
Kompendium

Autobahn A 20

von Westerstede bis Drochtersen

Fakten – Hintergründe – Alternativen

Impressum

Herausgeber



Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e. V.



Verkehrsclub Deutschland e. V.
Landesverband Niedersachsen

Ansprechpartner und v.i.S.d.P.:

Manfred Schuster
1. Vorsitzender der Schutzgemeinschaft ländlicher
Raum Nord-West e. V.
Malser Weg 2, 27616 Beverstedt

Redaktion

Susanne Grube, Georg Pape, Peter Schühle,
Manfred Schuster, Gerd Warstat

Layout

Stephan Selle

Fotos und Abbildungen

Das Copyright an den Fotos und Abbildungen liegt
bei den im Quellenverzeichnis genannten Urhebern

Oktober 2015

Inhalt

Impressum	2
Inhalt	3
Geschichte der A 20 (A 22)	4
Steckbrief	6
Vorhandene Infrastruktur	7
Betroffene Orte	8
Auswirkungen	9
Verkehr	10
Hinterlandanbindung	11
Transeuropäische Netze	12
Wirtschaft & Arbeitsplätze	14
Landwirtschaft	16
Tourismus	18
Lebensqualität	19
Klima, Umwelt und Natur	20
Lobbyismus	21
Kosten der Strecke	22
Kosten des Elbtunnels	23
Verkehrliche Alternativen	24
Fazit	26

Geschichte der A 20 (A 22)

In den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts 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. Schließlich wurde das Projekt Ende der siebziger Jahre aber fallen gelassen – mutmaßlich wegen des wachsenden Umweltbewusstseins, des fehlenden Geldes und des geringen Nutzens.

Hintergrund könnte noch ein anderer sein. Die Planungen für einen Wesertunnel wurden konkreter. Dieser sollte wegen des erheblichen Widerstands aus der Region nicht in einen Zusammenhang mit der Autobahn gestellt werden. Die A 22 wurde aus dem Raumordnungsprogramm gestrichen. Von offizieller Seite dementierte man immer wieder einen Zusammenhang des Tunnels mit der Küstenautobahn.

Für die Verbindung mit der A 20 aus Schleswig-Holstein wurde die Hamburg nahe Variante direkt an die A 1 bei Sittensen festgelegt („Krause-Bogen“). Inzwischen war außerdem die Verbindung von den Niederlanden nach Schleswig-Holstein über die A 28, A 1 und A 7 fertiggestellt (siehe Karte).



Entgegen den anderslautenden Äußerungen im Vorfeld ließen Niedersachsen, die IHK und die hiesigen Landräte bereits während des Wesertunnelbaus das Projekt A 22 wieder aufleben. Dies gipfelte in einer Entscheidung zur Küstenautobahn A 22 drei Jahre vor Fertigstellung des Wesertunnels.

Die A 20 steht ganz am Anfang

2003 beschloss die Bundesregierung einen neuen Bundesverkehrswegeplan und wies die Küstenautobahn A 22 im weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag aus. Im Januar 2004 wurde der Wesertunnel für den Verkehr freigegeben.

Im Oktober 2005 erfolgte der „Startschuss“ für die Planung der Küstenautobahn A 22 durch den niedersächsischen Wirtschaftsminister Walter Hirche, der noch 1989 die A 22 „ersatzlos streichen“ lassen wollte und damals erklärte: „...wollen und werden weder der Bund noch das Land Niedersachsen die Pläne für diese (...) Maßnahme neu aufleben lassen“.

2007 wurde das Raumordnungsverfahren eingeleitet. An dessen Ende stand 2009 die Landesplanerische Feststellung. Die Linienbestimmung erfolgte Mitte 2010. Dabei wurde eine von der landesplanerischen Feststellung abweichende Linie bestimmt – wohl einmalig in der Bundesrepublik. Aus planungstaktischen Gründen änderte man den Namen der geplanten Trasse. Sie heißt jetzt A 20.

Von sieben Abschnitten wurde bisher nur für zwei das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Planfeststellungsbeschlüsse gibt es noch keine. Auch wenn es nach dem kleinen Exkurs in die Geschichte nicht so aussehen mag: Gemessen am planungsrechtlichen Verfahrensstand steht die A 20 in Niedersachsen noch ganz am Anfang.

Das Ziel dieses Kompendiums ist es, Fakten und Hintergründe zu diesem Projekt aufzuzeigen und Alternativen anzuregen.

Steckbrief



Projekt

Neubau der A 20 (vorher A 22) zwischen Westerstede (A 28) und Drochtersen (geplanter Elbtunnel)

Planungsträger

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland

Betroffene Landkreise

Ammerland, Friesland, Wesermarsch, Cuxhaven, Rotenburg (Wümme), Stade

Länge

120 km

Breite

Fahrbahn 31 m,
Trassenbreite ca. 50 m

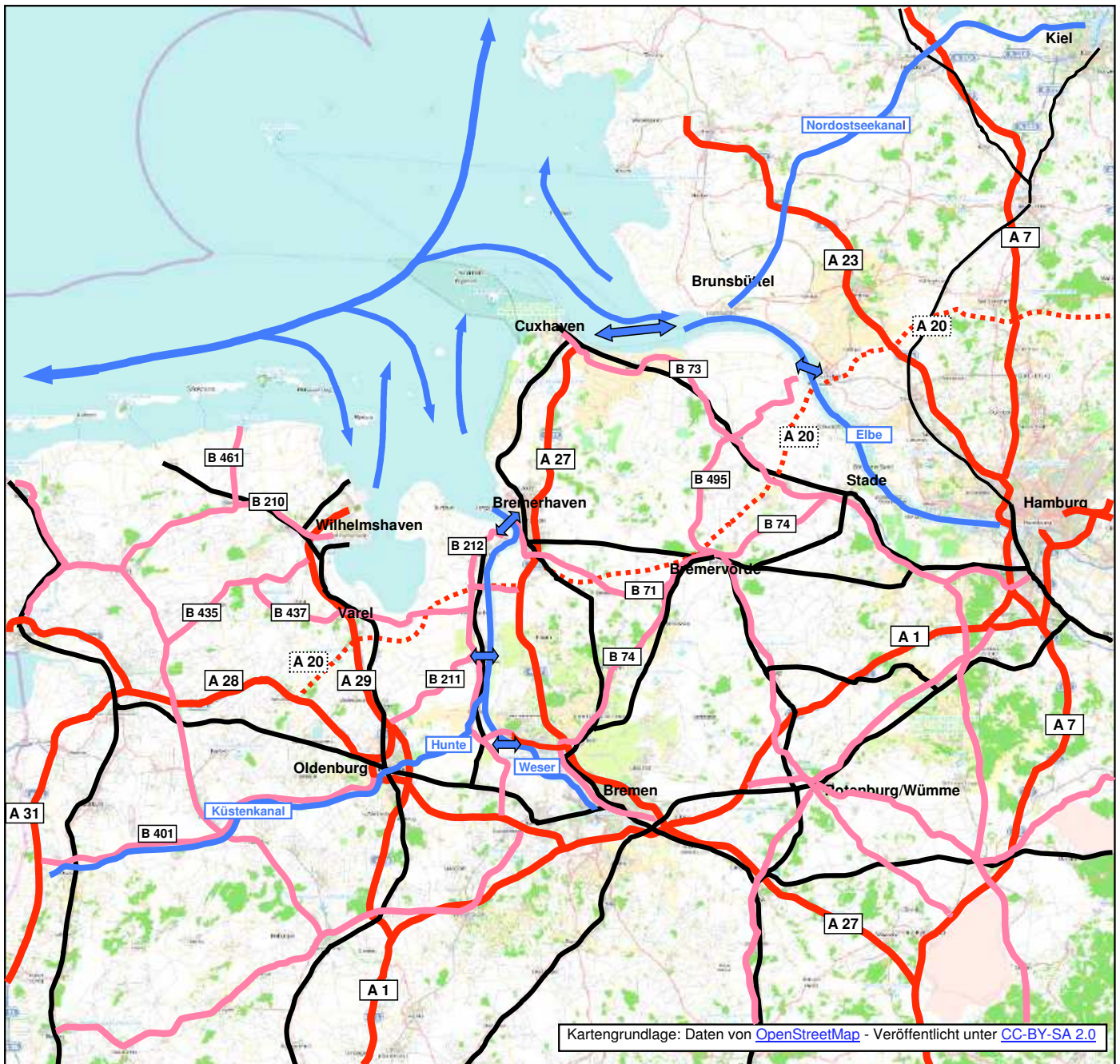
Umweltrisikoeinschätzung

Bundesverkehrswegeplan 2003:
Höchste Umweltrisikostufe,
Einordnung in „weiteren Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“

Raumwiderstand

Im gesamten Planungsraum: Streusiedlungen, hoher Anteil an Moorebenen, starke Betroffenheit verkehrsarmer, unzerschnittener Räume, europäische Schutzgebiete

Vorhandene Infrastruktur



Vorhandene Verkehrsinfrastruktur im Nordwesten

- | | |
|---|---|
| — Autobahn | — Bahntrasse DB, EVB |
| — Bundesstraße | — Wasserstraße |
| - - - - Zur Information: Geplante A 20 | ↔ Fähre |

Betroffene Orte

Westerstede →

Stellhorn, Groß Garnholt, Hellermoor, Garnholterdamm, Hollen, Dringenburg, Spohle, Dringenburger Moor, Herrenhausen, Wapeldorf, Lehe, Bekhausermoor, Bekhausen, Hahn, Nethen Hahner Moor, Lehmdermoor, Delfshausen, Jaderkreuzmoor, Jaderlangstraße, Südbollenhagen, Mentzhausen, Rüdershausen, Neustadt, Frieschenmoor, Kötermoor, Schweierfeld, Schwei, Hobeneck, Hay-



enwärf, Alte Kanzlei, Oberdeich, Edschenburg, Beckum, Havendorf, Düddingen, Hiddingen, Havendorfer Sand, Kleinensiel, Buschsand, Dedesdorf, Wiemsdorf, Maihausen, Büttel, Holte, Speckje, Stotel, Fleeste, Nesse, Welle, Siedewurt, Hohewurth, Nückel, Loxstedt, Bexhövede, Düring, Friedrich-Wilhelmsdorf, Stinstedt, Lunestedt, Heerstedt,

Westerbeverstedt, Dohren, Plumpsfort, Börgershausen, Heyerhöfen, Lohe, Wehldorf, Osterndorf, Wollingst, Abelhorst, Frelsdorf, Appeln, Thebue, Hipsstedt, Oerel, Oerel Bahnhof, Hinter Dillen, Glindmoor, Glinde, Mehedorf, Kiel bei der Höhne, Bremervörde, Höнау-Lindorf, Ebersdorf, Niederochtenhausen, Mülheim, Hude, Behrste, Gräpel, Estorf, Weißenmoor, Oldendorf, Bossel, Burweg, Milchstelle, Himmelpforten, Horst, Kajedeich, Hörnsteeg, Breitenwisch, Burg, Hammahermoor, Engelschoff, Wasserkrug, Ritschermoor, Gauensiekermoor, Drochtersermoor, Ritsch, Assel, Gauensiek,

→ Drochtersen

Auswirkungen



Die A 20 ...

trennt

Nachbarschaften, Rad- und Wanderwege, Erholungsgebiete, traditionelle Wildwechsel, wichtige Beziehungen zwischen europäischen Schutzgebieten

versiegelt

fruchtbare Böden, wertvolle Grundwasserentstehungsgebiete

zerstört

Wohngebäude, wertvolle Natur, bedeutende Tierlebensräume und Brutgebiete, unzerschnittene Landschaften, biologische Vielfalt

beeinträchtigt

Lebensqualität und Heimat, Landwirtschaft, Naturschutzgebiete

schädigt

Klima, Mooregebiete, alte Wälder, regionalwirtschaftliche Entwicklung

verlärm

Wohnungen und Wohnumfeld, Tierlebensräume, Erholungsgebiete

verhindert

regionaltypische Entwicklung von Landschaften und lokalen Wirtschaftsräumen

entwertet

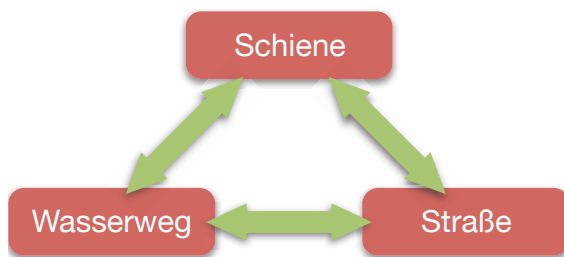
Häuser und Grundstücke, Erholungsgebiete

verschlingt

mehr als drei Milliarden Euro Steuergelder

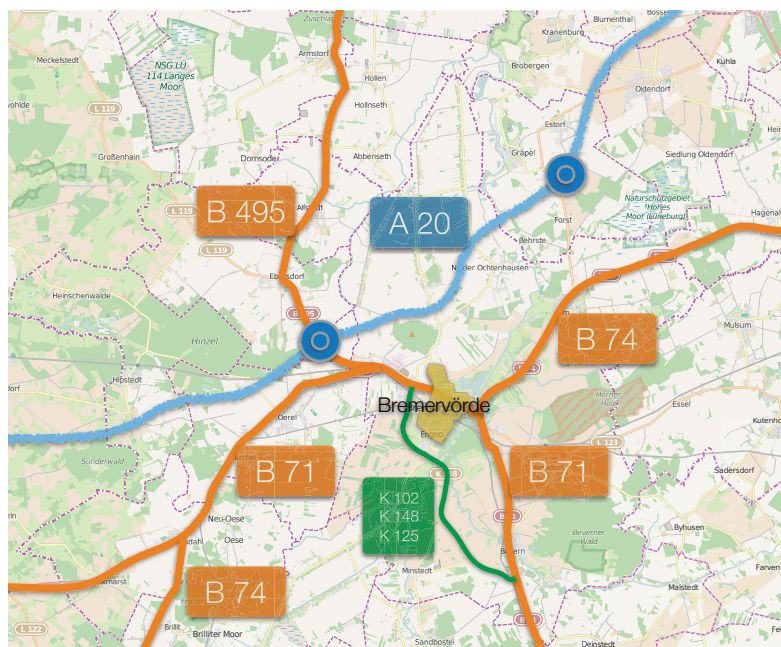
Verkehr

Eine verantwortungsvolle Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur muss sich gleichrangig an den folgenden drei Zielen orientieren:



- Pflege der vorhandenen Verkehrsträger
- Entwicklung und Bereitstellung intelligenter Lösungen zur Verknüpfung der vorhandenen Verkehrsträger Schiene, Wasserweg und Straße
- Förderung umweltschonender Verkehrsträger, wie Schiene und Wasserwege, um CO₂-Emissionen zu reduzieren.

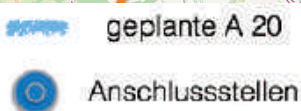
Die bestehende Verkehrsinfrastruktur zwischen Ems, Weser und Elbe ist gut. Es gibt keine Engpässe. Die Mittelzentren sind durch leistungsfähige Bundesstraßen, die übrigen Orte durch ein Netz von Landes- und Kreisstraßen miteinander verbunden.



Beispiel Bremervörde

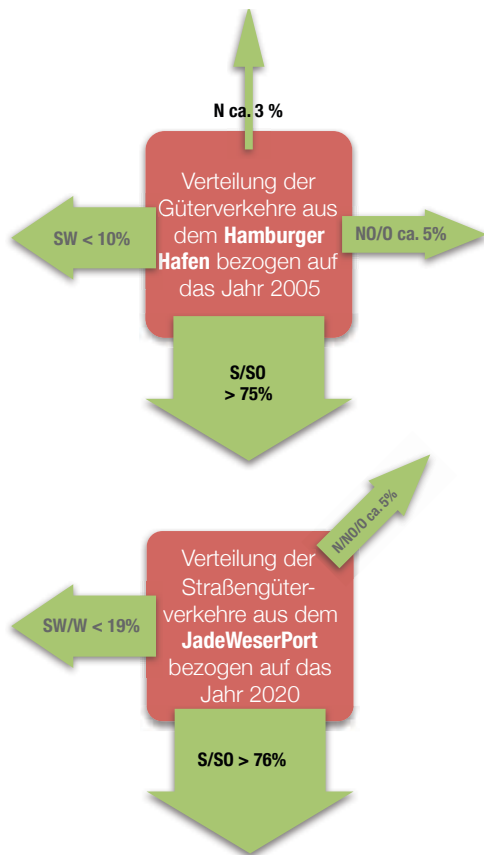
Die A 20 wird Orte an den Bundesstraßen 71 und 74 nicht vom Durchgangsverkehr entlasten. Zählungen belegen, dass der größte Teil des Verkehrs regional begründet ist. Nur 14 % des Verkehrs in Bremervörde ist Durchgangsverkehr.

Eine A 20 mit weit auseinanderliegenden Anschlussstellen wird Bremervörde nicht entlasten. Die hohen Kosten für den Bau der Autobahn verhindern auf Jahrzehnte Investitionen in sinnvolle, kleinräumige Verkehrslösungen wie Ortsumgehungen und den dreispurigen Ausbau von Bundesstraßen.



Bedarfsgerechte Ortsumgehungen sind schneller und wesentlich günstiger zu realisieren, bringen tatsächliche Entlastung für die Orte und verbessern die Infrastruktur für die heimische Wirtschaft.

Hinterlandanbindung



N = Nord
 NO/O = Nordost-Ost
 N/NO/O = Nord-Nordost-Ost
 S/SO = Süd-Südost
 SW = Südwest

Mehr als 70 Prozent der Warenströme aus den norddeutschen Seehäfen gehen in den Süden und Südosten. Die A 20 verläuft als Ost-West-Trasse für diesen Zweck in falscher Richtung.

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven sowie die Häfen Bremerhaven und Hamburg sind direkt an Autobahnen und leistungsfähige Trassen der Deutschen Bahn AG angebunden. Das Elbe-Weser-Dreieck verfügt zusätzlich über eine eigens für den Güterverkehr ertüchtigte Eisenbahnstrecke der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB).

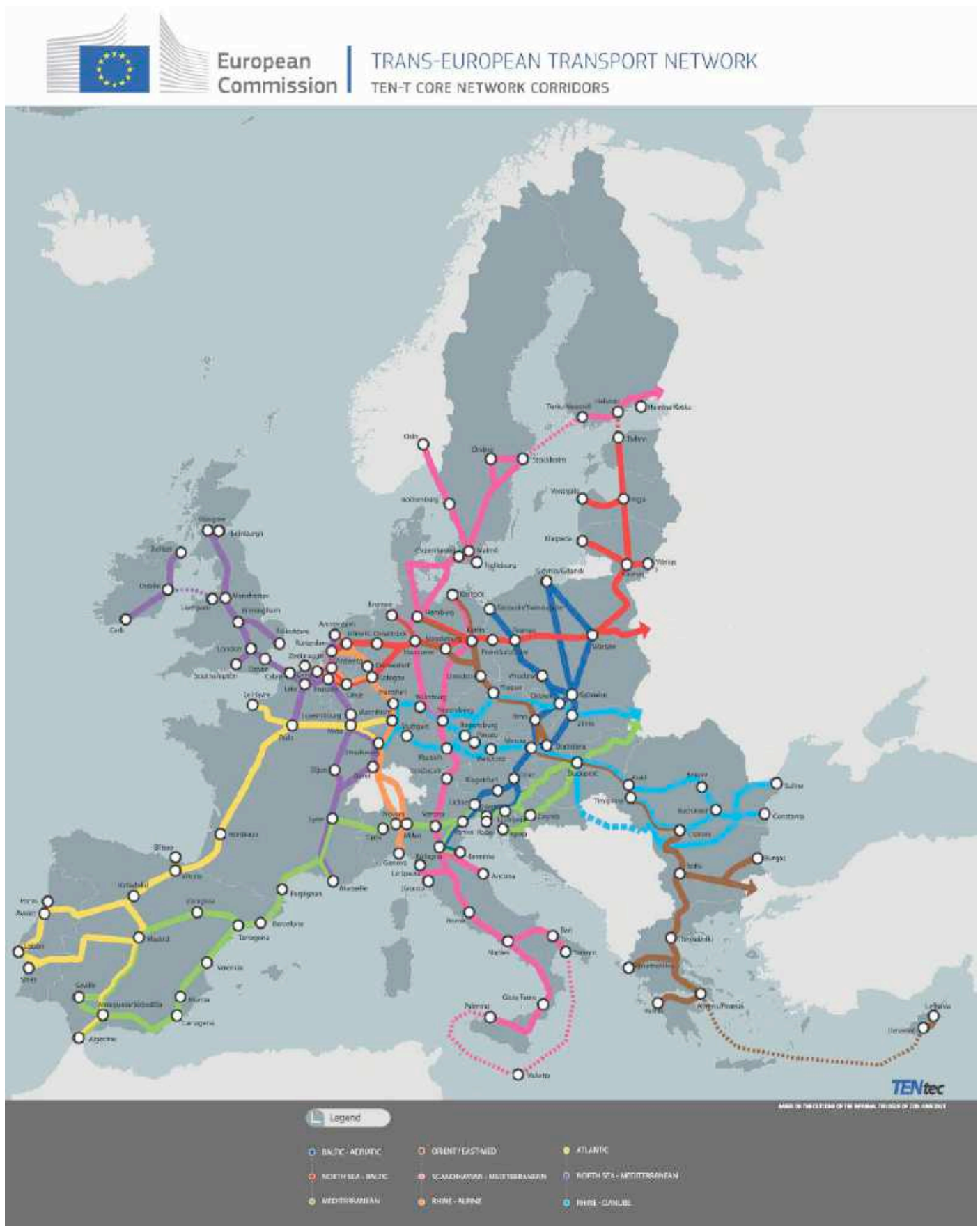
Die Strecke der EVB ist eine direkte Verbindung für den Güterverkehr zwischen den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg. Auch die Anbindung der Häfen in den Süden kann von dieser Bahn ergänzend übernommen werden, was zur Entlastung der Bahnknoten Bremen und Hamburg beiträgt.

Grundsätzlich gilt: Die natürliche Verbindung zwischen Häfen ist der Wasserweg. Zubringer- oder Feederschiffe sind hervorragend geeignet, die Ladung der Containerriesen nach Skandinavien und in die Ostseeregion zu transportieren. Die Häfen der skandinavischen und baltischen Staaten werden mittlerweile wöchentlich direkt bedient.



Die A 20 würde lediglich die Infrastruktur für die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) verbessern. Sie bekämen eine zusätzliche, mit deutschen Steuermitteln finanzierte Rollbahn in die skandinavischen und osteuropäischen Länder. Das verringert die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen und kostet Arbeitsplätze.

Transeuropäische Netze





Mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) beabsichtigt die EU die unterschiedlichen Verkehrssysteme der Mitgliedsstaaten kompatibel zu machen. Ziel ist die Konzentration auf wichtige europäische Hauptachsen. Bis 2030 soll ein europäisches „Kernnetz“ geschaffen werden. Die neun Korridore dieses Kernnetzes müssen jeweils mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen.

Die A 20 ist für Europa nutzlos. Die maßgeblichen nord- und nordosteuropäischen Transitströme queren Deutschlands Mitte fernab der

Küste auf den Autobahnen A 2 und A 3. Dagegen weisen die weiter nördlich gelegenen Autobahnen A 1 und A 24 vergleichsweise wenig Transitverkehr auf. Im europäischen Verkehrsnetz ist die A 20 in Randlage des Kontinents viel zu weit von den Haupttransitströmen Europas entfernt.

A 20 –
für Europa
nutzlos

Die A 20 fehlt im Kernnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze, weil sie den relevanten Kriterien für die Aufnahme ins Kernnetz widerspricht. Sie passt zudem nicht in das Konzept der Transeuropäischen Netze, das insbesondere die Güterverkehre auf die Schiene und den Wasserweg verlagern will.

Aber auch an den Metropolregionen und Oberzentren des Nordwestens führt die A 20 in großem Bogen vorbei, die nötigen Verbindungen liefern bereits jetzt die vorhandenen A 28 und A 1.

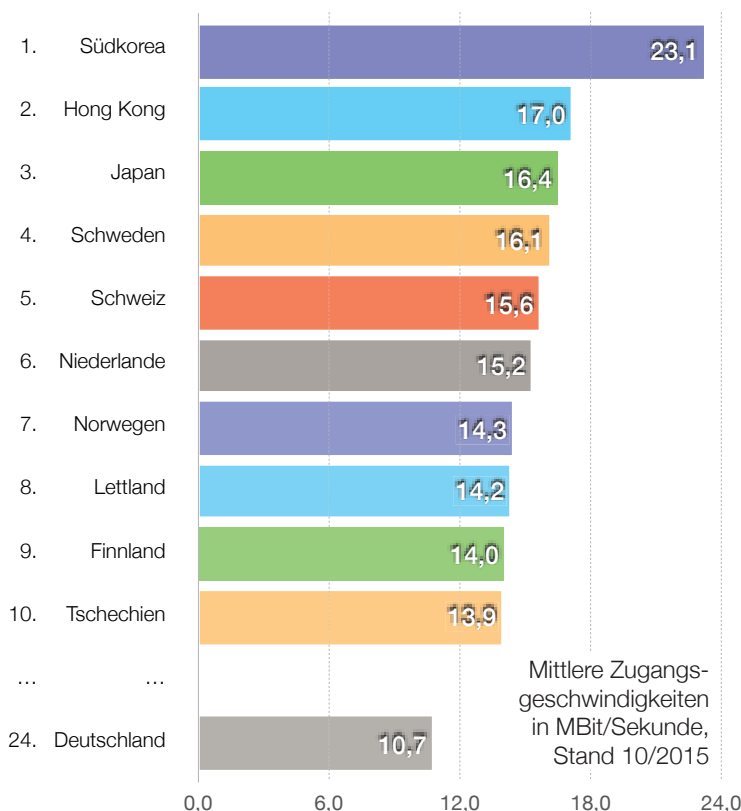
Wirtschaft & Arbeitsplätze

Schnelle
virtuelle
Wege
führen in
die Zukunft



Neue Autobahnen schaffen keine Arbeitsplätze. Sie führen eher zum Abbau regionaler Arbeitsplätze und schwächen damit den ländlichen Raum. Darüber sind sich unabhängige Verkehrsexperten – selbst auf europäischer Ebene – seit über 30 Jahren einig. Es sind vielmehr innovative Produkte und Dienstleistungen, die die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland stärken und sichern. Dafür muss vermehrt in Forschung, Entwicklung und Bildung investiert werden und nicht in den Bau neuer Autobahnen.

“Virtuelle Straßen“ – schnelle Internetzugänge an jedem Ort der Bundesrepublik – sind wichtiger als eine Straßenverbindung und tragen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft bei. Viele Unternehmen werden in Zukunft das gesellschaftspolitische Ziel der Telearbeit stärker unterstützen, wenn dafür die Voraussetzungen geschaffen sind. Eine persönliche Präsenz des Arbeitnehmers am Standort des Betriebes ist dann nur noch bei Bedarf erforderlich.



Mit schnellen Netzzugängen können immer mehr Menschen tageweise oder permanent von zu Hause aus arbeiten. Mit den Möglichkeiten der Telearbeit wächst das Interesse an besserer sozialer Infrastruktur: Das sind gute Schulen, umfassende Kinderbetreuung, verlässliche ärztliche Versorgung und attraktive Freizeitangebote.

Viele Firmen haben darauf bereits reagiert und bieten hausinterne Kinderbetreuung oder Sportmöglichkeiten an. Autobahnen helfen dabei nicht, sie kosten allenfalls das Geld, das für eine solche soziale Infrastruktur benötigt wird.

Die ländliche Region verliert!

Autobahnen schaden dem ländlichen Raum. Arbeitsplätze und Kaufkraft fließen aus den Flächen in die Metropolregionen ab.

- Die schnelle Erreichbarkeit der Metropolregion Hamburg wird für den Heizungsbauer aus Westerstede möglicherweise zum Wettbewerbsnachteil, denn der Kollege aus Elmshorn ist nun genauso schnell vor Ort – und möglicherweise preiswerter.



- Gewerbegebiete an der Autobahn ziehen Betriebe aus dem Hinterland, die bei dieser Gelegenheit die betriebliche Infrastruktur modernisieren - auf Kosten von Arbeitsplätzen. Selbst im besten Fall werden Stellen nur verlagert, nicht neu geschaffen¹.
- Weil Projekte wie die A 20 europaweit ausgeschrieben werden müssen, profitiert die regionale Wirtschaft auch kaum vom Bau: Für alle Gewerke gibt es in Europa billigere und größere Anbieter.

¹ Das Gewerbegebiet „Loxpark“ an der A27/B437 ist nach 10 Jahren gerade mal zur Hälfte bebaut. Die sechs Firmen aus der näheren Region haben etwa 150 Arbeitsplätze mitgebracht, die am ursprünglichen Firmensitz verloren gingen; nur ein Bruchteil wurde zusätzlich geschaffen.

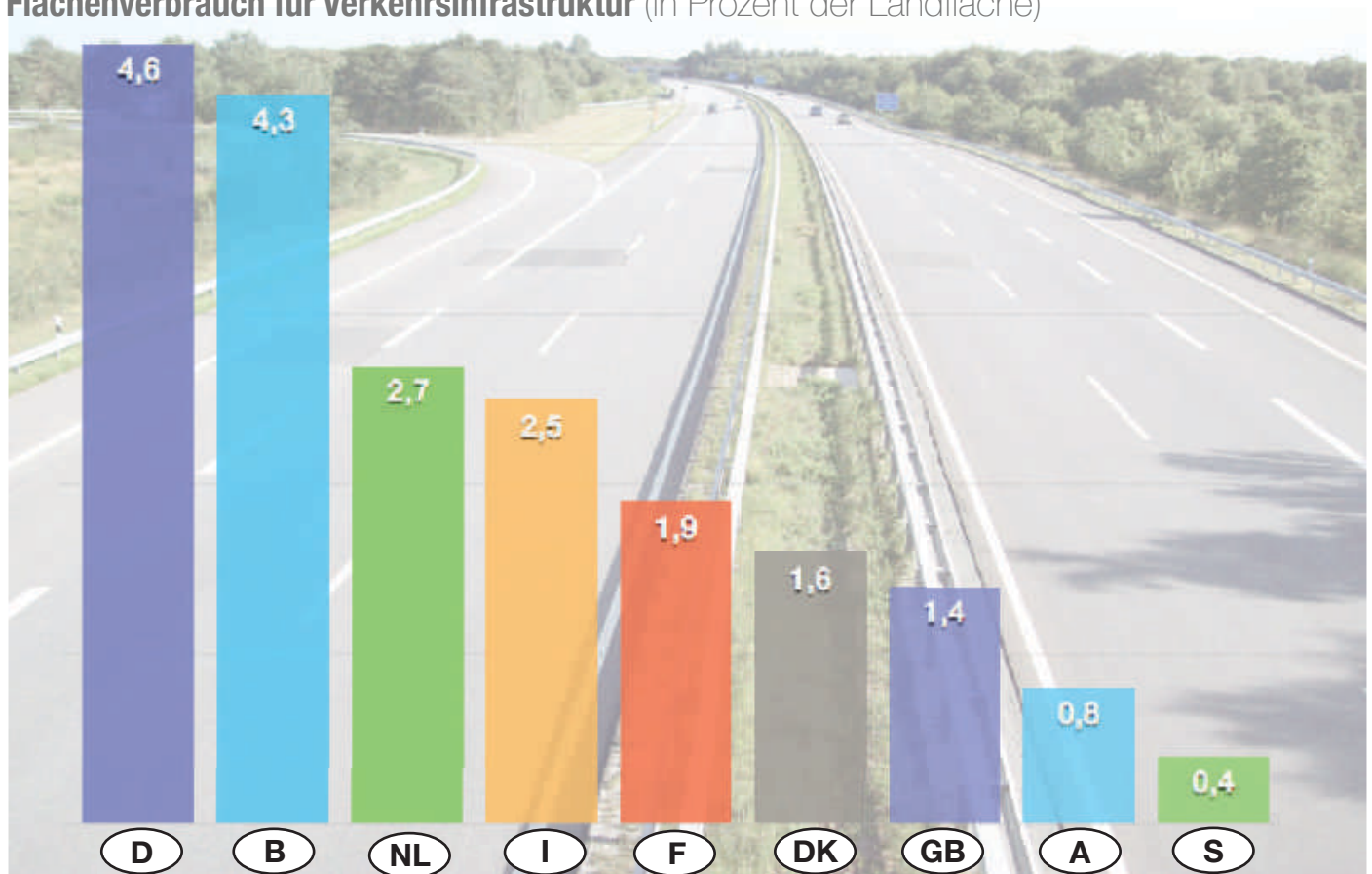
Landwirtschaft

Land
ist nicht
vermehrbar

Der Wirtschaftsraum zwischen Westerstede/Ammerland und Drochtersen/Elbe wird maßgeblich von der Landwirtschaft bestimmt. Die Bedeutung einer leistungsfähigen, bäuerlich strukturierten Landwirtschaft ergibt sich nicht allein aus ihrer Funktion als Produzent hochwertiger regionaler Nahrungsmittel, sondern berührt in entscheidender Weise auch die Zukunft des Tourismus.

Die Autobahn zerstört und versiegelt wertvolle Böden. Mindestens 1000 Hektar Land werden für die A 20 asphaltiert und betoniert. Diese Flächen gehen der Landwirtschaft für immer verloren. Hinzu kommt noch einmal fast das Doppelte an Ausgleichsflächen. Der zu erwartende Flächenverlust entspricht zusammen rund 30 Vollerwerbsbetrieben.

Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur (in Prozent der Landfläche)





Asphalt
kann man
weder
melken
noch
pflügen

Fallen diese Flächen weg, steigen die Pacht- und Bodenpreise. Daher werden viele mittelständische Familienbetriebe aufgeben müssen. Die Flächen werden von Großbetrieben aufgekauft, die Konzentration wächst.

Bislang attraktive Kulturlandschaften gehen verloren und mit ihnen auch der Tourismus als Wirtschaftsfaktor – mit Angeboten wie Ferien auf dem Bauernhof, Kulinarischen Bauernhöfen und Heuhotels.

Mit dem Autobahnbau verschwinden nicht nur wertvolle Nutzflächen. Menschen, Tiere und Pflanzen werden durch Abgase, Feinstaub und Lärm in einem viele Kilometer breiten Korridor geschädigt.

Der Boden verliert massiv an Qualität, die Bewirtschaftung wird stark eingeschränkt. Ökologisch wirtschaftende Bauern stehen damit unmittelbar vor dem Aus.

Tourismus



In Niedersachsen ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, um dem Strukturwandel im ländlichen Raum zu begegnen. Der Erhalt von Umwelt, Natur und Kultur liegt im existenziellen Interesse des Tourismus.

Der ländliche Raum zwischen Ems und Elbe mit seiner kleinstrukturierten Landwirtschaft und zusammenhängenden, unzerschnittenen Landschaftsräumen ist prädestiniert für den sich stetig auf-

wärts entwickelnden, nachhaltigen Tourismus. Im Trend liegen Wandern, Radfahren und Reiten; dadurch werden Arbeitsplätze erhalten und geschaffen.

Breite, gut ausgebaute Radwege mit Aufladestationen für E-Bikes, das Melkhaus für Erfrischungspausen, Kulinarische Bauernhöfe mit Produkten aus der Region und Heuhotels fördern den Landtourismus. Das Zerschneiden und Asphaltieren zerstört diese attraktive Landschaft.

In der
Ruhe liegt
die Kraft



Kein Urlauber wird seine Freizeit im Lärmkorridor einer Autobahn verbringen wollen. Wer die Ruhe sucht, wird die Region um die A 20 meiden. Statt an der Nordsee werden die Gäste dann ihren Urlaub in Schleswig-Holstein, Skandinavien oder an der Ostsee verbringen.

Lebensqualität

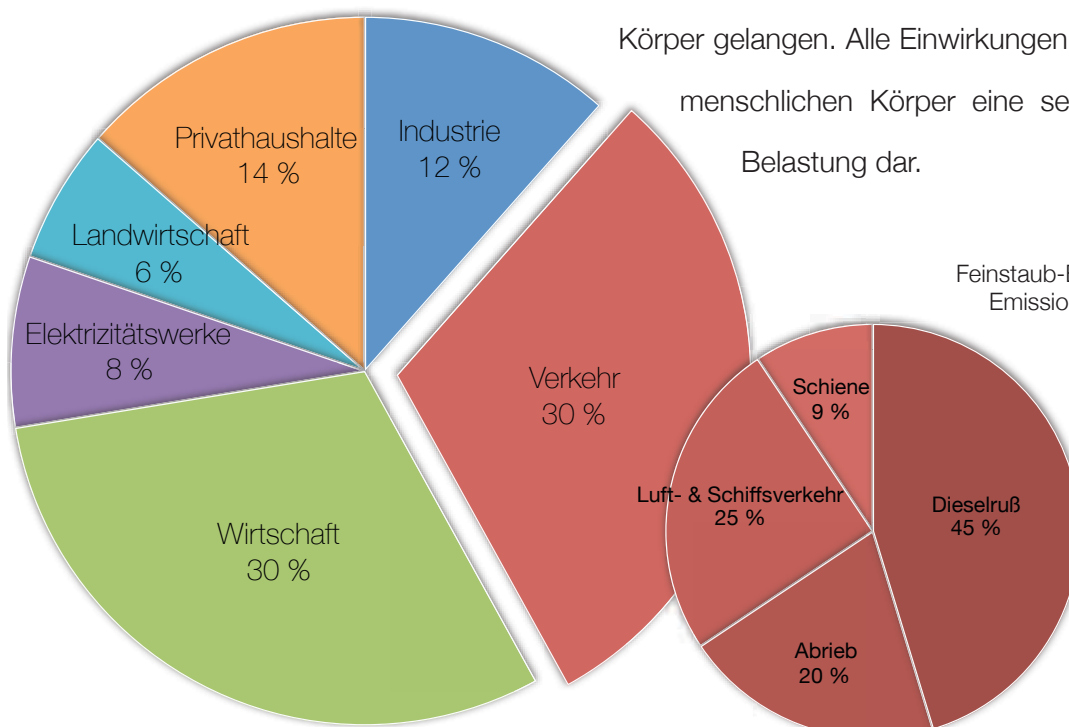


Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität und macht krank. Das bestätigen alle wissenschaftlichen Untersuchungen.

Der Lärm einer Autobahn ist bis zu zehn Kilometer weit zu hören. Dauerlärm wird als Stress empfunden, er schädigt Herz und Blutkreislauf. Dauerlärm belastet das Unterbewusstsein und kann zu psychosomatischen Erkrankungen führen.

Abgase und Feinstaub verursachen Gesundheitsschäden. Wenn Schadstoffpartikel lange auf den Organismus einwirken, schädigen sie Atmungsorgane und das Herz-Kreislauf-System. Sie gelangen auch durch Nahrungsmittel, die in Autobahnnähe angebaut werden, in den Körper.

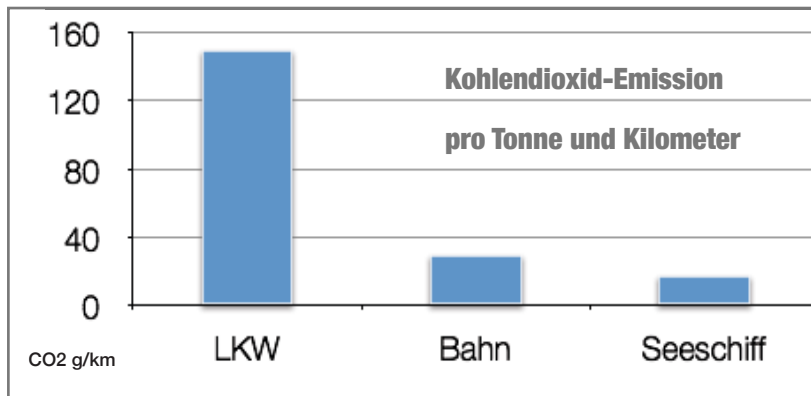
Schadstoffe aus Reifenabrieb, Abgasen und Streusalzen beeinträchtigen die Grundwasserqualität. Über das Trinkwasser können die Giftstoffe in den Körper gelangen. Alle Einwirkungen zusammen stellen für den menschlichen Körper eine sehr ernste gesundheitliche Belastung dar.



Feinstaub-Emissionen nach Verursachern;
Emissionen aus Verkehr = 64.000 t/Jahr

Klima, Umwelt und Natur

Bau und Betrieb von Autobahnen zählen zu den schwerwiegendsten Eingriffen in unsere Umwelt.



Neben den Abgasemissionen sind die dauerhafte Verlärmung, Versiegelung und Zerschneidung von Lebensräumen die schlimmsten Belastungen. Sie greifen unumkehrbar in das sensible Gefüge von Tieren, Pflanzen, Wasser, Boden und Luft ein. Zusätzlich werden Grundwasserströme beeinflusst und die

Wasserqualität durch Schadstoffe beeinträchtigt. Die Zerstörungen sind in ihrer Summe und Komplexität nie wieder gut zu machen. Vergleicht man die Emissionen der verschiedenen Verkehrsträger, so schneidet der Transport über die Straßen am weitaus schlechtesten ab.

“Sehr hohes Umweltrisiko” ist das Ergebnis der Umweltrisikoeinschätzung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Nicht ohne Grund: Der Bau der A 20 würde zu einem fortschreitenden Flächenverbrauch von Natur und Landschaft führen. Er steht somit im Widerspruch zu zentralen Zielen eines nachhaltigen Schutzes von Natur, Klima, Arten, Gewässern und Boden, wie sie von allen Bundesregierungen formuliert wurden.



vorher



nachher

Der Korridor der A 20 gefährdet aus naturschutzfachlicher Sicht äußerst sensible Räume wie beispielsweise die Waldgebiete Malse und Garnholter Holz.

Im gesamten Einzugsbereich der geplanten Trasse drohen wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen für immer verloren zu gehen. Zahlreiche europäische Schutzgebiete werden voneinander getrennt und beeinträchtigt. Mehr als die Hälfte der Trasse verläuft durch Moor- und Marschgebiete. Diese werden durch Immissionen und Veränderung der Grundwasserverhältnisse dauerhaft in Mitleidenschaft gezogen.

Lobbyismus



„Verbände neigen dazu, ihre besonderen Interessen mit dem allgemeinen Wohl gleichzusetzen. Das ist verständlich aber wenig überzeugend.“

(Bundespräsident Johannes Rau, 2003)

Mit Hilfe der Industrie- und Handelskammern wurde 2003 der Lobbyverein „Pro A 22“ (jetzt „Pro A 20“) gegründet, der Unternehmer und Politiker als Mitglieder in sich vereint. Um eine direkte Einflussnahme in die Politik zu finden, wurde parallel zur Vereinsgründung ein so genannter Parlamentarischer Beirat ins Leben gerufen. In diesem „Beirat“ des ausgewiesenen Lobbyvereins sitzen Landtagsabgeordnete, unter anderem der niedersächsische Verkehrsminister. Eine sachorientierte, dem Bürgerwohl verantwortliche Verkehrspolitik ist bei dieser Interessenverknüpfung zumindest in Frage gestellt.

An verschiedenen Orten im Einzugsbereich der A 20 wird für die Autobahn geworben – zuletzt unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Von Beginn an treten zusammen mit den Wirtschaftslobbyisten Politiker ins Rampenlicht, um für das Projekt zu werben. Die interessen geleitete Politik wird dabei ohne Scheu zur Schau gestellt.

Ein Großteil der lokalen Medien berichtet einseitig im Sinne der Befürworter der A 20 und vernachlässigt Fakten, die eindeutig gegen dieses Projekt sprechen.

Kosten der Strecke

3.200 Mio €
für 120 km
Autobahn!

Als die A 20 von Westerstede bis Drochtersen im Jahre 2004 einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde, sollte sie

880 Millionen Euro

kosten. Kurze Zeit später wurden schon Kosten von

1,1 Milliarden Euro

genannt und heute (2015) liegen sie nach offiziellen Angaben bei

1,35 Milliarden Euro.

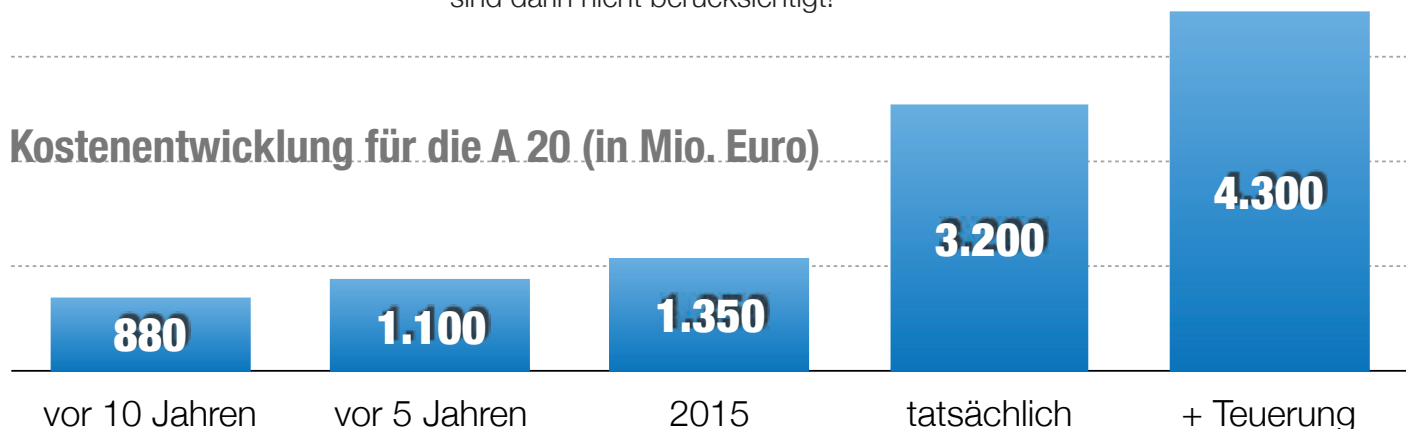
Ein Grund für diese Kostensteigerungen wurde bislang von offizieller Seite nicht genannt.

Der Wirtschaftsrat der CDU e.V. hatte die Schmid Traffic Service GmbH beauftragt, die tatsächlichen Kosten für einen Kilometer Autobahn zu ermitteln. Die 2007 vorgelegte Studie kommt auf einen Betrag von 26,8 Millionen Euro pro Kilometer Autobahn. Der Wert bezieht sich auf Kosten, die durch eine Erhebung aus vierzehn Neubauprojekten im Zeitraum zwischen 1975 und 1995 ermittelt wurden.

Mit diesen tatsächlichen Kilometerkosten muss für die A 20 von Westerstede bis Drochtersen mit Gesamtkosten gerechnet werden in Höhe von rund

3,2 Milliarden Euro.

Die Kostensteigerungen vom Ende des Erhebungszeitraums 1995 bis heute sind darin nicht berücksichtigt!



Kosten des Elbtunnels

ÖPP ist
keine
Lösung

An die A 20 soll sich bei Drochtersen der geplante Elbtunnel anschließen. Die Kosten für dieses Bauwerk müssen noch hinzugerechnet werden. Laut Bundesrechnungshof liegen sie derzeit bei

1,5 Milliarden Euro.

Im Vergleich mit den Kosten für die vierte Elbtunnelröhre der A 7 in Hamburg¹ ist jedoch realistisch zu rechnen mit

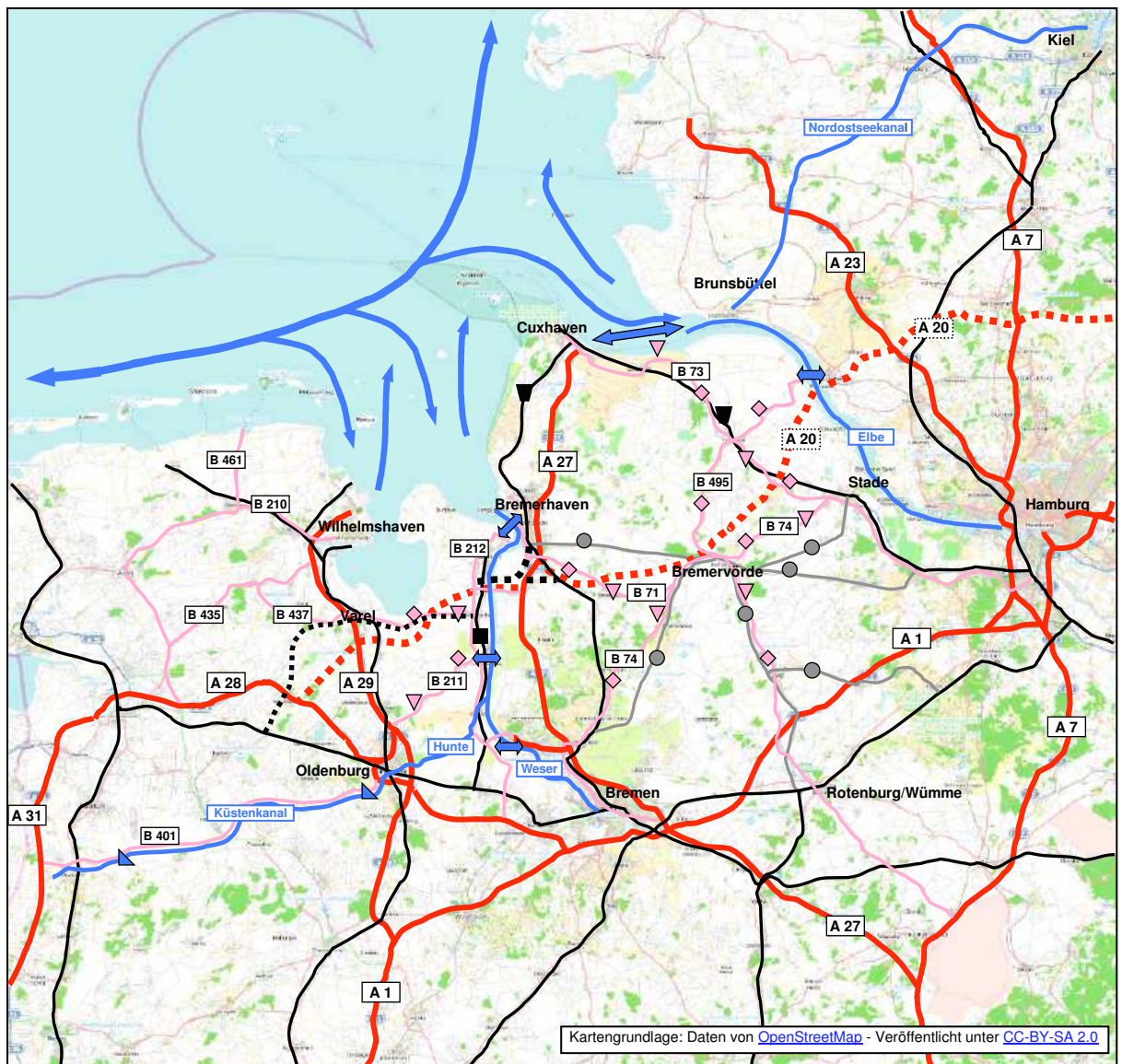
3,4 Milliarden Euro.

Wegen der klammen Haushaltslage soll das Projekt privat als ÖPP (Öffentliche Private Partnerschaft) finanziert werden. Aber ÖPP ist keine Lösung. Jeder weiß, dass diese Projekte im Konflikt zur gesetzlichen Schuldenbremse stehen. Der Rechnungshof hat festgestellt, dass privat finanzierte Projekte am Ende teurer werden, weil ein privater Investor ausreichend Rendite erzielen will. Die Zeche zahlen die Steuerzahler.

¹ 2,56 km Elbtunnel bei Hamburg haben 760 Millionen Euro gekostet. Die zwei Röhren für den geplanten Elbtunnel bei Drochtersen mit jeweils 5,7 km Länge müssten dann mindestens 3,4 Milliarden Euro kosten.



Verkehrliche Alternativen



Legende

Vorhandene Verkehrswege

- Autobahn
- Bundesstraße
- Bahntrasse DB
- Bahntrasse EVB
- Wasserstraße
- ↔ Fähre

Zur Information:

- - - - Geplante A 20

Verkehrliche Alternativen zur A 20

Voraussetzung: Nachgewiesener Bedarf!

- - - - Prüfung Neubau Bahntrasse, Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan
- - - - Machbarkeitsstudie für Neubau Bahntrasse
- Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der EVB, Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan
- zweigleisiger Ausbau Bahnstrecke Nordenham-Hude für 110 km/h
- ▼ Ertüchtigung der Bahnstrecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade (Bau von Überholstellen, Ausbau für höhere Geschwindigkeiten, tlw. zweigleisig)
- Nutzung Seewasserweg für mittlere bis große Frachttransporte
- ▶ Machbarkeitsstudie für durchgängige Befahrbarkeit mit Großmotorgüterschiffen sowie für die Herstellung der Voraussetzungen für den dreilagigen Containerverkehr
- ◇ Lokale Verkehrslösungen: Z. B. abschnittsweise dreispuriger Ausbau vorhandener Straßen, kleinräumige Ortsumgehungen
- ▽ Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Mautstrecken Anmeldung, elektronisches Verkehrsleitsystem, Geschwindigkeits- und Gewichtskontrollen)

Weniger
ist
mehr!

Die Planung der A 20 fördert den umweltschädlichsten und teuersten Verkehrsträger und sie widerspricht nationalen und internationalen Zielsetzungen zur Harmonisierung des Güterverkehrs, zum Klimaschutz und zum Erhalt biologischer Vielfalt. Verkehrliche Alternativen können dazu dienen, vorhandene lokale Engpässe zu beseitigen und den Verkehr im Elbe-Weser-Raum insgesamt umweltverträglicher zu gestalten:

Verkehrsvermeidung:

- Aufklärungsarbeit: Kurze Wege ohne Auto
- Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe
- Entwicklung intelligenter Logistikketten

Schiene:

Für einen umweltverträglichen Gütertransport über Land ist die Schiene als Verkehrsmittel erste Wahl. Maßnahmen sollten vorwiegend darauf abzielen, Engpässe zu beseitigen und die Durchgängigkeit der bestehenden Knoten zu verbessern. Dazu sind erforderlich:

- Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der Bundesbahn und EVB
- Ausbau und Neubau von Ost-West-Verbindungen (Bsp.: Schienenspurnutzung des Wesertunnels, zweigleisiger Ausbau Nordenham – Hude zur Entlastung des Knotens Bremen)
- Ggf. Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken

Wasserweg:

Für mittlere und große Frachttransporte ist der Seeweg entlang der Küste die natürliche, ideale Verbindung und sollte stärker genutzt werden. Das gilt auch für Transporte zwischen den Seehäfen durch Feederschiffe. Hinzu kommt die Optimierung von Umladevorgängen.

Straße:

Die vorhandenen Verkehrswege parallel zur geplanten A 20 sind weitgehend nicht ausgelastet. Zur Minderung eventueller örtlicher oder zeitlicher Belastungen sind folgende Maßnahmen ökologisch und ökonomisch vertretbar:

- Dreistreifiger Ausbau vorhandener Straßen mit Wechselspur
- Bedarfsgerechte, kleinräumige Ortsumgehungen
- Mautstrecken anmeldung bei Straßen, die zur Vermeidung von Maut unnötig stark befahren werden.
- Verkehrslenkende Maßnahmen

Fazit

**Wir haben genügend
verkehrliche Alternativen**

Nutzen wir sie!

Quellenverzeichnis

- S. 4** Karte: NordNordWest: Verlauf des Westteils der Bundesautobahn 20, ursprünglich als Bundesautobahn 22 (Westerstede–Drochtersen) geplant. Online-Publikation, 13.3.2009. In: Wikimedia commons, URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Bundesautobahn_22.png (Stand: 26.9.2015); Einzeichnung der Trasse: © NordNordWest (Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license/ GNU Free Documentation License); Deutschlandkarte: © Lencer und NordNordWest: Übersichtskarte von Deutschland, deutsche Version. Online-Publikation, 3.6.2008. In: Wikimedia Commons, URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Deutschland_Übersichtskarte.png (Stand: 26.9.2015, Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license/ GNU Free Documentation License), geändert
- S. 5** Zitat Walter Hirche: Nordwest-Zeitung vom 23.05.1989
- S. 6** Foto: Manfred Schuster
- S. 7** Kartengrundlage: Daten von OpenStreetMap* - Daten von <http://www.openstreetmap.org/> - Grafik: Susanne Grube
- S. 8** s.o.: Karte S. 4
- S. 9** Foto: Peter Schühle; Grafik: Stephan Selle
- S. 10** Kartengrundlage: Daten von OpenStreetMap* - URI geo:53.4573,9.1221?z=13, Grafik und Hervorhebung der Trassen: Stephan Selle
- S. 11** Grafiken: Stephan Selle auf der Basis von Daten zu Hamburger Hafen: Uniconsult 2007 JadeWeserPort: Eigene Berechnung aus dem Verkehrsgutachten zum JadeWeserPort, Planfeststellungsbeschluss 2007
Foto: EVB (Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH), mit freundlicher Genehmigung
- S. 12** Grafik: © European Union, 1995-2015; TEN-T Core Network Corridors (Regulation(EU) No1316/2013O.J.L348-20/12/2013)
- S. 13** Grafik: © European Union, 1995-2015; TEN-T Core Network Corridors (Regulation(EU) No1316/2013O.J.L348-20/12/2013) (Auszug)
- S. 14** Foto: Anja Friedrichs
Grafik: Stephan Selle auf der Basis von: akamai's [state of the internet] Q2 2015 report, S. 12
- S. 15** Kartengrundlage: Daten von OpenStreetMap* - Daten von <http://www.openstreetmap.org/> - Grafik: Peter Schühle/Stephan Selle
- S. 16** Fotogrundlage der Grafik: Manfred Schuster, Grafik: Stephan Selle, Daten in: Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen : Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 12. Oktober 1999 in Berlin. Bonn, 2000. S. 35
- S. 17** Foto: Manfred Schuster
- S. 18** Fotos: Manfred Schuster (Melkhus), Kirsten Erwentraut (Pferde)
- S. 19** Foto: Falko Stegmann
Grafik: Stephan Selle auf der Basis von Daten aus: Seite „Feinstaub“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 14. Oktober 2015, 08:19 UTC. URL: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Feinstaub&oldid=146986979> (Abgerufen: 19. Oktober 2015, 15:20 UTC)
- S. 20** Grafik: Stephan Selle auf Grundlage von Daten aus: ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (2012); Aktualisierung – "Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1960 - 2030" (TREMOMOD, Version 5.3) für die Emissionsberichterstattung 2013 (Berichtsperiode 1990 - 2011), Version 5.01, Endbericht, Im Auftrag des Umweltbundesamtes, FKZ 360 16 037. Online-Publikation (Stand 28.09.2015), URL http://www.ifeu.de/verkehrundumwelt/pdf/IFEU%282012%29_Bericht%20TREMOMOD%20FKZ%20360%2016%20037_121113.pdf
Fotos: Peter Wortmann (grüner Weg), Manfred Schuster (Baustelle)
- S. 21** Foto: Margret Pape
- S. 22** Grafik: Stephan Selle
- S. 23** Foto: Daniel Schwen: Elbtunnel north portal (license plates edited out). Online-Publikation, 03.02.2007. In: Wikimedia commons, URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HH_Elbtunnel_north_portal.jpg (Stand: 28.9.2015). © Daniel Schwen, (Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.5 Generic (CC BY-SA 2.5)), <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.5/deed.en>
- S. 24** Kartengrundlage: Daten von OpenStreetMap* - Daten von <http://www.openstreetmap.org/> - Grafik: Susanne Grube

* OpenStreetMap-Lizenz: Veröffentlicht unter <http://opendatacommons.org/licenses/odbl/>
Diese Kartengrundlage wurde verfügbar gemacht unter den Bedingungen der Open Database License: <http://opendatacommons.org/licenses/odbl/1.0/>. Any rights in individual contents of the database are licensed under the Database Contents License: <http://opendatacommons.org/licenses/dbcl/1.0/>

In kurzen, prägnanten Texten und informativen Grafiken zeigt dieses Kompendium die Fakten und Hintergründe zur geplanten niedersächsischen Autobahn A 20 zwischen Westerstede und Drochtersen. Wie wirkt sich der geplante Neubau auf die Umwelt, die regionale Wirtschaft und Landwirtschaft, auf die Menschen aus? Wie steht es um mögliche Alternativen, die mit weniger Geld mehr Nutzen bringen?