

Textvorschläge:

Nachfolgend einige Beispiele für Formulierungen, die bei den Einwendungen in ähnlicher Form genutzt werden können. Dabei ist es wichtig, dass die Einwendungen die persönliche Betroffenheit darstellen und möglichst individuell verfasst werden. Dies sollte insbesondere durch Flurstücksangaben, Straßenbezeichnungen, Angabe der Nähe zur Trasse (Trassenbezeichnung nicht vergessen, z. B. A26, westlich, Höhe Schölisch) erfolgen.

### **Für direkt betroffene Bürger:**

Durch den zu erwartenden Verkehrslärm in extremer Lautstärke wird sich der Wert der bebauten Grundstücke erheblich vermindern.

Auch die erhebliche Zunahme der Verkehrsmengen im nachgeordneten Netz, insbesondere auf dem Zubringer zur Anschlussstelle, wird sich auf den Wert unserer Grundstücke ebenfalls negativ auswirken.

Die durch die erhöhte Feinstaubbelastung wird es zu gesundheitlichen Schäden vor allem der Kinder und Jugendlichen in unserem Wohngebiet führen.

Die Schallimmission beruhen bei der Planung des 5. Bauabschnittes der Autobahn 26 lediglich auf einer „Lärmtechnischen Berechnung“ aus dem Jahre vor 2008. Die von der „Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“ prognostizierten und über die Jahre steigenden Verkehrszahlen, dass es sich bei dem betroffenen Gebiet um ein extrem tiefes- und leeres Gelände handelt und dass die Autobahn später auf einem kleinen Damm (bis zu 1,50m Höhe) geführt wird, wurde nicht berücksichtigt. Daher ist ein kompletter Schallschutz - beruhend auf einem Schallschutzgutachten - für Schölisch unbedingt erforderlich.

Durch die Dammaufschüttung sind Veränderungen durch stark eisenhaltiges Wasser zu erwarten. Da der Untergrund aus Moor und Torf in einer Mächtigkeit von bis zu 15 Metern besteht, verhält er sich wie ein Schwamm, der durch die Auflage ausgepresst wird. Diese Vernässungen sind im Umkreis von bis zu 1.000 Metern zu befürchten und betreffen dann unsere Wohngrundstücke und landwirtschaftliche Flächen. Jede Grundwasserabsenkung kann sich als unzulässig oder entschädigungspflichtig darstellen (Englert, Grauvogel, Maurer, Handbuch des Baugrund- und Tiefbaurechts, 1993, Rz. 580).

#### **Siehe auch Pressemitteilungen:**

„Mit dem Damm kam die Nässe“ vom 21.03.2005 im "Stader Tageblatt"

„Straßenbauer stehen vor einem Rätsel“ vom 23.03.2005 im "Stader Tageblatt"

„Wassernässe macht die Bauern sauer“ vom 05.04.2005 im "Stader Tageblatt"

„Das Problem schwindet nicht“ vom 31.05.2005 im "Stader Tageblatt"

Etwa 90 % der Schölischer Wohnhäuser sind auf Holzpfehlen gegründet. Dadurch besteht die akute Gefahr, dass Folgeschäden durch Dammaufschüttungen, Bodenschwingungen und Grundwasserstandsveränderungen eintreten werden. Notwendig werdende Grundwasserregulierungen können Grundwasserabsenkungen zur Folge haben, wobei dann die Gefahr besteht, dass die Holzpfehle im Trockenen stehen und verfaulen.

Auch öffentliche Strassen, Wege und Plätze werden absacken, wie das auch schon in den letzten Jahren bis zu einem Meter zu beobachten war (Blumenviertel, Vergissmeinnicht, Schölischer Hochfeld). Das Kanalnetz ist teilweise nur notdürftig repariert worden. Die schweren Betonrohre sind vereinzelt durch Kunststoffrohre ersetzt und auf eine Gitterrostkonstruktion mit Fliesssperre verlagert worden, offensichtlich um ein weiteres Versacken zu vermeiden. Dennoch kommt regelmäßig (dreimal in der Woche und mehr) ein Spülwagen, um größere Verstopfungen zu beheben. Dieser Zustand wird sich durch die Nähe der A 26 noch verschlimmern.

Auch wenn ab etwa 500 Metern von der Autobahn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärm-Schutzverordnung eingehalten werden, ist mit einer hohen Lärmbelastung von 51 dB(A) und mehr im

Abstand von 2 Kilometern zu rechnen. Der Lärmpegel wird jedenfalls erheblich sein, da pro 24 Stunden mit etwa 30.000 Fahrzeugen – bei einem LKW-Anteil von 11,5 Prozent gerechnet wird.

Bei der Planung der Autobahn wurde die neue Bahntrasse „Industriehafen Bützfleth - Agathenburg“ (wie von der Stadt Stade gewünscht) nicht berücksichtigt. Eine zur Autobahn parallel verlaufende Bahntrasse zwischen Stadt und Autobahn ist mit der derzeitigen Planung nicht möglich. Auch zukünftig wird der gesamte Bahnverkehr aus dem Industriegebiet Bützfleth durch die Stadt Stade geführt werden müssen. Hinzu kommt der Transport von Gefahrstoffen durch das Stadtgebiet, das Risiko bei Unfällen ist nicht kalkulierbar. Dieser Zustand ist dem Straßenverkehr in Stade und den Bürgern nicht zu zumuten.

Mit nur 80 Meter Abstand zur dem Altländer Viertel in Stade soll die Autobahn mit einer Brücke über die Altländer Strasse geführt werden. Diese Planung ist durch die Mächtigkeit des Bauwerkes in unmittelbarer Nähe für die betroffenen Anwohner unzumutbar und wird großen Einfluss auf die Lebensqualität der Anlieger durch die zusätzliche Lärmbelastung und Sichteinschränkung nehmen. Zudem gehört aus meiner Sicht diese Planung zu der teuersten Möglichkeit eine Landstrasse zu queren und belastet die öffentlichen Kassen nur zusätzlich. Eine hingegen weiter nördlich verlaufende Autobahntrasse würde nicht nur die Anlieger um Umgang mit der Autobahn entlasten, auch die wesentlich billiger Lösung einer Unterführung für die Altländer Strasse unter die Autobahn hindurch wäre möglich.

Der Wohnwert und die gesamte Lebensqualität werden sehr stark sinken. Die Aufenthaltsqualität im Freien wird in einem breiten Korridor längs der Trasse verloren gehen. Erst in einem Abstand von mehreren Hundert Metern abseits der Trasse wird ein noch erträgliches Maß erreicht. Freizeitaktivitäten mit Gesprächen, wie z.B. ein simples Kaffeetrinken im eigenen Garten, werden nur noch stark eingeschränkt möglich sein.

Die erwachsenen Kinder und Enkel der Hausbesitzer wollen in betroffenen Häusern nicht wohnen bleiben, bzw. dorthin einziehen. Somit kommt es nicht mehr zu einem Mehr-Generationen-Wohnen. Durch den Wegzug bzw. das Fortbleiben ist für die älteste Generation (die Alten) die Unterstützung im Alltag und eine spätere Pflege durch Familienangehörige nicht mehr gegeben. Dies löst schon heute große Existenz- bzw. Zukunftsängste aus.

Die Vermietung von Wohnraum wird wegen der Nähe zur Autobahntrasse und dem dadurch verminderten Freizeitwert des Umfeldes kaum noch möglich sein. Dadurch wird meine finanzielle Absicherung gefährdet.

Der Marktwert der Immobilien ist schon heute durch die derzeitige Diskussion und Verunsicherung erheblich gesunken. Ein Verkauf von Wohnhäusern ist derzeit fast unmöglich.

Der Landschaftsraum um den „Stader Schneeweg“ geht als Gebiet für die ruhige Erholung und für das Naturerlebnis komplett verloren. Alternative Gebiete stehen im Raum nördlich von Schölisch wegen der Nähe zur später geplanten Autobahn und verlegten Freiburger Straße nicht zur Verfügung.

Ich beantrage, die geplante Trassenführung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens so zu verändern, dass die oben dargestellten Risiken nicht einseitig zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger von Stade-Schölisch gehen. Ungeachtet dessen werde ich für mein Grundstück ein Beweissicherungsverfahren einleiten und beantrage hiermit die Übernahme der dadurch entstehenden Kosten.

## Aus wirtschaftlichen Gründen:

### **Ein Auszug von der Homepage des „Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr“ aus Schleswig-Holstein besagt:**

Die Realisierung des Abschnittes von der K 28 bei Drochtersen bis zur B 431 einschließlich der festen Elbquerung war bislang als so genanntes F-Modell\*\*\* nach dem Fernstraßenbau-Privatfinanzierungs-Gesetz vorgesehen. Dieses Betreibermodell ist neben dem A- (Autobahnausbau) Modell eine Form des Public-Private-Partnership (PPP), die auch Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) genannt wird. Nach den ersten Ergebnissen eines im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durch die VIFG (Verkehrs-Infrastruktur-Finanzierungs-Gesellschaft mbH) durchgeführten Eignungstests, **scheint ein F-Modell für eine feste Elbquerung betrieblich unwirtschaftlich zu sein**. Zur Zeit werden weitere Möglichkeiten der privaten Finanzierung geprüft.

Sofern diese Möglichkeit der Finanzierung nicht geklärt ist, ist aus meiner Sicht die weitere Planung des 5.Bauabschnittes der A26 (Verbindung zur A20, Elbquerung) auch unwirtschaftlich und verschwendet nicht unerhebliche Steuergelder.

Allein durch die Veränderung der Trassenführung gegenüber der ersten Linienbestimmung – was einer Autobahn-Verlängerung von ca. 700 Meter gleichkommt – wird die Erhöhung der Baukosten in diesem Bereich auf rund 10 Millionen € geschätzt.

## Aus Sicht des Naturschutzes, Erholung und Gesundheit:

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg hat mit Beschluss vom 12.12.2005 (7 MS 91/05) die besondere Schutzbedürftigkeit des Niederelberaumes betont. Ein Kernsatz lautet: „Angesichts des Umstandes, dass die teilweise Zerstörung dieser einzigartigen historischen Kulturlandschaft – im Gegensatz zum Beispiel zu einem Eingriff in ein Vogelschutzgebiet – nicht ausgeglichen werden kann, wäre die Opferung eines wichtigen Teiles dieser Landschaft nicht verhältnismäßig.“

In Höhe des Stader Schneeweges und entlang des Schölischer-Götzdorfer Kanales befindet sich eine kleine Kolonie von Eisvögeln. Durch die Verlegung der Freiburger Strasse in diesen Bereich ist dieser Eisvogelbestand bedroht.

Im Bereich „Bützfleth“ kommt es durch den Autobahnbau der A26 “ und der heute schon existierenden Industriefläche im Außendeichbereich zu einer Einkesselung der Ortschaft. Das für die Bützflether Bürger wichtige Naherholungsgebiet „Landern“ wird zerstört.

Ab einer Lautstärke von 35 dB(A) steigt der Blutdruck sogar im Schlaf deutlich an. „Dabei erhöht sich der Blutdruck umso mehr, je lauter der Lärm war“, berichtet die Zeitschrift „European Heart Journal“ in ihrer wissenschaftlichen Untersuchung (12.02.2008). Das führt zu massiven gesundheitlichen Risiken insbesondere im Bereich Herzinfarkt und psychischen Problemen. Bei Männern und Frauen ist jeweils Lungenkrebs die zweithäufigste Sterberate. Die zusätzlichen Autoabgase der geplanten Trassenführung haben hier eine gravierende Bedeutung. Das gilt auch für andere Krebsarten, wie Magen-, Darm- und Blasenkrebs in unmittelbarer Nähe des 5.Bauabschnittes der Autobahn 26 rund um Schölisch.