

# **Verkehrliche Alternativen zur Küstenautobahn A 22**

**Einführung  
Verkehrsvermeidung  
Schiene  
Wasserweg  
Straße**

**Karte mit Verkehrlichen Alternativen**

**Erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Verkehrliche Alternativen“**

**Mai 2010**

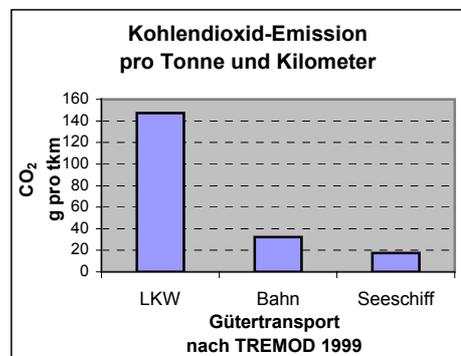
## Verkehrliche Alternativen zur Küstenautobahn A 22

Als verantwortungsbewusste Bürger der Nordwestregion Niedersachsens sind wir aufgrund unseres Wissens um die globalen Herausforderungen der kommenden Jahre davon überzeugt, dass weiterer zügelloser Neubau von Straßen nicht dazu geeignet sein kann, die drängenden Zukunftsaufgaben zu bewältigen. Deshalb werden wir nachfolgend realistische verkehrliche Alternativen zur geplanten Küstenautobahn A 22 beschreiben und bewerten.

Die Prüfung von Alternativen (Ausbau vorhandener Straßen, alternative Verkehrsträger) ist für Straßenvorhaben, die wie die A 22 mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag und Ökostern versehen sind, zwingend vorgeschrieben und wäre Aufgabe der Planer gewesen. Das ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegeplan: „Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“ Die Prüfung von Alternativen ist bisher nicht erfolgt.

Der Transport großer Gütermengen auf der Straße per LKW ist auf langen Strecken nicht nur die am stärksten Umwelt belastende sondern auch die kostspieligste Methode, Güter von A nach B zu transportieren.

Der Neubau einer A 22 würde zusätzlichen gewerblichen und privaten Verkehr auf die Straße ziehen, der ohne Autobahn über umweltfreundlichere Verkehrsträger abgewickelt oder ganz vermieden würde. Rund ein Fünftel des prognostizierten Verkehrs auf der geplanten A 22 würde erst durch ihren Bau entstehen. Im Vergleich mit den Verkehrsträgern Bahn und Schiff stehen dem Vorteil der Verbrauchernähe für die Straße zahlreiche ökologische und ökonomische Nachteile entgegen:



Effekte Güterverkehr	Neubau A 22	Ausbau vorhandener Schienenstrecken	Vorhandene Wasserstraßen
Einschränkung von CO <sub>2</sub> -Emissionen	●	●●●●	●●●●●
Vermeidung von Neuverlärnung	●	●●●	●●●●●
Vermeidung von Landverbrauch und Landschaftszerschneidung	●	●●●●	●●●●●
Begrenzung der Beeinträchtigung von Naturgütern	●	●●●●	●●●
Minimierung der Transportkosten ab 200 km (einschließlich externe Kosten)	●	●●●	●●●●●
Vermeidung von Steuergeld-Aufwendungen für Bau/Ausbau	●	●●●	●●●●●

●●●●● sehr gut, ●●●● gut, ●●● mittel, ●● schlecht, ● sehr schlecht

Die Planung der A 22 steht im **Widerspruch** zu nationalen und internationalen Zielsetzungen:

- **Klimaschutzziele** der Bundesregierung zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes (Bundeskabinettsbeschluss 13.07.2005)
- Zielsetzungen des **Masterplans Güterverkehr und Logistik** zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf Schiff und Schiene (Bundestagsdrucks. 16/10049 vom 17.07.2008)
- **Erhalt der biologischen Vielfalt** und unzerschnittener, verkehrsarmer Räume mit dem Ziel, den täglichen Flächenverbrauch von zur Zeit 115 ha/Tag auf 30 ha/Tag in 2020 zu reduzieren (Bundeskabinettsbeschluss 07.11.2007)

- **Internationale Ziele zum Klimaschutz und zur Harmonisierung des (Güter-) Verkehrs:**
  - Kyoto-Protokoll der Vereinten Nationen zur Begrenzung des Treibhausgasausstoßes in den Industrieländern (11.12.1997)
  - Copenhagen-Accord zur Begrenzung der Erderwärmung auf 2° C im Vergleich zum vorindustriellen Niveau (Dezember 2009)
  - Monaco-Erklärung zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, um eine weitere Ozeanversauerung zu vermeiden (2009)
  - Transeuropäische Netze (EU-TEN) zur Förderung der Umlenkung von grenzüberschreitenden Verkehrsflüssen auf langen Strecken auf umweltfreundliche Verkehrsträger
  - Europäisches Förderprogramm Marco Polo mit dem Ziel, den internationalen Straßengüterverkehr zu reduzieren und statt dessen auf die alternativen Verkehrsträger Schiene, Binnenwasserstraße und Kurzstreckenseeweg zu verlagern.

### **Kein Bedarf für die A 22: Weder jetzt noch in absehbarer Zukunft!**

- **Kapazitätsgrenzen der vorhandenen Straßen sind** – mit Ausnahme einzelner, lokaler Engpässe – **lange nicht erreicht** und werden nach der Verkehrsprognose zur A 22 auch 2020 nicht erreicht sein. Einer der wenigen verkehrlichen Engpässe besteht in der Ortsdurchfahrt Bremervörde, obwohl die Ortsumgehung Bremervörde seit 30 Jahren im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan steht und längst hätte realisiert sein können. Eine A 22 kann für Bremervörde nur wenig zur Entlastung beitragen, im Westteil der Stadt würde durch die A 22 sogar noch mehr Verkehr ins Stadtgebiet gezogen.
- Als Alternative zur geplanten A 22 stehen in Ost-West-Richtung **Bahnstrecken** und für mittlere bis große Frachtvolumen der **küstenparallele Seeweg** als **umweltfreundlichere Alternativen** zur Verfügung.
- Die **Parallelstrecke A 1** wird in Kürze durchgängig **sechsspurig** befahrbar sein.
- Der **zu erwartende Verkehr für die A 22** ist laut Verkehrsgutachten so **gering**, dass ihr Bau selbst rechtlich unzulässig wäre (siehe Urteil vom 22.01.2004 - BVerwG 4A32.02 - BVerwGE 120,87). Zudem hat sich gezeigt, dass bei großen Infrastrukturprojekten in der Vergangenheit vielfach fehlerhafte Daten zugrunde gelegt und zu hohe Prognosewerte für den zu erwartenden Verkehr angegeben wurden. So fährt z. B. durch den Wesertunnel nur die Hälfte und auf der A 20 sogar nur ein Drittel der prognostizierten Anzahl an Fahrzeugen. Die Prognosen zur A 22 lassen außerdem mehrere wichtige Faktoren wie steigende Treibstoffkosten und abnehmende Bevölkerungszahl unberücksichtigt:
  - Im Elbe-Weser-Raum hat der Gesamtverkehr in den letzten Jahren abgenommen. Auch im aktuell von der Bundesregierung veröffentlichten Verkehrsinvestitionsbericht 2009 sind sowohl Verkehrsstärken wie auch Fahrleistungen rückläufig dargestellt.
  - Die niedersächsische Bevölkerung wird bis 2050 um fast ein Fünftel gegenüber 2006 abnehmen. Im Elbe-Weser-Raum hat die Bevölkerungsabnahme bereits spürbar eingesetzt. Außerdem wächst stetig der Anteil älterer Menschen, die viel weniger mobil sind als die Jüngeren. Dies wird insgesamt zu deutlich weniger Verkehr führen.
  - Der im Verkehrsgutachten zugrunde gelegte Prognosehorizont 2020 ist keine Basis für die Planung der A 22, da die Autobahn zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellt wäre. Bedeutend ist somit das Verkehrsaufkommen nach 2020. Zu diesem Zeitpunkt aber wird der Bevölkerungsrückgang noch stärker sein als gegenwärtig. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass schon aus diesem Grund die Verkehrszahlen im Gutachten viel zu hoch angesetzt sind.

- **A 22 als Hinterlandanbindung der Seehäfen untauglich.**

Der Jade-Weser-Port benötigt keine A 22. Dazu heißt es im Planfeststellungsbeschluss zu dem Tiefwasserhafen vom 15.03.2007: „Für das Straßennetz des erweiterten Untersuchungsraumes (Anm: außerhalb Wilhelmshavens) sind mit den durch den Jade-Weser-Port induzierten Personen- und Güterverkehren keine Kapazitätsprobleme verbunden“. Da die Hauptgüterströme aus den Häfen Richtung Süden und Südosten gehen, trifft das auch für die übrigen Seehäfen an der nordwestdeutschen Küste zu. Eine A 22 würde im Gegenteil die Situation der deutschen Seehäfen gefährden, weil sie die Position der Konkurrenzhäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen stärken würde.

- **Probleme mit den Anschlüssen bzw. den so genannten Zwangspunkten Wesertunnel und Elbquerung.**

Für die prognostizierten Verkehrszahlen erfüllt der **Wesertunnel** nicht die Kriterien der seit 2006 geltenden Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT). Es fehlen Pannenbuchten, Standstreifen, begeh- und verschließbare Notrufkabinen und eine Tunnelwarte vor Ort. Die Abstände der Notausgänge sind zu groß und die Notgehwege zu schmal. Weitere wesentliche Merkmale der Sicherheitsbestimmungen sind ebenfalls nicht erfüllt. Der Wesertunnel wurde in der landesplanerischen Feststellung vom 29.01.2009 als nicht nachrüstbar bewertet. Daher ist er als Zwangspunkt für eine A 22-Planung so nicht geeignet. Vollständig ungeklärt ist die Finanzierung und Realisierung der **Elbquerung**.

**Fazit:** Mit der Planung der A 22 wird der umweltschädlichste und teuerste Verkehrsträger gefördert und zusätzlicher klimaschädigender Verkehr erzeugt. Die Planung der A 22 widerspricht nationalen und internationalen Zielsetzungen hinsichtlich Harmonisierung des Güterverkehrs, Klimaschutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Wie oben aufgezeigt, besteht keine verkehrliche Notwendigkeit für diese Autobahn, auch nicht zur Hinterlandanbindung der Seehäfen. Der fehlende Bedarf bedeutet aber im Umkehrschluss, dass es eigentlich auch keiner Alternativen zur A 22 bedarf. Dennoch hat sich die Arbeitsgruppe vorsorglich mit möglichen Alternativlösungen beschäftigt, die auch dazu dienen können, vorhandene lokale Engpässe zu beseitigen und den Verkehr im Elbe-Weser-Raum insgesamt verträglicher zu gestalten.

**Sofern sich wider Erwarten zukünftig Kapazitätsengpässe einstellen, fordern die Initiativen gegen die A 22 und die Naturschutzverbände eindringlich die Prüfung umweltverträglicher Alternativen und schlagen hierzu vor** (zur Lokalisation der Maßnahmen siehe Karte am Textende):

## **Verkehrsvermeidung**

An erster Stelle sind die Anstrengungen zur Verkehrsvermeidung zu verstärken, z. B. durch Aufklärungskampagnen, aber auch besonders durch Förderung der Regionalisierung von Wirtschaftsstrukturen und -kreisläufen. Was nah angeboten wird, muss nicht weit angefahren werden. Gleichzeitig würden dadurch die lokale Wirtschaft gestärkt und die Menschen in der Region gehalten werden. Verkehrsvermeidung hat darüber hinaus das größte Potential zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Zur Optimierung des Güterverkehrs müssen intelligente Logistikketten aufgebaut und stärker gefördert werden.

## Schiene

Für einen umweltverträglichen Gütertransport über Land ist die Schiene das Verkehrsmittel der Wahl. Maßnahmen sollten vorwiegend darauf abzielen, Engpässe zu beseitigen und die Durchgängigkeit der bestehenden Knoten zu verbessern.

### 1. **Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH (EVB)**

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit sämtlicher EVB-Strecken im ersten Schritt
- Zweigleisiger Ausbau der vorhandenen EVB-Strecken im zweiten Schritt
- Ertüchtigung vorhandener und Neubau fehlender Werksanschlüsse
- Alle vorhandenen EVB-Strecken dienen der Hafenhinterlandanbindung. Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan.

### 2. **Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der DB**

- Bahnstrecke Cuxhaven-Bremerhaven: Zwei zusätzliche Überholstellen bei Wremen und Nordholz von je 500 Meter Länge im ersten Schritt. Diese würden tagsüber Güterverkehr ermöglichen. Ausbau der Strecke auf 120 km/h mit sicheren Bahnübergängen im zweiten Schritt.
- Bahnstrecke Cuxhaven-Stade: Zweigleisiger Ausbau des gegenwärtig eingleisigen Abschnitts Hechthausen-Himmelpforten mit Ostebrücke und Brücken-Querung B 73, sobald Mittel für die anstehende Brückensanierung bereit stehen. Auf längere Sicht sind die restlichen Langsamfahrstellen zu beseitigen

### 3. **Ausbau und Neubau von Ost-West-Verbindungsstrecken**

- Prüfung der Anbindung der Bahnstrecken Bremerhaven-Bremen und Nordenham-Hude über Schienenspurnutzung durch eine Röhre des Wesertunnels im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Vorbild könnte die Kattwyk-Brücke bei Hamburg sein, die gemeinsam von Eisenbahn- und Straßenverkehr genutzt und für die Durchfahrt eines Güterzuges mittels Schrankenanlagen kurzfristig für den Straßenverkehr gesperrt wird. Neigungswinkel des Tunnels ist für Züge befahrbar, die Breite läßt sich begehende Züge zu. Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan.
- Zur Entlastung des bestehenden Bahnnetzes, insbesondere des Knotens Bremen, weitgehend zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nordenham-Hude für 110 km/h. Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan. Dies dient gleichzeitig auch der Vervollständigung des oben beschriebenen Netzes und entlastet als Ausweichstrecke der Verbindung Bremerhaven-Osnabrück über Wesertunnel, Hude, Oldenburg, Leer den überlasteten Knoten Bremen.

### 4. **Wiederinbetriebnahme stillgelegter und Neubau abgebauter Schienentrassen**

Machbarkeitsstudie für die teilweise Wiederinbetriebnahme und den Neubau der früheren Schienenstrecke Rodenkirchen-Varel-Westerstede-Ocholt. Die Schienenstränge Wilhelmshaven-Varel und Westerstede-Ocholt sind noch vorhanden. In den übrigen Bereichen der alten Bahntrasse ist auch heute noch überwiegend freies Gelände, so dass die Strecke mit nur wenigen Abweichungen dort neu aufgebaut werden kann. Im Bereich vorhandener Bebauung muss von der alten Streckenführung abgewichen werden. Die Strecke soll bei Bedarf den zu erwartenden Güterverkehr aus dem Jade-Weser-Port aufnehmen und kann als Ergänzung der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg dienen.

## **Wasserweg**

Neben der Bahn als Alternative bestehen gerade für die küstenparallele A 22 Alternativen durch den Seeschiffsverkehr, aber auch durch den Binnenschiffsverkehr. Für mittlere und große Frachttransporte ist der Seeweg entlang der Küste die natürliche, ideale Verbindung und sollte stärker genutzt werden. Dies steht in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen zu Klimaschutz und Harmonisierung des Güterverkehrs. Allerdings müssen gleichzeitig die Anstrengungen zum Einsatz saubererer Treibstoffe für Seeschiffe verstärkt werden.

### **1. Seeschiffsweg**

- Der Seeschiffsverkehr verbindet die europäischen Westhäfen mit Bremerhaven, Hamburg und der Ostsee. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven als zukünftiger Container-Hafen wird in dieses System eingebunden. Der Jade-Weser-Port ist als Transshipment-Hafen geplant mit überwiegend Schiff-zu-Schiff-Umladung, da Wilhelmshaven mit einer kurzen Revierfahrt optimale Voraussetzungen bietet, um von hier aus Container-Verkehre in die Ostsee zu bedienen. Das erkennt auch die Jade-Weser-Port Realisierungsgesellschaft an, indem sie für die A 22-parallele B 437 eine hafenbedingte Zunahme des LKW-Verkehrs von lediglich 19 LKW/Tag angibt.
- Zur Optimierung der Abfertigung seeseitiger Container-Verkehre in der Ostsee sind zahlreiche Hafenerweiterungen im Bau bzw. geplant (u.a. Riga, Klaipeda, Danzig und St. Peterburg – Ust-Luga), was die zunehmende Bedeutung des seeseitigen Container-transportes unterstreicht. Der Nord-Ostsee-Kanal als zentrales Bindeglied der See-Verkehre zwischen Nord- und Ostsee wird bis 2014 zur Vermeidung von Engpässen ausgebaut. Auch die EU fördert die Entwicklung des Seeschiffsverkehrs unter anderem durch das Projekt Motorways of the Sea, in dem vor allem transnationale Kurzstreckenseeverkehre in die Logistikketten integriert werden (TEN-Leitlinien 2004). Die hierfür von der EU ausgeschriebenen Fördermittel können von den in den deutschen Hafenstandorten angesiedelten Logistikunternehmen verstärkt angeworben werden.

### **2. Binnenschiffswege**

- Machbarkeitsstudie beauftragen für eine durchgängige Befahrbarkeit von Dortmund-Ems-Kanal und Küsten-Kanal mit Großmotorgüterschiffen sowie für die Herstellung der Voraussetzungen für den dreilagigen Containerverkehr auf den genannten Kanälen, um die Wasserstraßenverbindung insbesondere zwischen dem Containerhafen Bremerhaven und dem Ruhrgebiet sowie mittelbar zwischen Wilhelmshaven und dem Ruhrgebiet zu optimieren.
- Ergänzend sind Optimierungen der Umladevorgänge in den Häfen, ggf. die Schaffung spezieller Binnenschiffsterminals und die Verstärkung der Forschung zu optimierten Schiffseinheiten zu fördern, um das Binnenschiff als ökonomisch attraktives und aus Umweltgesichtspunkten verträglichstes Güterverkehrsmittel qualifiziert weiter zu entwickeln.

### **3. Wiederaufnahme des Fährbetriebs Cuxhaven-Brunsbüttel**

Zur Entlastung der Fähre Glückstadt-Wischhafen sollte der Fährbetrieb zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mit modernen Schnellfähren wieder aufgenommen werden. Eine Umfrage von 2003 hat ergeben, dass die Fährverbindung vom Tourismusverkehr und auch vom LKW-Verkehr im Unterelbebereich gut angenommen werden würde. Eine Machbarkeitsstudie ist in Auftrag zu geben.

## Straße

**Die vorhandenen Verkehrswege parallel zur geplanten A 22 sind weitgehend nicht ausgelastet.** Die Kapazität der bestehenden Bundesstraßen zur Aufnahme von bis zu 20.000 und mehr Fahrzeugen pro Tag bietet noch größere Reserven für weiteren Verkehr, wobei die Verkehrsentwicklung – wie oben dargestellt – derzeit eher rückläufig ist. Zur Minderung eventueller örtlicher oder zeitlicher Belastungen sind im übrigen folgende Maßnahmen ökologisch und ökonomisch vertretbar und vorrangig zu prüfen:

1. Örtliche Engpässe können umweltfreundlicher und sehr viel kostengünstiger durch lokale Verkehrslösungen behoben werden. Den **nachgewiesenen Bedarf** vorausgesetzt, zählen dazu:
  - Ausbau vorhandener Straßen mit abschnittsweiser Dreispurigkeit (zwei Spuren mit Wechselspur)
  - Kleinräumige Ortsumgehungen oder kommunale Entlastungsstraßen
2. Verweisen des Schwerlastverkehrs auf die vorhandenen Autobahnen, insbesondere auf die in Kürze sechsspurig ausgebaute A 1, durch Mautstreckenanmeldung der folgenden Straßenabschnitte
  - B 71 zwischen Loxstedt – Bremervörde
  - B 74 zwischen Bremervörde – Stade
  - B 73 zwischen Horneburg – Neu Wulmstorf – A 7/Hamburg/Harburg
  - L 121 zwischen östlich Wesertunnel – B 212
  - B 211 zwischen Brake – Oldenburger Nordkreuz
  - B 212 zwischen Wesertunnel – Brake
  - B 437 zwischen Wesertunnel und Varel
  - L 862 zwischen B 437 und A 29
  - L 820 zwischen A 29 und Linswege

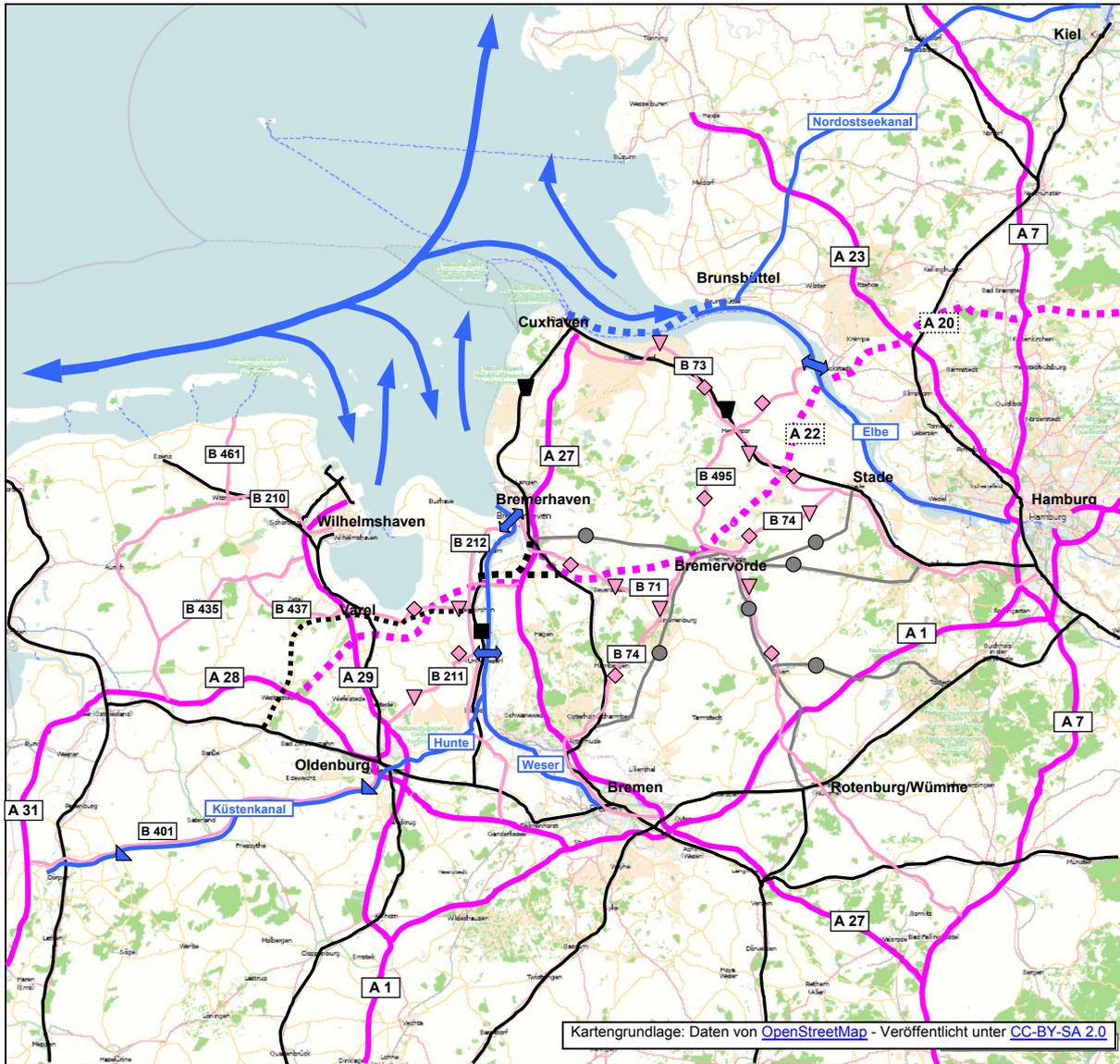
Ergänzend – so weit erforderlich – Einführung **verkehrslenkender Maßnahmen** nach § 45 Straßenverkehrsordnung:

- Konsequente Kontrollen von Gewicht und Geschwindigkeit
  - Aufbau eines elektronischen Verkehrsleitsystems und Entwicklung von Prüfkriterien für verbindliche Verkehrsumleitungen
  - Einstellen des Gefahrguttransports durch den Wesertunnel
3. Umsetzung eines **Regionalverkehrskonzeptes** im Planungsraum der A 22 mit hinreichendem Standard für Öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene.

**Wir alle sind aufgefordert eine nachhaltigere Regionalentwicklung auf den Weg zu bringen. Eine A 22 wäre hierbei in hohem Maß kontraproduktiv, zumal – wie oben dargestellt – weder jetzt noch später ein Bedarf für diese Autobahn besteht. Wir appellieren an die Entscheidungsträger, die oben beschriebenen Alternativen zu diskutieren und umzusetzen.**

## Koordinationskreis der Initiativen und Naturschutzverbände gegen die A 22

Erstellt von der Arbeitsgruppe „Verkehrliche Alternativen zur Küstenautobahn A 22“, Mai 2010



Kartengrundlage: Daten von [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/) - Veröffentlicht unter [CC-BY-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

### Legende

#### Vorhandene Verkehrswege

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

Zur Information:

- - - - Geplante A 22 und A 20

### Verkehrliche Alternativen zur A 22

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
- - - - Wiederaufnahme des Fährbetriebs Cuxhaven-Brunsbüttel
- ▲ Machbarkeitsstudie für durchgängige Befahrbarkeit mit Großmotor-  
güterschiffen 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. Mautstreckenanmeldung,  
elektronisches Verkehrsleitsystem, Geschwindigkeits- und  
Gewichtskontrollen)