



Landesverband Niedersachsen

NEWSLETTER APRIL 2023

Landesgeschäftsstelle: Mauerstraße 15 | 37154 Northeim | info@oedp-niedersachsen.de | www.oedp-niedersachsen.de

*Wir wünschen
all unseren Mitgliedern
sowie deren Familien
und Freunden
Frohe Ostern!*



Foto: Eva-Maria Kastell, ÖDP

Inhalt des Newsletters

- Grußwort unseres Vorsitzenden
- Aktuelles zum Thema Alpha-E
- Was können wir tun für unsere Fledermäuse?
- Erste Information zum diesjährigen Landesparteitag am 19. August 2023
- Die geplante Küstenautobahn A 20 – eine never-ending Story

Grußwort unseres Vorsitzenden

Liebe Mitglieder der ÖDP Niedersachsen,

ich wünsche Ihnen im Namen des gesamten Landesvorstands frohe Ostern und hoffe, dass Sie dieses wichtigste christliche Fest genießen werden und für einen Moment die unruhigen und ungewissen Zeiten, in denen wir leben, vergessen können.

Ostern **2024** wird die ÖDP kurz vor einer der für sie wichtigsten Herausforderungen stehen: Sie muss bei der Europawahl ihr Mandat verteidigen und das gute Ergebnis von 2019 bestätigen, um auch weiterhin an dieser entscheidenden Position erfolgreich wirken zu können – und nebenbei auch in den Genuss der Wahlkampfkostenerstattung zu kommen. Auch wenn 2024 noch weit entfernt erscheint, sollten wir uns bereits jetzt Gedanken machen, wie wir uns in die anstehenden Wahlkampf vorbereitungen einbringen können. Sie



alle sind herzlich dazu eingeladen, an diesem Prozess und dem aktiven Wahlkampf mitzuwirken. Dies ist nicht nur mit Blick auf die Anliegen, die wir vertreten, wichtig, sondern kann auch Freude machen und schweißt unsere Gemeinschaft zusammen.

Unsere nächste Mitgliederversammlung findet auf dem Landesparteitag am 19.8.2023 in Lüneburg statt (siehe Information unten). Dazu sind Sie natürlich ebenfalls alle herzlich eingeladen. Der gesamte Landesvorstand freut

sich auf Ihre rege Teilnahme.

Bleiben Sie der ÖDP gewogen und genießen Sie die Osterfeiertage!

Mit freundlichen Grüßen,
Yorck Müller-Dieckert

Aktuelles zum Thema Alpha-E

Aufgabe des „Dialogforum Schiene Nord“ im Jahre 2015 war es, eine bedarfsgerechte Lösung für den Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover zu entwickeln, damit sowohl Güterverkehre, hier insbesondere die Hafenhinterlandverkehre, aber auch der Personenverkehr bis 2030 deutlich mehr auf die Schiene verlegt sein würden. Auf dem genannten Forum waren vertreten: Das Land Niedersachsen, die DB Netz AG, die betroffenen Landkreise und Kommunen, Naturschutzverbände, Verkehrsexperten einiger technischer Hochschulen sowie zahlreiche Bürgerinitiativen.

Damals ging man seitens des Hamburger Hafens und der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) davon aus, dass sich das Containeraufkommen bis 2035 auf sagenhafte 25 Millionen Container jährlich steigern würde. Ende 2022 revidierte man diese Zahlen auf 11–13 Millionen Container jährlich.

Am 17. Februar 2023 teilte die HHLA mit, dass im Jahr 2022 der Containerumschlag 6,396 Millionen Container betrug, ein Rückgang um fast 8 % gegenüber 2021. Für 2023 rechnet man erneut mit zurückgehenden Zahlen für Hamburg.¹

¹ Laut später zurückgezogener Pressemitteilung der HHLA

vom 17. Februar 2023; z. Z. ist die Information nur noch

Der niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies betonte am 11. Februar 2023 in einem Interview im Winsener Anzeiger, dass mit Umsetzung des Alpha-E auch der Lärmschutz eine besonders hohe Priorität erfahre, wie es das Abschlussdokument des „Dialogforum Schiene Nord“ im November 2015 bereits festgehalten hatte. Er wies ebenso explizit darauf hin, dass es sich um einen *dreigleisigen* Ausbau im Lüneburger Raum handelt, und nicht um einen *viergleisigen*, wie derzeit von der DB AG behauptet. – Am 17. April 2023 findet in Berlin ein parlamentarischer Abend statt, auf dem dieses Schienenprojekt thematisiert werden wird.

Mit Blick auf weiter abnehmende kapazitive Anforderungen aus dem Hamburger Hafen erscheint der *Neubau* einer ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse noch überflüssiger als bisher angenommen. Die nicht reparierbare Schädigung der Natur und die Verlärmung durch eine solche Neubautrasse stünde in keinem Verhältnis zu einem nachweislich fraglichen Nutzen, ganz abgesehen von den astronomischen Ausgaben.

Am 2. März 2023 berichtete das ZDF (Zweites Deutsches Fernsehen) in seiner Nachrichtensendung um 7:27 Uhr, dass der deutschlandweite „Deutschlandtakt“ frühestens 2070 realisiert werden kann. Daher ist es umso wichtiger, dass jetzt die Sanierung bestehender Gleise vorangetrieben wird, damit die Bevölke-

rung nicht noch Jahrzehnte auf ihre Autos angewiesen ist, vor allem in ländlichen Regionen.

Sowohl Landrat Rainer Rempe (Landkreis Harburg) als auch etliche Gemeinden wie Seevetal und Stelle, Salzhausen und Hanstedt haben ihre Bereitschaft erklärt, ihre rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen und betonen ihre Bereitschaft zur Klage² gegen eine Neubautrasse und für den Ausbau bestehender Schiene.

Die ÖDP Niedersachsen forderte bereits in ihrem Landesprogramm, beschlossen auf dem Landesparteitag in Wolfsburg am 10. März 2018, die sofortige Umsetzung von Alpha-E, also den Ausbau und die Sanierung vorhandener Schiene. **Hiermit muss nun endlich begonnen werden.** Der Ausbau vorhandener Schiene im ländlichen Bereich, damit der ländliche Raum per ÖPNV insgesamt besser erreichbar wird, muss das erklärte Ziel sein. Sanierung und Digitalisierung der Bestandsstrecken sowie die Optimierung der Knotenpunkte sind vorrangig zu behandeln.

Verkehrsminister Volker Wissing hat öffentlich zugesagt, dass es keine Entscheidung gegen den Willen der Bevölkerung geben wird. Im Laufe des Jahres 2023 darf mit einer Entscheidung gerechnet werden. Wir werden Sie weiter informieren! **[EMK]**



über folgenden Beitrag im Hamburger Abendblatt einsehbar (hinter Bezahlschranke): „Hafen Hamburg: Containerumschlag der HHLA geht deutlich zurück. Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der HHLA, nennt Gründe für das Minus“, in: Hamburger Abendblatt, Ausgabe vom 18.2.2023. – Siehe ferner den Bericht im „Hamburg-Journal“ auf NDR 90,3 vom 1.3.2023, 13:00 Uhr ([www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Starker-Einbruch-bei-](http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Starker-Einbruch-bei-Containerumschlag-in-Hamburg,hafen1822.html)

[Containerumschlag-in-Hamburg,hafen1822.html](http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Starker-Einbruch-bei-Containerumschlag-in-Hamburg,hafen1822.html) [Zugriff 25.3.2023]).

² Pressemitteilung der Gemeinde Seevetal vom 30. Januar 2023; siehe <https://www.seevetal.de/portal/meldungen/geplante-neubautrasse-betroffene-kommunen-betonen-klagebereitschaft-gemeinsames-statement-der-buergermeister-910009869-20200.html?rubrik=910000115> (Zugriff 25.3.2023).



Zwergfledermäuse im Jagdflug. Foto: Alfred Schulte

Was können wir tun für unsere Fledermäuse?

Huch, was war denn das? Es tanzt im letzten Abendlicht mal klein und wendig, mal groß und langsam, mal hoch und pfeilschnell huscht es in die Nacht. Wer ist denn das? Mau-ersegler? Schwalben? Nein es sind die einzigen fliegenden Säugetiere – unsere faszinierenden Jäger der Nacht, die Fledermäuse.



Braunes Langohr (Abflug bei der Auswilderung).
Foto: Alfred Schulte

Fledermäuse sind reine Insektenfresser, die i.d.R. nur während der dunklen Tageszeit auf Beutezug gehen. Richtung April, wenn die Nächte wärmer werden, wachen die Tiere aus ihrer Winterlethargie auf, die Weibchen machen sich dann auf den Weg in ihre Wochenstubenquartiere, wo sie in ihrer Kolonie fast zeitgleich bis zu zwei Junge bekommen und großziehen, bis die Jungtiere im Spätsommer unabhängig werden und langsam ihre Paarungs- und Winterquartiere aufsuchen. Alle Fledermausarten gehören zu den streng geschützten Arten, denn wie für viele andere Arten auch machen zerstörte Lebensräume, Insektenrückgang, der Einsatz von Pflanzen- und Holzschutzmitteln sowie Quartiermangel auch den 25 Fledermausarten, die in Deutschland leben, schwer zu schaffen. Wie können wir ihnen also helfen?

- Legen Sie artenreiche Gärten an und greifen Sie auch auf nachtblühende Stauden und Sträucher zurück, denn diese ziehen Nachtfalter an, eine beliebte Speise der Fledermäuse. Verwenden Sie keine Insektizide, chemischen Holzschutzmittel oder andere Gifte im Garten.
- Fledermäuse leben tagsüber oder während der Winterschlafphase in Baumhöhlen oder in und an Gebäuden. Achten Sie bei Abriss-, Umbau- oder Baumpflegemaßnahmen unbedingt auf bestehende Quartiere.



Zwergfledermäuse. Foto: Carola Anders

- Schaffen Sie neue Quartiermöglichkeiten,

entweder Spaltenquartiere wie Fledermausbretter oder Flachkästen an Hauswänden sowie Fledermauskästen in Baumbeständen.

- Unterirdische Hohlräume, wie alte Bunker, Erdkeller, allgemein alte Keller, bieten Fledermäusen sichere Überwinterungsquartiere. Fledermäuse brauchen frostfreie aber kühle und feuchte Unterschlupfmöglichkeiten. Ermöglichen Sie den Tieren den Zugang, und achten Sie dabei darauf, dass der Einschluß zwar für Fledermäuse zugänglich ist, aber nicht für Marder oder Katzen.
- Werden Sie aktiv in den örtlichen Naturschutzgruppen.

Und ganz besonders wichtig: Entdecken Sie die Tiere der Nacht. Sie sind sehr leicht zu beobachten. Wenn die Nächte langsam wärmer werden, dann setzen Sie sich zum Sonnenuntergang bequem in Ihren Gartenstuhl, mit der Picknickdecke in den Park oder an ein Gewässer. Schauen Sie an Waldrändern in den Himmel, dann können Sie mit großer Wahrscheinlichkeit schnell Fledermäuse entdecken und beobachten. Denn im Gegensatz zu anderen Arten stören wir sie dabei nicht. Sie werden erstaunt sein, wie nah uns die Tiere kommen, ohne dass wir sie vorher je wahrgenommen hätten.

Carola Anders (ÖDP),
Fledermausregionalbetreuerin
Diepholz/Vechta

Erste Information zum diesjährigen Landesparteitag in Lüneburg

Schon heute möchten wir herzlich einladen zum diesjährigen **Landesparteitag in Lüneburg** am **19. August 2023** mit separat durchgeführter **Wahl der Delegierten für die Aufstellungsversammlung zur EU-Wahl**. Angesprochen sind sowohl Mitglieder als auch

Gäste. Er findet statt im Tagungshaus „Freiraum Lüneburg“, Salzstr. 1, 21335 Lüneburg; Beginn: 9:30 Uhr, Einlass: ab 9:00 Uhr, Dauer: bis etwa 16:30 Uhr. Weitere Informationen folgen in Kürze mit der ausführlichen Einladung.

[EMK]

Die geplante Küstenautobahn A 20 – eine never-ending Story. Der helle Wahnsinn!

Worum geht es?

Zwischen Westerstede im Landkreis Ammerland und Drochtersen im Landkreis Stade wird parallel zur A 1 die sogenannte „Küstenautobahn A 20“ geplant. Zu diesem Projekt gehören auch die A 26 von Drochtersen bis Stade, das „Kehdinger Kreuz“ (Autobahnkreuz A 20/A 26) sowie der Elbtunnel zwischen Drochtersen in Niedersachsen und Glückstadt in Schleswig-Holstein. Die gesamte Neubaustrecke ist rund 145 Kilometer lang und verläuft fast ausnahmslos durch ländliche Räume sowie größtenteils über Moor- und Marschböden. Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 verursacht die A 20 den größten Umweltschaden von allen geplanten Straßenbauprojekten.³

Zur Vorgeschichte:

Bereits in den 1960er Jahren kamen erste Überlegungen zu einer überregionalen Straßenverbindung von den Niederlanden über Ostfriesland und Schleswig-Holstein in den Osten auf. Die Industrie- und Handelskammern (IHK) der Region erarbeiteten einen Verkehrswegeplan, der auch eine Küstenautobahn vorsah, die A 22. Dann kam das Projekt zeitweilig zum Erliegen, vermutlich u.a. wegen des Plans und Baus des Wesertunnels. Man wollte diesen wegen des erheblichen Widerstands nicht in einen Zusammenhang mit der Autobahn stellen. Im Jahr 2003 beschloss die Bundesregierung einen neuen Bundesverkehrswegeplan und wies die Küstenautobahn im weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzrechtlichem Planungsauftrag aus. Im Jahr 2007 wurde das Raumordnungsverfahren eingeleitet, an dessen

Ende 2009 die landesplanerische Feststellung stand. Die Linienbestimmung (Streckenverlauf) erfolgte Mitte 2010. Dabei wurde eine von der landesplanerischen Feststellung abweichende Linie bestimmt – wohl einmalig in der Bundesrepublik. Der Name der Trasse wurde kurzerhand in A 20 geändert.⁴

Was behaupten die Befürworter der A 20?

Das sind die zehn wesentlichsten Gründe:

- Die A 20 wird künftig die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands sein.
- Die A 20 überwindet die räumliche Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Unterelbegebiet. Dadurch dient sie auch dem verkehrlichen Zusammenwachsen der deutschen Nordsee-Anrainerstaaten.
- Die A 20 ist eine transeuropäische Magistrale: Durch sie können unter anderem die nord- und nordosteuropäischen Verkehrsströme in Richtung Ruhrgebiet und Niederlande erheblich besser abgewickelt werden.
- Die A 20 wird die deutschen Seehäfen in Ost-West-Richtung deutlich besser verknüpfen.
- Die A 20 führt dazu, dass sich die Industriestandorte in Nordwestdeutschland vor allem in den Bereichen Luftfahrt, Chemie und Automobile schlagkräftiger vernetzen lassen.
- Die A 20 erleichtert das Anwerben qualifizierter Fachkräfte. Diese werden auf dem Markt heftig umworben und erwarten eine möglichst bequeme Anreise zu ihren Arbeitsplätzen.

³ Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e.V., www.a20-nie.de, Zugriff 26.2.2023.

⁴ Siehe www.kompodium-a20.de (herausgegeben von der Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-

West e.V. und dem Verkehrsclub Deutschland e.V., Landesverband Niedersachsen, Stand: Oktober 2015; Zugriff 25.3.2023).

- Die A 20 kräftigt den Mittelstand, weil sie den Radius seiner geschäftlichen Aktivitäten erweitert.
- Die A 20 entlastet die stauanfällige A 1 in erheblichem Maße.
- Die A 20 stärkt den Tourismus – in erster Linie, weil die küstennahen Tourismusstandorte besser miteinander verbunden und schneller an das Ruhrgebiet angekoppelt werden.
- Die A 20 bringt in der Bauphase beträchtliche Aufträge in die Region und sichert damit zusätzliche Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft.⁵



(Die Internetadresse heißt heute www.a20-nie.de, s. o. zur Historie des Trassen-Namens.)

⁵ www.pro-a20.com, Newsletter 04 2022 (www.pro-a20.com/app/download/12652834/Newsletter04_2022.pdf, Zugriff 23.2.2023).

⁶ Fakten-Check zu den Behauptungen von A 20-Lobbyisten in Wirtschaft und Politik, Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e.V., www.a20-nie.de, Zugriff 26.2.2023.

⁷ Dazu folgende Zitate, die diese These belegen: „In den peripheren ländlichen Räumen hat [...] weder die [...] Nähe zu Verdichtungskernen noch die Autobahnverfügbarkeit einen erkennbaren Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung.“ (Prof. Dr. M. Gather, 2013); „Bei der in Deutschland mittlerweile erreichten Qualität der Infrastruktur ist die Verfügbarkeit von entsprechenden Arbeitskräften eher standortbestimmend als die Infrastrukturanbindung. Somit werden Infrastruktur-

Was sind die wesentlichen Gründe gegen den Bau der Küstenautobahn?⁶

- Die Hälfte der immerhin rund 145 Kilometer langen Autobahntrasse würde über bis zu 20 Meter tiefe Moore führen. Tragfähigkeit und Kosten werden seitens der Befürworter völlig über- bzw. unterschätzt.
- Eine einmal zerstörte Natur und Landschaft ist unwiederbringlich verloren und kann niemals – auch nicht durch sogenannte „Ausgleichsmaßnahmen“ – ersetzt werden.
- Die A 20 führt durch mehr Verkehr und die Zerstörung von Moorböden zu mehr CO₂-Ausstoß. Sie ist das klimaschädlichste Verkehrsprojekt Deutschlands!
- Seit 30 Jahren zeigen Erfahrungen an anderen Autobahnen sowie wissenschaftliche Studien, dass die behaupteten wirtschaftlichen Effekte (Profit für die Regionen an der Autobahn, neue Arbeitsplätze) zumeist ausbleiben.⁷
- Der Nutzen der A 20 wird überschätzt. Es gibt hier keine verkehrlichen Engpässe, die A 20 ist nicht notwendig. Mit bestehenden Straßen, der Eisenbahn und den Wasserwegen gibt es Alternativen, die bei Bedarf umweltfreundlich und kostengünstiger ausgebaut werden können.
- Die A 20 wird anstatt behaupteter 4 Milliarden mindestens 7 Milliarden Euro kosten – voraussichtlich sogar erheblich mehr.

investitionen auch keinen dauernden bewertungsrelevanten Beschäftigungseffekt bewirken. [...] Hierbei wird unterstellt, dass die Qualität des bestehenden Verkehrsnetzes durch entsprechende Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen auch zukünftig hoch sein wird.“ (Intraplan/Planco/TUBS im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, 2015); „Der grundsätzlich positive Einfluss von Erreichbarkeitsverbesserungen auf das Wachstum von Volks- und Regionalwirtschaften wird in letzter Zeit von Teilen der Raumwissenschaft und Ökonomie vermehrt hinterfragt.“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2017). – Zitate entnommen aus: Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e.V., www.a20-nie.de, Broschüre „Unsere Wirtschaft“, Stand: August 2017, Zugriff 27.3.2023.

- Die A 20 wird mitnichten für die Anbindung der Seehäfen (Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Jade-Weser-Port Wilhelms- haven) an das Hinterland benötigt. Die Ost- West-Trasse der A 20 verläuft für diesen Zweck in falscher Richtung.

Politische Position 1: Schleswig-Holstein

Der Landtag von Schleswig-Holstein hat einstimmig (!) für den möglichst baldigen Bau der A 20 votiert. Auch die Grünen (!) stimmten mit ihrem Koalitionspartner, der CDU, dafür. Sicherlich werden sie das zähneknirschend getan haben, aber immerhin. Und sie lieferten dadurch den Projekt-Befürwortern herrliche Argumente.⁸

Politische Position 2: Niedersachsen

Im Koalitionsvertrag in Niedersachsen stehen eher undeutliche Aussagen zur A 20. Ein Blick in die Wahlprogramme von SPD und Grünen zur Landtagswahl in Niedersachsen verdeutlicht, dass die Positionen der Regierungspartner zur A 20 im Prinzip unvereinbar sind. „Wir sind für die konsequente Weiterplanung und den Weiterbau der A 20 über Elbe und Weser, einschließlich der A 26 bis Hamburg“, heißt es in dem Papier der SPD. Demgegenüber formulieren die Grünen: „Zur Verkehrswende gehört auch, dass wir die Abhängigkeit vom motorisierten Straßenverkehr nicht vorantreiben [...], indem wir immer neue Straßen bauen. Deshalb lehnen wir den Bau der A 20/A 26 [...] weiterhin ab.“ Bei den Koalitionsverhandlungen wurde dieser Konflikt anscheinend ausgeklammert. Denn im rot-grünen Koalitionsvertrag steht lediglich (unter Verweis auf die Zuständigkeit des Bundes), dass die Bundesregierung dabei unterstützt werde, die noch nicht umgesetzten Autobahnprojekte noch einmal unter den Aspekten des Klimaschutzes zu überprüfen. Explizit wird dabei die A 20 erwähnt. Im Detail steht im Koalitionsvertrag geschrieben: „Die Umsetzungen

aus dem bestehenden Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen in der Verantwortung des Bundes. Wir unterstützen die Bundesregierung dabei, bei den ausstehenden gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfungen neben der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung auch die Anforderungen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem Bundesklimaschutzgesetz zu berücksichtigen. Das gilt für den Neubau der A 20, der A 39, der A 33 Nord ebenso wie für den Neubau für die Bundesstraßen B 210n, B 212n, B 213 (E 233) und B 65.“

Politische Position 3: Die ÖDP Niedersachsen

Bereits im Wahlprogramm zur Landtagswahl 2018 hat die ÖDP den Bau der Küstenautobahn strikt und konsequent abgelehnt. Wir niedersächsischen Ökodemokraten unterstützen Umwelt- und Naturschutzverbände in diesem Bemühen. Und wir unterstützten den Schutz- und Klagefonds gegen die A 20 auch finanziell, um juristisch gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1 (im Landkreis Ammerland) vorzugehen. Zitat aus der Pressemitteilung des ÖDP-Landesverbands: „Bundes- und Landesregierung rennen weiterhin mit dem Kopf durch die Wand, um wider besseren Wissens ein unnützes Prestigeobjekt durchzuboxen.“⁹ Daran hat sich offenbar bis heute nichts geändert.

Unsere Forderungen, im Einklang mit den Natur- und Umweltschutzverbänden:

Verkehrswende jetzt!

Wir fordern die Bundesregierung auf, den Bundesverkehrswegeplan zu überarbeiten, die Planungen und den Weiterbau der A 20 zu stoppen und stattdessen in eine klimaschonende Verkehrswende zu investieren.

⁸ www.pro-a20.com, Newsletter 04 2022 (wie Anm. 5).

⁹ ÖDP Nds., Pressemitteilung vom 21. Juli 2018.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt A 20-Gegner

Die A 20-Gegner begrüßen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. Juli 2022 zum ersten Abschnitt (Westerstede bis Jaderberg, ca. 13 km) in Niedersachsen. Zwar hat sich das Gericht nicht mit den wichtigen Aspekten des Bedarfs und des Klimaschutzes näher befassen wollen und in dieser Frage an die Politik verwiesen; dennoch bestätigt das Urteil die Kritik der A 20-Gegner, die immer wieder auf fehlerhafte Ermittlungen hingewiesen hatten.¹⁰

Fazit:

Die Küstenautobahn zerstört Natur, ist klimaschädlich und nicht erforderlich. Außerdem verschlingt sie mindestens 7 Milliarden Euro, die hier unnütz verschwendet werden. Belegbare Sachargumente der A 20-Gegner werden weder vom Bundesverwaltungsgericht noch von der Bundes- und Landesregierung hinreichend beachtet. Und das unter Beteiligung der Grünen! **Für eine echte Verkehrswende bedarf es unser – der ÖDP!** [MD]



Aktive der ÖDP Ammerland (im Vordergrund) auf der großen Fahrrad-Sternfahrt mit zentraler Kundgebung auf Gut Hahn/Rastede, organisiert durch ein Bündnis aus „Moor bleibt Moor“, A 20-nie-Aktive, Fridays For Future, Campact, BUND und anderen A 20-Kritikern Niedersachsens und Schleswig-Holsteins, anlässlich des Bundesweiten Aktionstages zur klimagerechten Mobilitätswende am 5. Juni 2021. Foto: Martin Dreß

Newsletter der ÖDP, Landesverband Niedersachsen

Nr. 1/2023 [v1.3], Erscheinungsdatum: 1. April 2023.

Zu dieser Ausgabe beigetragen haben:

Carola Anders; Hendrik Dochhorn (Zusammenstellung, Layout); Martin Dreß [MD];
Eva-Maria Kastell [EMK]; Yorck Müller-Dieckert

V.i.S.d.P.: Ökologisch-Demokratische Partei (ÖDP), Landesverband Niedersachsen,
1. Vorsitzender: Yorck Müller-Dieckert. Landesgeschäftsstelle: Mauerstraße 15, 37154 Northeim.
E-Mail: info@oedp-niedersachsen.de | Internet: www.oedp-niedersachsen.de
Facebook: <https://www.facebook.com/oedpni/>