

# Birkenstraße im 21. Jahrhundert

„Der Inbegriff der Freiheit ist,  
dass man gemachte Fehler und getroffene  
Entscheidungen rückgängig machen kann.“

Anonym, Berlin 2014

„Wer für Autos und Verkehr plant, erhält  
Autos und Verkehr.“

Wer für Menschen und Lebensraum plant,  
erhält Menschen und Lebensraum! “

Fred Kent, New York 2011

Dr. Harald Schröter, V.i.S.d.P  
Bürgerinitiativen "Birkenstraße"  
Stand: 23.04.2015  
H\_Scht@web.de

## Einleitung

# „Warum machen wir das eigentlich?“



Die Bürgerinitiativen der Birkenstraße setzen sich für eine Kultur der Beteiligung und der Transparenz ein und werden für ihren demokratischen Lebensraum Birkenstraße kämpfen.

Wir haben und werden uns einmischen, weil wir uns nicht mit Verantwortungsflucht den anstehenden Fragen und ihren Antworten entziehen wollen. Wir wollen nicht länger anderen die konkrete Entscheidung über unsere direkte Betroffenheit übertragen und überlassen!

---

<sup>1</sup> Photo der BI-Gründung "Nördliche Birkenstraße" am 02.03.2014 ©Schröter

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	1
Modul 6: Lebensraum Birkenstraße.....	3
0. Vorbemerkung.....	3
1. Zusammenfassung der Module	
1.1. Straßenbau (Modul 1, 09.05.2014).....	4
1.2. Verkehr und Straße (Modul 2, 04.07.2014).....	4
1.3. Verkehr und Straße – eigene Verkehrszählungen (Modul 2a, 27.09.2014)....	6
1.4. Verkehrsqualität (Modul 3a, 20.10.2014).....	7
1.5. Verkehrssicherheit (Modul 3b, 10.12.2014).....	8
1.6. Landschafts-, Natur- und Umweltschutz (Modul 4, 06.02.2015).....	9
1.7. Bürgerbeteiligung (Modul 5, 29.03.2015).....	10
2. Fazit.....	12

## Modul 6: Lebensraum Birkenstraße



“Verkehrspolitik ist – ob gewollt oder nicht – gelebte Nachhaltigkeitspolitik:

- Die Gewährleistung [sic!] von finanzierbarer Mobilität ist ein soziales Gebot,
- die Aufrechterhaltung einer funktionsfähigen Infrastruktur ein ökonomisches Gebot
- und die Reduzierung der negativen Effekte auf Mensch, Umwelt und Natur ein ökologisches Gebot.“

Das Umweltbundesamt im Februar 2014 <sup>3</sup>

### 0. Vorbemerkung

Die Bürgerinitiativen (BI) streiten der Verwaltung das Recht ab, sich über die Köpfe der Bürgerinnen und Bürger hinweg für einen Neubau mit Fahrbahnverbreiterung stark zu machen, ohne schlüssig dargelegt zu haben, daß eine asphaltierte Verbreiterung von qualitativem und die Sicherheit steigerndem Nutzen ist, Verbesserungen gegenüber der jetzigen Breite von 3.50 m mit sich bringt und eine kostengünstige und ökologisch sinnvolle Lösung gegenüber der von den BI geforderten Sanierung darstellt!

**“Aktive Bürgerbeteiligung generiert bessere Informationen, neue Ideen  
und fördert die Artikulation und Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen  
als Grundlage politischer Entscheidungen.“** <sup>4</sup>

<sup>2</sup> Entwurf © Gabriele Schröter, 08.04.2014

<sup>3</sup> Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland Kurzfassung von Tilman Bracher, Dr. Jürgen Gies, Jörg Thiemann-Linden, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann (beratend), Umweltbundesamt, Dessau 2014, S. 3  
(<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltvertraeglicher-verkehr-2050-argumente-fuer-0>, Zugriff: 05.10.2014, 12.55h)

<sup>4</sup> Bertelsmann- Studie „Partizipation im Wandel“, a.a.O., S. 4

## Zusammenfassung Modul 1: Straßenbauliche Alternative

Ein auf Betonstraßenbau und –sanierung spezialisiertes Unternehmen hat auf Einladung der BI durch einen Ingenieur eine Ortsbegehung vornehmen und eine Kostenschätzung erstellen lassen.

Der Experte stellte fest:

1. Die Birkenstraße als Betonstraße ist voll sanierungsfähig. Die Kostenschätzung ergibt für die Sanierung von Betonflächen (z.B. 200m<sup>2</sup> entspricht ca. 10 Betonplatten) einen Betrag von knapp € 22.000.
2. Die Birkenstraße als Betonstraße ist von ihren Erbauern intelligent und zukunftsweisend für die Situation in einem Moorgebiet geschaffen worden.
3. Die Birkenstraße als Betonstraße wird durch die anzuwendenden straßenbautechnologischen Sanierungsmaßnahmen nachhaltig und kostengünstig gerüstet.

Ein auf Banketteinbau spezialisiertes und mit der Region vertrautes Unternehmen inspizierte die Gegebenheiten vor Ort und erstellte eine Kostenschätzung über einen beidseitigen standfesten, belastungssicheren Banketteinbau mit Schotterrassen auf 3km für knapp € 100.000. Wir geben dem umweltfreundlichen Schotterrassen den Vorzug, der einen versickerungsfähigen Bodenbelag für das Oberflächenwasser darstellt und für Bankette gut geeignet ist.

Immer häufiger wird die Vergeudung von Steuergeldern und das prestigeesüchtige Beharren auf rückwärtsgewandten Verkehrskonzepten angeprangert und die Vernachlässigung ökologischer, sozialer und demographischer Aspekte moniert.

Der von der BI vorgelegte Sanierungsvorschlag entspricht einer schlanken, kostengünstigen und nachhaltigen Lösung. Die straßenbaulichen Aspekte sind entsprechend gewürdigt.

## Zusammenfassung Modul 2 Verkehr und Straße

Die Hannoveraner Experten (Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert) des von der Gemeindeverwaltung in Auftrag gegebenen „Verkehrsentwicklungsplans 2013“ weisen **ausdrücklich** daraufhin: „Insgesamt ist in den nächsten 12 Jahren vom Zeitpunkt der Analyse 2013 bis zum Prognosehorizont 2025 mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens um rd. 9,5 % zu rechnen. Dieser Zuwachs wird jedoch nur erreicht, wenn große Anteile der berücksichtigten Strukturentwicklung umgesetzt werden.“ (Schubert 2014, S. 8)

- „Die vorhandenen Strukturen, die eine wesentliche Bedeutung für das Verkehrsaufkommen eines Verkehrsbezirks haben, werden durch Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze und Sonderstrukturen beschrieben. Unter Sonderstrukturen sind größere Verkehrserzeuger wie Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen, Schulen, etc. zu verstehen.“ (Schubert, 2014 S. 3; Anm.: Hervorhebung durch Red.)

Die demographischen Kommentare im Modul 2 und die Erfahrungen mit der Westoverledinger Verwaltung geben keinen Anlaß, eine für Westoverledingen positive Entwicklung zu „prognostizieren“!

“Der Ausbau verschiedener verkehrswichtiger Gemeindestraßen im Planungsnetz führt nur zu relativ geringen Verkehrsverlagerungen auf die Ausbaustrecken. So steigen die Verkehrsbelastungen auf Birkenstraße, Russenstraße und Heidestraße um maximal 200 Kfz/ Tag an. Durch den Ausbau von Birkenstraße und Russenstraße wird die etwa parallel verlaufende Ortsdurchfahrt Flachsmeer im Zuge der K 24 (Papenburger Straße) geringfügig entlastet.“ (Schubert 2014, S. 10)

“Die geplanten Ausbaumaßnahmen auf den verkehrswichtigen Gemeindestraßen führen nur zu relativ geringen Belastungsveränderungen im Straßennetz. Sie sollen im Wesentlichen die Verteilung der Verkehrsströme im Gemeindegebiet und die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz verbessern.“ (Schubert 2014, S.12)

Der Nachweis der Gemeindeverwaltung, daß eine mit erheblichen finanziellen Mitteln neu ausgebaute Birkenstraße einerseits in der Lage ist, die (angeblich) prognostizierten Verkehrsmengen mit einer angemessenen Verkehrsqualität abzuwickeln, andererseits aber nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht zu hohe Kapazitäten vorhält, ist nicht gelungen. Nach allgemeiner Auffassung ist eine Bemessung auf die maximal auftretende Verkehrsnachfrage volkswirtschaftlich nicht sinnvoll.

Auf Grund der Prognosen ergibt sich für eine neue und verbreiterte Birkenstraße gemäß Vorstellung der Verwaltung der Anblick einer grauen, einsamen und öden Asphaltbrache. Die Birkenstraße alter Prägung und Historie ist ihrer lebensraumbejahenden Funktion beraubt worden; diese “neue” Straße funktioniert jetzt nur als Linie, um von A nach B zu gelangen.

In dieser “neuen” Funktion wird diese “neue” Straße u.U. Verkehr aus Flachsmeer abziehen und den Ort unattraktiv machen: es wird laut Gemeindeempfehlung für diese Straße für den Einzelnen so bequem und schnell, “Quellverkehr” zu praktizieren, um an die attraktiven Ziele der Nachbargemeinde Rhauferhn zu kommen. Die dortige Geschäftswelt wird sich über neue Kunden und Kundinnen aus den südlichen Verkehrsbezirken des Planungsraums Westoverledingen sehr freuen. Werbung für Rhauferhn wurde zum Nulltarif von der Gemeinde Westoverledingen geleistet!

Schlimm ist, daß die Verwaltung Westoverledingen dem **Mythos des Mobilitätswachstums** verfallen ist, keine Anstalten macht, die Birkenstraßenpläne einer Neubewertung zu unterziehen und die kollektive Intelligenz der dortigen Bürgerinnen und Bürger zu nutzen.

Die von der BI vorgelegte Analyse weist nach, daß die Schlüsse, die die Gemeinde Westoverledingen, die Birkenstraße betreffend, aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2013 zieht, als überzogen, unrealistisch und nicht zukunftsbezogen anzusehen sind. Kritisch anzumerken ist, daß mit Zahlen und Werten operiert wird, die nicht den realen Gegebenheiten entsprechen und den demographischen Wandel außer Acht lassen.

Für einen Straßenneubau ohne festgestellten Bedarf darf es auch keine Planung geben, somit wirft die Nutzenfeststellung auf die Gemeinde Westoverledingen als Vorhabensträgerin ein äußerst schlechtes Bild!

## Zusammenfassung Modul 2a: Verkehr und Straße - Eigene Verkehrszählungen

Die BI weist nach, daß das Verkehrsaufkommen in der jetzigen Straßendimension der Birkenstraße vollkommen bewältigt wird und selbst in den minimalen Belastungsspitzen am Morgen und am Nachmittag keine Nachteile zu erwarten sind!

Auf Grund des von uns geschätzten derzeitigen Verkehrsaufkommens und auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung von 60km/h und der 9t-Beschränkung auf der Birkenstraße im nördlichen Teil und der Ortsdurchfahrt im südlichen Teil mit teilweise verkehrsberuhigenden Elementen zwischen Bürgermeister-Wewer Straße und Lindenstraße

- ist der auftretende Begegnungsverkehr bei umsichtigem Fahren in der Paarung PKW/PKW auf den Fahrtstreifen mit eingeschränktem Bewegungsspielraum zu bewältigen,
- ist die seltene Begegnung PKW/LKW unter Nutzung einer fachgerecht erstellten und unterhaltenen Bankette weiterhin möglich,
- ist der sehr seltene Notfallbegegnungsverkehr LKW/LKW die große Ausnahme, wird aber durch die Bankette ermöglicht.

Unsere Untersuchung kommt daher zu den folgenden Ergebnissen:

- Das heutige Verkehrsaufkommen in der Birkenstraße kann im bestehenden Straßennetz problemlos abgewickelt werden. Ein Ausbau des Straßennetzes ist nicht erforderlich.
- Das durch den Verkehrsentwicklungsplan 2013 der Gemeinde Westoverledingen dokumentierte derzeitige Verkehrsaufkommen und das für den Prognosehorizont 2025 hochgerechnete Mehrverkehrsaufkommen für die Birkenstraße sind als höchst bedenklich einzustufen.
- Das durch einen Straßenneubau induzierte zusätzliche Pkw-Verkehrsaufkommen ist wie auch die Straße als überdimensioniert anzusehen!
- Die Bewertung der Verkehrssituation der Birkenstraße kann nicht von der Tagesgesamtbelastung allein abhängig gemacht werden; die von Kommunen gern angeführten „Richtlinien zum Ausbau von Stadtstraßen“ (hier RASt 06) weisen auf zulässige Spitzenbelastungen/h hin und kategorisieren daher Straßentypen auf der Basis von KfZ-Verkehr in den Spitzenzeiten. Unsere „Spitzenwerte“ liegen jenseits aller Schwellenwerte und auch die Hannoveraner Expertise wird sich sehr schwer tun, der Gemeindeverwaltung Werte zu liefern, die sich in das RASt-Modell des ersten Wegs einfügen lassen!
- Aus der besonderen örtlichen Situation (ländliche Region), den Belastungswerten und selbst unter Berücksichtigung des vorhandenen Straßenquerschnitts lassen sich keine verkehrlichen Kapazitäts- und Qualitätsdefizite nachweisen, die substantiell die Vorstellungen der Gemeinde Westoverledingen hinsichtlich eines Neubaus der Birkenstraße stützen!

## Zusammenfassung Modul 3a Verkehrsqualität

Im vorliegenden Modul 3a geht die BI von der fachlich korrekten Erklärung von Verkehrsqualität aus, die die vom Verkehrsteilnehmer wahrgenommene und beurteilte Güte des Verkehrsablaufes in den Mittelpunkt rückt. Die „landläufige Ansicht“ von der Birkenstraße als abgänglich - mit Verweisen auf die Fahrbahnoberfläche und den Fahrbahnquerschnitt - erweist sich als verengende und nicht sachgerechte Betrachtungsweise von Verkehrsqualität. Diesem Qualitätsbegriff ist bereits in Modul 1 die fachlich einwandfreie, nachhaltige und kostengünstige Sanierungslösung gegenübergestellt worden.

Die BI stellt für die Birkenstraße fest, daß „der Verkehr rollt“. Das für die Güte der Verkehrsanlage wichtige Kriterium Verkehrsdichte liegt  $< 5$  Fahrzeuge/km und die Verkehrsqualitätsstufe (QSV) gemäß HBS pendelt zwischen QSV A und QSV B !

Die Birkenstraße ist weiterhin über jeden Zweifel erhaben, was die Verbindungsqualität der Straße, bzw. die Angebotsqualität bezogen auf das gesamte Netz angeht.

Wenn die Gemeinde Westoverledingen sich weiterhin an den Neubau der Birkenstraße klammert, um den Bedarf an schneller Raumüberwindung zu stillen, so daß der Neubau ihrer Meinung nach notwendig ist, um zur Arbeit und damit selbstverständlich auch zu größeren, in anderen Kommunen gelegenen Einkaufszentren zu gelangen, kann das nur bedenklich stimmen! Die Befürchtung verdichtet sich, daß das Geschwindigkeitsniveau erheblich ansteigt und eine eklatante Verschlechterung des Sicherheitsniveaus auf der Birkenstraße nach sich ziehen wird.

Wenn die Verkehrsströme im Gemeindegebiet laut Verkehrsentwicklungsplan u.a. auf die periphere Birkenstraße verteilt werden sollen, ist der Gemeinde Westoverledingen zu unterstellen, daß sie tatsächlich an die immense Verkehrszunahme von 50 % im Prognosefall für die Birkenstraße glaubt und damit bewußt in Kauf nimmt, daß der Ortsbereich von Flachsmeer wirtschaftlich ins Abseits gestellt und der Lebensraum Birkenstraße gefährdet wird.

Wenn die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz laut Verkehrsentwicklungsplan verbessert werden soll, ist der Gemeinde Westoverledingen zu unterstellen, daß sie tatsächlich daran glaubt, daß ca. 3km Birkenstraße, auf 5.50m Asphalt verbreitert, die große verkehrsqualitative Lösung für die Anbindung an das „übergeordnete Straßennetz“ der K49/ Rajen und der K24/Papenburger Straße bedeutet.

Der Birkenstraße soll eine überörtliche Verbindungsfunktion zugeordnet werden, die nicht erforderlich ist und deren Herstellung an den Bedürfnissen der tatsächlichen Nutzer vorbeigeht. Die kritische demographische Entwicklung der Gemeinde wird seitens der Verwaltung nicht gebührend in Betracht gezogen.

Die BI bleibt bei ihrer Feststellung, daß ein überdimensioniertes Verkehrsprojekt „eine unerquickliche Mischung aus unterschätzten Kosten, überschätztem Nutzen, unterschätzten Folgen für die Umwelt und überschätzten, wenn nicht sogar behindernden Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung darstellt“.

## Zusammenfassung Modul 3b Verkehrssicherheit

Die Bürgerinitiativen sind sich der Bedeutung von Verkehrssicherheit sehr wohl bewußt, warnen aber davor, den Begriff für straßenbauliche Neuausrichtungen im Sinne der Gemeindeverwaltung zu instrumentalisieren. Es wird festgestellt, daß die Birkenstraße nicht negativ im Unfallregister der Polizeiinspektion Leer in Erscheinung getreten ist. Die großen drei Sicherheitsdefizite auf Landstraßen (Abkommen – Überholen – Vorfahrt) treffen auf die Birkenstraße nicht zu!

Von der BI wird die Frage gestellt, inwieweit die bewährten Instrumente einer sicheren Gestaltung des Verkehrsraums (ständige Streckenkontrolle, permanente örtliche Unfalluntersuchung, Verkehrsschauen durch die entsprechenden Kommissionen) in den letzten Jahrzehnten dokumentiert zum Einsatz gekommen sind und inwiefern die Forderungen der Verkehrsschauen von der Verwaltung zeitnah umgesetzt worden sind.

Bisherige Untersuchungen vieler Wissenschaftler belegen den Zusammenhang zwischen Querschnittsbreite einer Straße und Geschwindigkeitsverhalten: **mit Zunahme der Fahrbahnbreite steigt die Geschwindigkeit, namentlich außerhalb von Ortschaften. Es wird tendenziell schneller gefahren, denn breite und gerade Straßen haben die Tendenz, die Geschwindigkeit in die Höhe zu treiben. Fahrzeuge, die hohe Geschwindigkeiten erlauben, werden die Wahrscheinlichkeit, daß solche gefahren werden, erhöhen.** Straßen mit einer ausgeprägten Verbindungsfunktion weisen in vielen Fällen auch einen hohen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) auf. Tendenziell besitzen damit Straßen mit einem hohen DTV auch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr, welcher als Ursache für die hohen Geschwindigkeiten in Frage kommt. Es ist zu vermuten, dass das Merkmal einer schmalen Fahrbahnbreite zu einer Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten und somit zu einer geringeren Unfallschwere führt.

Laut Verkehrsentwicklungsplan 2013 wird in der Birkenstraße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von 50 % im Planungsfall für den Prognosehorizont erwartet, ganz im Gegensatz zu dem mit 9,5% veranschlagten gemeindlichen Zuwachs. Es handelt sich hier um induzierten Verkehr, d.h. Verkehr, bei dem durch Neu- oder Ausbau von Verkehrsinfrastruktur ein Verkehrszuwachs stattfindet, der ohne die Maßnahme nicht stattgefunden hätte. Dem entgegen stehen die gewichtigen Auswirkungen des demographischen Wandels und die zur Zeit diskutierten brisanten Auswirkungen des Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramms: die Gemeinde Westoverledingen wird dem Mittelzentrum Papenburg zugeschlagen, die Verkehrsströme werden in eine andere Richtung und auf anderen Straßen fließen, wenn es denn den Verkehr überhaupt geben wird. Die BI stellt heraus, daß es bei einer schnellen Asphaltpiste gemäß den Westoverledinger Vorstellungen in beiden Szenarien zu einer erheblich erhöhten Geschwindigkeit und damit einem hohen Unfallrisiko kommen wird.

Die Dringlichkeit der Sanierung besteht bei den Banketten der Birkenstraße. Dazu haben die Bürgerinitiativen bereits eine kostengünstige und ökologisch vertretbare Lösung für standfeste und belastbare Bankette angeboten (s. Modul 1). Weiterhin wird vorgeschlagen, sich vorurteilsfrei die Birkenstraße als Einbahnstraße vorzustellen und Möglichkeiten der Umsetzung zu analysieren.

Grundsätzlich schließen sich die Bürgerinitiativen der Forderung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an, „auch aus Gründen der Sicherheit:

- Verkehrsaufwand vermeiden,
- verlagern,
- verträglich gestalten“

## Zusammenfassung Modul 4: Landschafts-, Natur- und Umweltschutz

Mit dem vorliegenden Modul 4 setzen wir uns für eine umweltgerechte Entwicklung und den Schutz des Lebensraums Birkenstraße ein, rechtzeitig im UN-Jahr des Bodens 2015. Von der damaligen (2010) niedersächsischen Landesregierung wurde bereits verkündet:

„Alleen in Niedersachsen sind ein wertvoller Bestandteil der Kulturlandschaft mit zahlreichen Vorzügen. Sie sind ein prägendes Element des Landschaftsbildes, dienen der Regulierung des Naturhaushaltes oder sind Gestaltungselement zur besseren Erkennbarkeit des Straßenverlaufs.“

Die Allee an der Birkenstraße ist eine einfache Allee mit Birken als Hauptbaumart (Sandbirken sowie Moorbirken), vereinzelt durchsetzt durch die Nebenbaumarten Eiche und Erle. Bis auf wenige ältere Eichenexemplare darf als Pflanzzeit die Zeit der Erstellung der Birkenstraße in den Mittfünfzigerjahren des 20. Jahrhunderts angenommen werden.

Um sich fachlich Klarheit über den Wert und die Bedeutung der Birken zu verschaffen, gaben die Bürgerinitiativen (BI) Anfang Januar 2015 ein Baumgutachten bei einem angesehenen, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen in Auftrag. Die BI sieht sich in dem mit Baumkataster, eingemessenen Bäumen auf Luftbildkarten, kompetenter Auflistung von Pflegemaßnahmen reichhaltig ausgestatteten Gutachten bestätigt, daß die **Birkenstraße als Allee erhaltenswürdig** ist, daß die Gemeinde Westoverledingen ihren baumpflegerischen Verpflichtungen bislang nicht fachgerecht nachgekommen ist.

Die Birkenstraße dient als Orientierungshilfe und Landmarke für verschiedene Lebewesen und erfüllt als **grüne Lebensader** im Sinne des Artenschutzes nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU und Umweltschadengesetz eine hohe Bedeutung und Funktion in der Biotopvernetzung mit den angrenzenden, sehr unterschiedlichen Naturflächen.

Kleinsäugern, Insekten und Vögeln dient die Birkenstraße als Biotop-Trittstein zu den vielfältigen Lebensräumen ((Brut-, Rast-, Jagd-, Nahrungs-Habitaten). Es ist davon auszugehen, daß in vielen Fällen das Habitatbaum-Konzept greifen wird und der gesetzliche Schutz gegeben ist.

Die Birkenstraße jetzigen Zustands hat im Verbund mit den sie umgebenden moorigen Offenflächen eine besondere klimatische Funktion, nämlich die der Frischluftleitbahn oder der Kaltluftabflussbahn.

Die Birkenstraße prägt das Landschaftsbild mit den Birken als Anzeigerpflanzen für noch erhaltene Moorstrukturen und ist mit ihrer Betonfahrbahn ein beredtes kulturhistorisches Zeugnis vergangener Besiedlung der Randgebiete der bekannten Ortschaften. Denkmalpflegerisch kann zusätzlich auf den Dokumentationswert früherer Straßenbautechniken verwiesen werden.

Natur und Landschaft als wesentlich für den Tourismus dürfen auf keinen Fall außer Acht gelassen und müssen bewahrt werden, denn die gegebene naturräumliche Ausstattung des Erholungsraumes ist von herausragender Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung.

**Es besteht also die begründete Möglichkeit, daß nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes auftreten werden. Die straßenbauliche und verkehrliche Veränderung der Birkenstraße nach den Vorstellungen der Gemeinde Westoverledingen wird eine schwere und komplexe, erheblich nachteilige Umweltauswirkung in einem ökologisch sensiblen Gebiet nach sich ziehen.**

Der geplante Eingriff erfordert die Rodung der Birkenallee und ist nicht ausgleichbar, weil der Platz für eine Neupflanzung mit Großbäumen fehlt. Daher werden Ersatzmaßnahmen erforderlich sein, die jedoch ausgelagert werden müssen und dem angeschlagenen Naturraum entlang der Birkenstraßen nicht zu Gute kommen werden.

Die von der BI vorgelegte Analyse weist nach, daß die Auswirkungen der straßenbaulichen und verkehrlichen Maßnahmen der Gemeinde Westoverledingen als erheblich einzustufen sind und erhebliche Gefahren, Belästigungen, Nachteile bzw. Beeinträchtigungen für die Menschen, die Natur und das Landschaftsbild der Birkenstraße darstellen.

Die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt hinsichtlich des Verlustes der Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Landschaftsbild lassen an der praktischen Vernunft der Entscheidungsträger zweifeln!

## Zusammenfassung Modul 5 Bürgerbeteiligung

Die BI weist nach, daß Bürgerbeteiligung in Westoverledingen, auch angesichts der aktuellen Ereignisse und politischen Entscheidungen in der Region, das Gebot der Stunde ist. Es darf nicht nur um das "Wie" von Maßnahmen gehen, das Infragestellen des "Ob überhaupt" muß mit allen Konsequenzen möglich sein

Nur „gute Bürgerbeteiligung“ hilft den Bürgern und Bürgerinnen in der Birkenstraße und darüber hinaus in der Gemeinde Westoverledingen.

- Durch Ergebnisoffenheit („ob“ + Alternativen) und Transparenz, durch frühzeitige und umfassende Information, durch aufrichtige Kommunikation kann es der Gemeindeverwaltung Westoverledingen als von den Bürgerinnen und Bürgern finanziertem Dienstleister gelingen, aus dem Problembereich in den Lösungsbereich zu gelangen und dort mit der BI in einen ehrlichen Dialog einzutreten.
- Sich der Verpflichtung bewußt zu sein, gewählte Vertretung der Bürgerinnen und Bürger Westoverledingens zu sein, stärkt die Politiker und Politikerinnen, Entscheidungen im ehrlichen, demokratischen Dialog mit diesen Bürgerinnen und Bürgern just für diese Bürgerinnen und Bürger zu treffen.

Die bisher von der BI vorgelegten Analysen haben nachgewiesen, daß Auswirkungen der straßenbaulichen und verkehrlichen Maßnahmen der Gemeindeverwaltung Westoverledingen als erheblich einzustufen sind und erhebliche Gefahren, Belästigungen, Nachteile bzw. Beeinträchtigungen für die Menschen, die Natur und das Landschaftsbild der Birkenstraße darstellen.

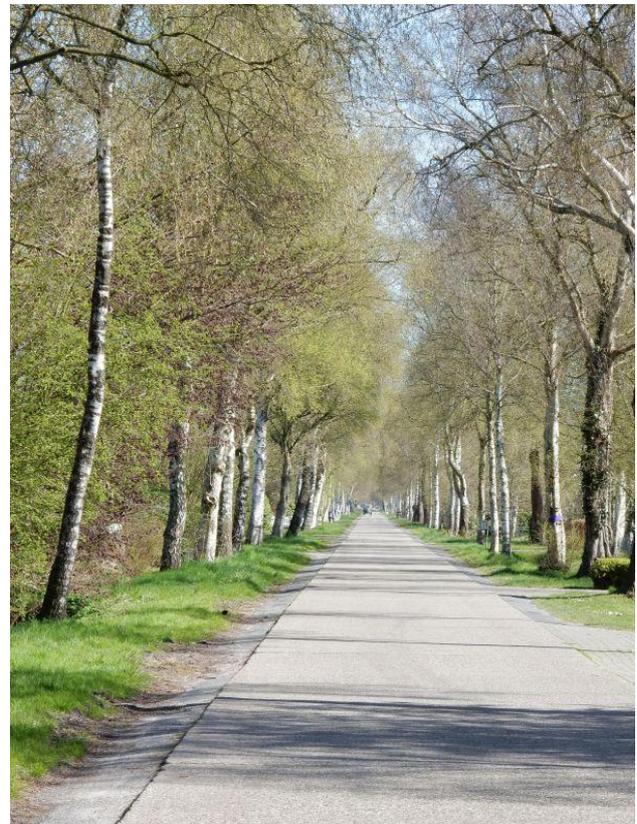


5

<sup>5</sup> Arbeitsgruppe Leitlinien Bürgerbeteiligung Bonn, LEITLINIEN BÜRGERBETEILIGUNG BONN, Bonn, Februar 2014, Titelseite. *Leitlinien* beschlossen vom Rat der Stadt Bonn am 27.03.2014 (<http://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/kommunale-beteiligungspolitik-gestalten/kommunale-leitlinien-buergerbeteiligung/sammlung-kommunale-leitlinien/> Zugriff: 16.02.2015, 22.50h)

2. Fazit

## Jahreszeitliche Ansichten der Birkenstraße



# Die Bürgerinnen und Bürger der Birkenstraße WOLLEN:

- eine Straße mit sanierten Betonplatten in 3,50 m Breite,
- gesäumt von gepflegten Birken auf der gesamten Länge der Straße,
- eine gepflegte, standfeste Berme (Schotterrasen oder wahlweise Pflasterung)

UND NICHTS ANDERES FÜR IHREN LEBENSRAUM!

## DENN:

- Das ist die günstigste Version einer sicheren Straße für die Bürger von den Steuergeldern der Bürger!
- Das ist die beste Lösung für Natur und Umwelt!



**[www.unsere-birkenstrasse.de](http://www.unsere-birkenstrasse.de)**