

im 30. Jahrgang



### Zu unserem Titelbild

Während der Biennale 2011 in Venedig ging der russische Milliardär Roman Abramowitsch mit seiner Luxusjacht »Luna« vor der Ausstellung in den Guardiini vor Anker. Zwei Jahre später beschwor der britische Künstler Jeremy Deller in seinem Wandgemälde »We sit starving amidst our gold...« im Britischen Pavillon der Biennale von 2013 den britischen Frühsozialisten William Morris herauf, wie er aus den Fluten aufsteigt und Abramowitschs Jacht zurück ins Meer wirft. Das archaische Bild vom Aufstand des Sozialreformers gegen das Symbol der Superreichen spielt auch im politischen Unterbewusstsein des heutigen Griechenlands eine zentrale Rolle. Der Kampf der Syriza gegen die Macht der Reeder-Oligarchie wirkt bis in die Vorbereitung des EMD hinein. – Mit freundlicher Genehmigung des Künstlers.

## Griechenland und der „Europäische Tag der Meere“ 2015 Docke, Zocker und Titanen

Seite 7

Unsere Themen  
Unsere Themen

Meeresbergbau – unnötig, teuer und riskant

Seite 11

FAO und Kleinfischerei – „Leitlinien“ sollen es richten

Seite 15

Emssanierung – Masterplan = Desasterplan

Seite 27

Gülle & Co. – Deutschlands Stickstoff-Politik stinkt

Seite 33, 37

## A-20-Planung: Kompensation für Naturzerstörung zerstört Natur

# Absurde Ausgleichsmaßnahmen

VON SUSANNE GRUBE

Die Trasse der geplanten „Küstenautobahn“

A 20 führt quer durch etliche Wiesenvogel-Lebensräume, allein ihr erster Abschnitt zwischen A 28 und A 29 würde knapp 30 Kiebitzbrutplätze vernichten. „Ausgeglichen“ werden soll diese Zerstörung auf dem ehemaligen Fliegerhorst „Friedrichsfeld“ südlich der B 437. Aber: Dieses Areal ist ein einzigartiges Naturjuwel mit zahlreichen geschützten Pflanzen- und Tierarten!

Eine aberwitzige Planungsidee...

Der erste, westlichste Abschnitt der geplanten A 20 liegt im Ammerland – in einer Region mit Hochmoorgrünland, das stellenweise wenig intensiv genutzt wird: Die Flächen sind häufig abgelegen, weitgehend siedlungsfrei, teilweise schwer zugänglich. Sie werden oft von familiengeführten bäuerlichen Betrieben bewirtschaftet, die die Besonderheiten des Moorbodens kennen: So wissen sie beispielsweise, wie wichtig der Erhalt der alten Gasnarbe ist, um den Boden dauerhaft bearbeiten zu können.

Die relativ kurzrasigen und blütenreichen Wiesen sind ein idealer Lebensraum für Wiesenvögel, denn sie erfüllen zwei Bedingungen, auf die diese angewiesen sind: Wiesenvögel brauchen freie Sicht, wenn sie auf dem Nest sitzen, um Feinde schnell erkennen zu können. Diese Bedingungen finden sie auf eher mageren, kurzrasigen Wiesen und nicht im Intensivgrünland mit schnellwüchsigen Grasarten. Und sie benötigen stoherfähigen Boden, in dem sie ihre Nahrung suchen können.

Deshalb findet sich in den beschriebenen Bereichen noch eine größere Anzahl von Wiesenvogel-Brutplätzen. Genau dort soll aber die Trasse der geplanten „Küstenautobahn“ A 20 verlaufen (1). Angesichts des dramatischen Rückgangs der Wiesenvogel-Populationen ist das schon unerfreulich genug. Aber es kommt noch schlimmer.

**Rund** die Hälfte der geplanten, 120 Kilometer langen A-20-Trasse zwischen Westerstede im Landkreis Ammerland und Drochtersen im Landkreis Stade verläuft durch bis zu 18 Meter tiefe Moore. Die Autobahn würde zahlreiche so genannte „verkehrsarme, unzerschnittene Räume“ – zerschneiden; Räume, die eine wichtige Funktion im Verbund europäischer

Schutzgebiete haben und von außerordentlicher Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt sind. Es handelt sich um wenig erschlossene, störungsfreie Gebiete, die ideale Lebensräume für Wiesenvögel darstellen. Mehr als die Hälfte der A-20-Trasse soll solche Räume zerschneiden. Kein Wunder, dass die A 20 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) unter dem Vorbehalt des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ steht: Das hohe Umweltrisiko wurde also schon im Vorfeld erkannt.

Zurück zum Abschnitt 1 durchs Ammerland: Bei der geplanten Trassenführung durchs Hochmoorgrünland ist es nicht erstaunlich, dass die A 20 allein hier die Brutplätze von rund 30 Kiebitzpaaren und von mehreren Paaren des Großen Brachvogels, von Feldlerche, Wachtel, Wiesenpieper, Braun- und Schwarzkehlchen sowie Austernfischer zerstören würde, wenn sie je gebaut würde. Über die gesamte A-20-Strecke in Niedersachsen dürfte die Zerstörung von Wiesenvogelbrutplätzen ein Vielfaches davon betragen.

Bei Vogelarten, die nach EU-Recht geschützt sind, ist es verboten, Fortpflanzungsstätten zu zerstören. Das Eintreten dieser „Verbotstatbestände“ kann umgangen werden, wenn durch so genannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt ist, dass zu keinem Zeitpunkt die ökologische Funktionsfähigkeit des Lebensraums und der Fortpflanzungsstätten beeinträchtigt wird. In der Planer-Sprache sind das so genannte CEF-Maßnahmen, die Abkürzung steht für „continuous ecological functionality“, übersetzt etwa Maßnahmen „zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion“. Das bedeutet: Die Maßnahmen müssen bereits einigermaßen sicher funktionieren, bevor der

*Ohne freie Sicht dank kurzrasiger Wiesen und stoherfähigen Boden zwecks Nahrungssuche können Kiebitze nicht überleben – und haben daher im Friedrichsfeld kaum eine Chance.*

FOTO: ANIKA BÖRRIES



Eingriff erfolgt. Für die Straßenbaubehörde ist es deshalb von großer Bedeutung für die Zulässigkeit eines Projekts, geeignete Ausgleichsmaßnahmen – beispielsweise für die Zerstörung von Wiesenvogel-Brutplätzen – vor Baubeginn realisiert zu haben.

**Damit** nicht genug: Wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass durch die CEF-Maßnahmen die ökologische Funktionsfähigkeit dauerhaft gesichert werden kann, kommt das Projekt in die so genannte Ausnahmeprüfung nach Artikel 16 der FFH-Richtlinie, wonach eine Befreiung von den Verboten erforderlich wird. Das ist (fast) der einzige Punkt in dem gesamten Planungsverfahren, in dem der Bedarf dieser Autobahn überprüft werden kann – für die Straßenbaubehörde ebenso wichtig wie für die Gegner des Projekts. Denn für die A 20 gibt es – realistisch betrachtet – keinen Bedarf. Hier trifft sich also die Angst der Planungsbehörde mit der Hoffnung der Gegner, dass das Vorhaben (endlich) gestoppt werden könnte.

Nur für die geplanten Eingriffe auf Ammerländer Gebiet betrüge der Flächenbedarf für artenschutzrechtlichen Ausgleich zerstörter Offenlandbiotope 70-80 Hektar. Das entspricht in etwa der Fläche eines landwirtschaftlichen Betriebes. Um Konflikte mit der Landwirtschaft zu vermeiden und vor allem die mutmaßliche Akzeptanz des Projekts bei den Landwirten nicht zu gefährden, sollen die Kompensationsmaßnahmen private Betriebsflächen möglichst schonen, es soll vorrangig auf öffentliche oder angebotene Flächen zugegriffen werden.

Mit dem rund 250 Hektar großen Standortübungsplatz „Friedrichsfeld“ südwestlich von Varel glaubt die Straßenbaubehörde, ein geeignetes Gelände für den Ausgleich für die Zerstörung der ammerländischen Wiesenvogel-Brutplätze gefunden zu haben. Friedrichsfeld liegt zwar in einem anderen Landkreis (Friesland) und ist rund 15 Kilometer (Luftlinie) vom Eingriffsort entfernt. Es befindet sich aber – wie gesetzlich



*Neuntöter, Großer Schillerfalter, Orchideenwiese – der überwiegende Teil des Friedrichsfeld-Geländes ist amtlich als schutzwürdig eingestuft worden.*

FOTOS (3): KLAAS HERMANN DIDDENS

– im gleichen Naturraum der sich weit erstreckenden Oldenburgisch-Ostfriesischen Geest. Allerdings ist ein funktionaler Zusammenhang weder aufgrund der Entfernung noch und vor allem wegen der örtlichen Ausstattung gegeben.

Friedrichsfeld ist ein ehemaliger Fliegerhorst, der in den 1960er Jahren von der Bundeswehr übernommen und als Standortübungsplatz genutzt wurde. Die militärische Nutzung wurde 2007 aufgegeben. Die Fläche ist im Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, also in öffentlicher Hand. Das Gelände ist charakterisiert durch den teilweise kleinräumigen

Wechsel von offenen Wiesenbereichen, Waldstücken, Feuchtbiotopen und Gebüschgruppen. In der Mitte des Gebiets finden sich große offene Wiesenflächen, die extensiv landwirtschaftlich als Mähwiese genutzt werden. Der nördliche Bereich ist mehr oder weniger bewaldet, im Süden kommt ein Mosaik aus Grünland mit Gebüschgruppen, Wald und Sumpfgewässern vor. Der Boden des ehemaligen Heidegebiets ist überwiegend mager, es sind aber auch feuchte, lehmige Bereiche anzutreffen.

Für die Straßenbaubehörde liegt der Vorteil auf der Hand. Es würden keine produktiven landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen und die bundeseigene Fläche steht bisher nicht unter Schutz. Es könnte frühzeitig mit der Entwicklung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen begonnen werden, ohne dass es jemanden stören würde. Denn der Nachweis, dass die Maßnahmen bereits beim Bau der Autobahn greifen können, ist, wie oben aufgezeigt, Voraussetzung für den Baubeginn.

**Die** Sache hat allerdings mehr als einen Haken. Friedrichsfeld ist schutzwürdig! Die BUND-Gruppen Friesland und Ammerland konnten insgesamt mehr als 300 Pflanzenarten nachweisen, davon 46 Arten der Roten Liste (einschließlich Vorwarnliste). Herausragend ist das Vorkommen von sechs Orchideenarten, die teilweise zu mehreren Tausend in Erscheinung treten. Von bisher 66 nachgewiesenen Moosarten stehen sieben Arten auf der Roten Liste. Für die Pilzgruppe der Saftlinge, die artenreiches Grünland kennzeichnen, gelang der Nachweis von neun Arten, wovon fünf als gefährdet gelten. Das Vorkommen wird von Experten als außerordentlich für Deutschland angesehen. Detail am Rande: Die Planer hatten bei der Ersterfassung lediglich vier Pflanzenarten der Roten Liste gefunden – so viel zur Gründlichkeit der Untersuchungen...

Noch ohne systematische Erfassung wurden von den Naturschützern bereits 40 Tierarten

der Roten Liste registriert. Besonders bemerkenswert sind mehrere Neuntöterpaare, zahlreiche Widderchen (eine Schmetterlingsfamilie) unterschiedlicher Arten sowie der Große Schillerfalter, für den der Erstnachweis in diesem Raum gelang. In großer Ausdehnung kommen mehrere Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie vor, darunter großflächig der Typ „Magere Flachlandmähwiesen“ (amtlich: LRT 6510) in einer artenreichen Ausprägung, wie sie im Nordwesten ihresgleichen sucht. An gesetzlich geschützten Biotopen sind zu nennen Erlensumpfwald, Weiden-Sumpfwald, Weiden-Sumpfbüsch, Naturnahes Stillgewässer, Landröhrichte, Nasswiesen sowie Zwergstrauch- und Trockenrasen. Der überwiegende Teil des Geländes ist vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) bei der Kartierung als schutzwürdig eingestuft worden. Nicht vergessen werden darf das einzigartige Landschaftsbild mit kleinräumigem Wechsel von offenen Wiesenbereichen, Feuchtbiotopen, Wald und Gebüschgruppen, das immer mehr Erholungssuchende in den Bann zieht.

Insgesamt ist das Gelände ein Juwel in vielerlei Hinsicht, vor allem aber ein Genpool für ehemals verbreitete Arten, die man heute im Grünland nicht mehr finden kann. Dazu zählen beispielsweise Kammgras, Kleiner Klappertopf, Flockenblume, Augentrost, Tausendgüldenkräuter, Margerite und viele mehr, die dort allesamt in hoher Individuenzahl vorkommen.

Vor allem aber ist Friedrichsfeld nicht geeignet für die Ansiedlung von Wiesenvögeln als Ausgleich von Eingriffen im Ammerland: Im zentralen Bereich herrschen zwar theoretisch geeignete Bedingungen für Wiesenvögel vor – offene Landschaft und kurzrasige Wiesen. Der Kiebitz konnte aber bisher als Brutvogel nicht nachgewiesen werden, auch nicht der Große Brachvogel. Es fehlt nämlich der stocheffähige Boden. Die Vögel fänden zwar durchaus geeignete Bedingungen zum Brüten, würden

## Rezension: „Das Ende der Ozeane“

### Kompetent, betulich, unpolitisch

Latif, Mojib: „Das Ende der Ozeane – Warum wir ohne die Meere nicht überleben werden“; Freiburg/Basel/Wien, 2014; Verlag Herder; gebunden, 319 Seiten; ISBN: 978-3-45131-237-3; Preis 22,99 Euro.

Mojib Latif ist nicht nur ein angesehener Meteorologe und Ozeanograph – sondern einer, der sich immer wieder und beharrlich in den Medien zu präsentieren weiß. In etlichen Fernsehsendungen, Zeitschriftenbeiträgen und einigen Büchern hat sich der GEOMAR-Forscher (zugleich Vorstandsmitglied des Deutschen Klima-Konsortiums) als Warner vor dem prognostizierten Klimawandel und seinen verheerenden Folgen profiliert und sich dabei auch eloquent gegen etliche Kritiker behauptet. Nun hat Mojib Latif sich der Situation der Ozeane und Meere angenommen und ist in einem handlichen Büchlein der Frage nachgegangen, „warum wir ohne die Meere nicht überleben werden“: Dieser Untertitel seines aktuellen Werkes deutet allerdings bereits an, warum dieses Buch trotz aller beeindruckenden inhaltlichen Kompetenz als – nun, ja: verzichtbar zu bewerten ist: Die „Wir“-Attitüde nervt.

Es ist sicher nicht übertrieben – und schon gar nicht überflüssig –, die Ozeane als Ursprung allen Lebens zu beschreiben, ihre natürliche Schönheit hervorzuheben und ihre Gefährdung durch anthropogene Aktivitäten zu geißeln. Latif leistet das auf anschauliche Weise, verknüpft Fakten zu Zusammenhängen, beschreibt verständlich fundamentale Gegebenheiten. Er erklärt etwa die Bedeutung von Meeresströmungen für das Leben und das Klima, erläutert das 2010 (leider viel zu früh und unvollkommen) beendete Projekt der ozeanischen „Volkszählung“ und rundet dies ab mit einem Blick in die unbekanntere Tiefsee. Er skizziert die Prozesse, die zur zunehmenden Versauerung der Meere beitragen, und die daraus sich ergebenden Folgen. Er widmet sich dem Ausmaß und der Konsequenzen von Meeresverschmutzung durch Erdöl oder Radioaktivität oder Unmengen Plastikmülls, streift auch – zu knapp, vielleicht – die wachsende Gier auf die Rohstoffe der Meere. Wenngleich wichtige Aspekte wie Fischerei oder Schifffahrt und Hafenbau samt Folgen für Randmeere oder Küstenstrukturen etwas zu kurz kommen, beeindruckt Latif doch durch eine „Schreibe“, die sich vor allem an Laien richtet – für Engagierte lassen sich Wiederholungen von Bekanntem nicht vermeiden. So weit, so gut.



Als problematisch empfindet man als Rezensent indes Latifs Stil und seine oftmals lästige Eindringlichkeit. Vielleicht glaubt er ja fest daran, dass seine

Zeilen gerade für Laien lesenswerter werden, wenn er diese mit erhobenem Zeigefinger und persönlicher Ansprache einzubeziehen versucht – es ist, mit Verlaub, eine oft plumpe Vertraulichkeit, die einen nervt. Dies um so mehr, als Latif mit seiner ebenso penetranten wie betulichen „Wir“-Attitüde so tut, als trügen „wir Menschen“ alle gleichermaßen Schuld an der Misere – kaum ein Wort verliert er indes über Verursacher und Opfer, über vermeintliche Gewinner und tatsächliche Verlierer oder über die engagierten Bemühungen vieler, etwas an den Ursachen und Folgen zu ändern.

„Das Ende der Ozeane“, wie Latif es drohend skizziert, wäre Folge des Agierens globaler Machtstrukturen, von wirtschaftlicher Ausbeutung, von Gier, von anhaltender Missachtung kompetenter Warnungen: Nicht „wir“ überhören die langjährigen Rufe von Latif und vielen seiner KollegInnen, nein, sie werden vorsätzlich politisch ignoriert, weil anderenfalls Verhältnisse geändert werden müssten. „Immense Ungerechtigkeiten werden sich Bahn brechen“, beschreibt Latif etwa die Folgen regionaler Klimaveränderungen. Ja, und? Gibt es die nicht längst? Wer ist verantwortlich, was ist zu tun? – Wer, wie etwa der Rezensent der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“, Latif „freudige Emphase“ für die Ozeane bescheinigt, liegt nicht falsch, gräbt aber nicht tief genug. Denn Emphase kann auch Widersprüche verkleistern – und eben das tut Latif, nicht nachweislich bewusst, vermutlich eher im Überschwang. So gesehen, ist sein Buch schlicht unpolitisch. Und das ist nicht nur schade, sondern auch des Themas unwürdig.

Abschließend eine Bemerkung zur Buchgestaltung: Ob ein Verzicht auf eine zweifellos mögliche reichhaltige Bebilderung gerade bei einem an Laien gerichteten Sachbuch sinnvoll ist, darüber kann man diskutieren. Wenn aber auch die Illustration wesentlicher Inhalte – wie etwa die Darstellung von Meeresströmungen oder Temperaturentwicklungen im globalen Maßstab – nur im Miniatur-Schwarzweiß-Format erfolgt, dann ist das optisch schwierig und somit potenziell missverständlich: unnötig und schlecht.

Burkhard Illsner



Zwei von neun Saftlings-Arten, deren jetzige Bestände bei Umbau des Friedrichsfeldes zwecks A-20-Ausgleich gefährdet wären.

FOTOS (2): THOMAS HOMM

aber verhungern, weil sie in den trockenen und durch Militärfahrzeuge vermutlich auch verdichteten Sandböden nicht stochern und somit keine Nahrung finden könnten.

Um einen adäquaten Ausgleich für die Zerstörung von Wiesenvogel-Brutplätzen erzielen zu können, soll folglich der gesamte südliche Bereich „umgebaut“ werden. Sämtliche Gehölzbestände sollen entfernt werden, darunter auch die geschützten Sumpfwälder mit großen Orchideenvorkommen und Teile der Bruthabitate des Neuntötters. Es sollen Blänken und zusammenhängendes Feuchtgrünland hergestellt werden, eine ganzjährige Beweidung der Flächen ist vorgesehen. Aufgrund der Standortbedingungen muss aber bezweifelt werden, dass selbst mit diesen Maßnahmen die Voraussetzung für die Ansiedlung von Wiesenvögeln geschaffen werden können. Denn es müsste ja ein in weiten Teilen eher magerer, trockener Bereich „feucht“ und stocheffähig gemacht werden.

Zudem würde sich durch die Umnutzung von der Wiesen- zur Weidenutzung der wertvolle Lebensraumtyp der mageren Flachlandmähwiesen verändern und wäre gefährdet. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen würden also ihrerseits wertvollste Lebensräume zerstören, was nicht im Sinne der Eingriffsregelung sein kann. Die Planung ist ein Stück aus dem Tollhaus – anders kann man den beabsichtigten, zum Scheitern verurteilten Frevel an diesem schützenswerten Kleinod nicht bezeichnen.

Die oben beschriebene CEF-Maßnahme würde sich einreihen in zahllose andere, die ihre Funktion nicht erfüllen können. In einer aktuellen Untersuchung der Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen wurde beispielsweise geprüft, ob solche Maßnahmen überhaupt geeignet sind, einen Ausgleich für eine bestimmte Art so sicherzustellen, dass dies den rechtlichen Anforderungen

genügt (2). Nach den Ergebnissen der Studie bestehen daran erhebliche Zweifel.

Zur Beantwortung der Fragestellung wurden ausgewiesene Art-Experten befragt, die Wirksamkeit von 231 konkret in NRW geplanten Maßnahmentypen zu beurteilen. Es zeigte sich, dass ein Drittel der Maßnahmentypen von den Experten mit den Werten „funktionieren sicher nicht“ oder „funktionieren wahrscheinlich nicht“ eingestuft wurden. Knapp ein Drittel erhielt „funktionieren sicher“ oder „funktionieren wahrscheinlich“, wobei die Bewertung „funktioniert sicher“ nur für einen einzigen Maßnahmentyp abgegeben wurde. Etwas mehr als ein Drittel wurde mit dem Mittelwert „funktionieren vielleicht, vielleicht aber auch nicht“ bewertet. Insgesamt wurden also erhebliche Mängel bei der Planung von CEF-Maßnahmen deutlich und zwar bereits auf der Planungsebene, die hier bewertet wurde. Berücksichtigt man, dass in der praktischen Umsetzung oft (weitere) gravierende Mängel zu verzeichnen sind und der zeitliche und räumliche Aspekt bei der Bewertung überhaupt nicht betrachtet wurde, ergibt sich ein geradezu erschütterndes Bild: Der übergeordnete Zweck und die Einhaltung des strikten Rechtes, das mit der FFH-Richtlinie verbunden ist, nämlich der Erhalt und die Bewahrung der biologischen Vielfalt, werden in der Praxis der CEF-Maßnahmenplanung deutlich verfehlt. Für Friedrichsfeld kann jetzt schon prognostiziert werden, dass die dort vorgesehenen CEF-Maßnahmen die Ergebnisse aus NRW mit einem weiteren, traurigen Beispiel bestätigen werden.

Es muss immer wieder betont werden, dass der Bau der A 20, der verantwortlich wäre für diese Zerstörung wertvoller Natur, verkehrlich überflüssig und volkswirtschaftlich unsinnig ist. Die A 20 wird nicht nur wertvolle Naturgebiete und relativ unberührte Landschaften

zerschneiden. Sie bedroht vor allem auch die regionale Wirtschaft durch Kaufkraftabfluss. Für die Häfen ist die A 20 nachweislich entbehrlich, da der Verkehr aus den Häfen nach Süden und Südosten geht, die A 20 aber eine Ost-West-Verbindung schaffen soll (3). Für den Transitverkehr liegt die A 20 weit entfernt von den Haupttransitachsen durch Deutschland, die sich mit der A 2 und der A 4 viel weiter südlich befinden (4).

Ein Bedarf für diese Autobahn, der die zu erwartenden Ausgaben von mehr als drei Milliarden Euro einschließlich Elbquerung (nach offiziellen Kostenschätzungen) rechtfertigen könnte, ist nicht zu erkennen. Der nur geringe verkehrliche Nutzen rechtfertigt nicht die hohen Ausgaben und den massiven Eingriff in Natur und Landschaft – wie die zahlreichen Wiesenvogel-Lebensräume, die sich wie eine Perlschnur entlang der gesamten A-20-Trasse aufreihen und zunichte gemacht würden, wenn die Autobahn gebaut würde.

Nicht erst die Ausgleichsplanung erscheint wie ein Aberwitz – schon die Planung einer Parallelstrecke zur inzwischen sechsspurig ausgebauten A 1 ist vor dem Hintergrund der eigentlichen Herausforderungen der Zukunft würdig, endgültig ins Tollhaus verbannt zu werden. ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. [http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=21139&article\\_id=78526&psmand=135](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21139&article_id=78526&psmand=135)
2. Gerhard, Michael, et al. (2014): „Europäischer Artenschutz im Blindflug“; in: „Naturschutz und Landschaftsplanung“ 46 (11), 2014, S. 329-335.
3. Grube, Susanne: „Eine Geisterbahn für die Seehäfen“; in: WATERSKANT, Jg. 26, Heft 2 (Juni 2011), S. 23 ff.
4. Grube, Susanne: „Magistrale oder Marginalie...“; in: WATERSKANT, Jg. 29, Heft 3 (September 2014), S. 29 ff.