrund der Aufnahme des Autobahnbaus der A 20 in den Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben des weiteren Bedarfs besteht folglich seit dem Jahr 2003 ein öffentliches Interesse an der Durchführung und der Planung und somit auch an dem Bau der Küstenautobahn A 20. Damit einhergehend ist folglich der geplante Bodenabbau unmittelbar im Bereich der Autobahntrasse von öffentlichem Interesse. Der geplante Bodenabbau wird als eine Seitenentnahme errichtet und dient ausschließlich dem Zweck der Lieferung von Sand für den Bau der Autobahn.

Dieses Vorhaben wird keine weiteren möglichen Folgefälle mit sich ziehen, da für den Bau der Autobahn für den 3. Bauabschnitt dann ausreichend Entnahmestellen vorhanden sind, um das beim Autobahnneubau bestehende Bodenmassendefizit auszugleichen. Da das geplante Bodenabbauvorhaben in Form einer Seitenentnahme speziell für den Bau der Autobahn A 20 abzielt und nicht auf örtliche andere Bauvorhaben, handelt es sich hierbei um eine atypische Fallkonstellation.

Aufgrund der Nähe der zukünftigen Autobahn zu dem Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft im RROP (1996) ist es weiterhin fraglich, ob die Darstellung dieses Vorranggebiets weiterhin sinnvoll erscheint, da gemäß dem RROP die Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft „von Verkehrslärm und den Naturgenuss störenden Nutzungen freizuhalten“ sind. Zu nennen sind hier insbesondere die durch den Bau und die Nutzung der Autobahn A 20 bedingte dauerhafte Verlärmung sowie die Zerschneidung der Landschaft durch die Autobahntrasse.

Aufgrund der o. g. Gründe beantragt der Vorhabensrealisierer Herr Watermann, von dem im RROP dargestellten Ziel der ruhigen Erholung in Natur und Landschaft abzuweichen. Durch die Zielabweichung an dieser Stelle würde eine Anpassung an die geplanten Veränderungen im Raum durch die Entstehung der Autobahn erfolgen. Es bleibt jedoch durch die nur geringfügige Abweichung der Darstellung des Vorranggebietes das Planungsziel der Raumordnung insgesamt bestehen. Aufgrund dessen, ist durch das Vorhaben eine Vertretbarkeit für die Abweichung der Darstellungen im RROP vorhanden, da die Grundzüge der Raumordnungsplanung i. S. v. § 6 ROG nicht berührt werden.

Zusammenfassend ist zu festzustellen, dass aufgrund des geplanten Bodenabbaus mit den zu prognostizierten Auswirkungen eine geringfügige Abweichung von dem definierten Planungsziel der Raumordnung als vertretbar eingestuft werden kann. Durch die Schaffung eines Sees, der im Anschluss an den Bodenabbau dem Naturschutz unterliegt, dem Erhalt eines 25 m breiten Gehölzstreifens entlang der K 130 sowie weiterer randlich verlaufender Wälder, ist davon auszugehen, dass die Belastung des Landschafts- und Ortsbildes sowie von Natur und Landschaft als verträglich eingestuft werden kann. Ebenso werden die Schutzansprüche von Wohnnutzungen und die Belange des Tourismussektors im Rahmen der Planung vollumfassend berücksichtigt werden. Alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange sowie die Schutzansprüche umliegender Nutzungen werden im Zuge der Planfeststellung zum Bau der Autobahn A 20 konkret berücksichtigt. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens nach § 6 ROG sowie nach § 8 NROG sind in vollem Umfang gegeben.

Dieses Vorhaben wird keine weiteren möglichen Folgefälle mit sich ziehen, da für den Bau der Autobahn für den 3. Bauabschnitt dann ausreichend Entnahmestellen vorhanden sind, um das beim Autobahnneubau bestehende Bodenmassendefizit auszugleichen. Da das geplante Bodenabbauvorhaben in Form einer Seitenentnahme speziell für den Bau der Autobahn A 20 abzielt und nicht auf örtliche andere Bauvorhaben, handelt es sich hierbei um eine atypische Fallkonstellation.

Wieder Schnelligkeit vor Gründlichkeit
Alternativen ?

Aufgrund der Nähe der zukünftigen Autobahn zu dem Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft im RROP (1996) ist es weiterhin fraglich, ob die Darstellung dieses Vorranggebiets weiterhin sinnvoll erscheint, da gemäß dem RROP die Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft „von Verkehrslärm und den Naturgenuss störenden Nutzungen freizuhalten“ sind. Zu nennen sind hier insbesondere die durch den Bau und die Nutzung der Autobahn A 20 bedingte dauerhafte Verlärmung sowie die Zerschneidung der Landschaft durch die Autobahntrasse.

Alles egal oder.....

Beeinträchtigungen



- Verlust von Waldflächen / Natur
- Verlust von Lärm und Sichtschutz (2010 wurde dieser zugesichert)
- Sinkender Wasserstand (Verringerung der Wasseroberfläche im Seepark (bei 1m Wasserstandsverlust ca. 25% Verlust der Wasseroberfläche)
- Über Jahre Lärm durch erhöhtes Verkehrsaufkommen / Rhodung des Waldes und Abbau im Trockenverfahren (Bagger)
- Schlechtere Vermietbarkeit der Ferienimmobilien
- Wertverlust der Immobilien
- Beeinträchtigung durch Sand / Wind
- Durch direkt angrenzender A20 Gefahr durch Mikroplastik (Reifenabrieb) im Grundwasser (siehe Bericht Sandabbaugebiet Abschnitt 1 und 2)

Danke

Abschluss