

**Initiativen und Umweltverbände
gegen die A22/A20
Uwe Schmidt
Frelsdorfer Strasse 7
27432 Hipstedt**

1. Eine aktuelle Studie der FH Erfurt kommt zu dem Ergebnis, dass die großen Erwartungen in neue Verkehrsinfrastrukturen nicht erfüllt werden konnten und der Neubau von Autobahnen grundsätzlich kein zielgerichtetes und wirkungsvolles Instrument zur Wirtschaftsförderung in peripheren Regionen darstellt.

Kennen Sie diese Studie und beziehen Sie gegebenenfalls deren Ergebnisse in Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 mit ein?

Die Studie ist bekannt, sie bezieht sich auf den Bereich der A 20 (S. 35-50) östlich von Lübeck, also in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, in Schleswig-Holstein nur auf den Bereich zwischen Lübeck und Bad Segeberg. Es werden jedoch klare Unterschiede zwischen den östlichen Abschnitten und dem westlichen Abschnitt deutlich.

2. Wegen ihrer Ost-West-Ausrichtung ist die A 20 für den nach Süden ausgerichteten Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen nicht geeignet. Nur 4 Prozent der Güter aus den Seehäfen könnten über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen. Auch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt, "dass die Nutzung der Küsten-autobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird".

Werden diese Erkenntnisse Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 beeinflussen?

Schleswig-Holsteins Hauptverkehrsadern laufen strahlenförmig von Hamburg ausgehend Richtung Norden: Im Westen die A 23 über Itzehoe Richtung Heide, in der Landesmitte die A 7 Richtung Flensburg und (als A 215) nach Kiel und im Ausbau befindlich die A 24 (die ehemalige B 404), im Osten die A 1 Richtung Lübeck und Fehmarn. Auch wenn der Hauptgüterverkehr in Nord-Süd-Richtung fließt, gibt es in Schleswig-Holstein kaum eine brauchbare Ost-West-Verbindung (etwa Lübeck Richtung Neumünster und weiter Richtung Westküste) bzw. eine weitläufige Umgehung von Hamburg im nordöstlichen Bereich. Bisher läuft der regionale Verkehr Westküste Richtung Ostküste und umgekehrt ausschließlich über überlastete Bundes- und Landstraßen. Der Bau des A 20 entlastet daher auch unzählige Ortschaften und "spart" dadurch zahlreiche sonst notwendige Umgehungsstraßen.

Neben einem Aspekt einer regionalen Wirtschaftsförderung sollte auch die Mobilität der Bevölkerung nicht außer acht gelassen werden, oder der Aspekt der Tourismusförderung.

3. Offiziell werden die Kosten für die A 20 allein auf niedersächsischem Gebiet auf 1,27 Milliarden Euro veranschlagt. Etwa die Hälfte der Trasse wird über Moorböden führen. Erhebliche Kostensteigerungen sind absehbar. Nach Expertenschätzung in der Verkehrskommission des CDU-Wirtschaftsrates betragen die Gesamtkosten für den Bau von einem Kilometer Autobahn in Deutschland durchschnittlich 26,8 Millionen Euro. Für die A 20 sind danach Kosten von über 3 Milliarden Euro zu erwarten. Hinzu kommen noch weitere Kosten zur dann notwendigen Elbquerung von derzeit über einer Milliarde Euro, was ebenfalls als deutlich zu niedrig angesehen werden kann.

Werden Sie sich dafür einsetzen, die Finanzmittel von insgesamt über 4 Milliarden Euro und vermutlich deutlich mehr für die A 20 bereit zu stellen?

Falls Sie sich für eine Finanzierung einsetzen werden, woher sollen Ihrer Meinung nach die Finanzmittel kommen:

Soll dies durch Umschichtung innerhalb des Bundesverkehrshaushaltes geschehen mit der Konsequenz, dass dann weniger für den Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur getan werden kann?

Die gravierenden Schäden, die aktuell an der A 7 in der Querung des Nord-Ostsee-Kanals mit der Rader Hochbrücke in Schleswig-Holstein (nur ein Beispiel) aufgetreten sind, zeigen wieder einmal mehr, dass die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur über Jahre vernachlässigt wurde. Erhalt geht für die PIRATEN eindeutig vor Neubau (wobei es sicher auch im Einzelfall dringend benötigte Neubauten geben muss, etwa im Bereich von Umgehungsstraßen. Insgesamt werden im Vergleich zum europäischen Ausland zu wenig Mittel in den Erhalt von Verkehrsinfrastruktur gesteckt. Im Bereich des Güterverkehrs sollte vorrangig der Schienenverkehr durch den Ausbau der bestehenden Güterstrecken berücksichtigt werden.

Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrsministeriums schrumpfen und, falls ja, welche Ressorts?

Jeder Haushaltstitel sollte hinsichtlich Einsparmöglichkeiten auf dem Prüfstand. Mit dem Verzicht auf sinnlose und prestigeträchtige Großprojekte nicht nur im Bereich Verkehr sollten eigentlich genügend Mittel zur Verfügung stehen.

Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?

Steuererhöhungen im Verkehrsbereich und damit auch die Einführung einer PKW-Maut werden derzeit nicht angedacht.

4. Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten.

Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?

Grundsätzlich hat bei den PIRATEN der Ausbau des Schienennetzes für den Gütertransport Vorrang. Gütertransport gehört auf die Schiene oder das Wasser, soweit dieser dort möglich ist. Energieaufwändige Transporte auf der Straße oder in der Luft sollen reduziert werden.

5. Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert.

Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?

Mit dem geplanten Bau der Fehmarnbeltquerung und dem damit geplanten direkten Anschluss an die A 1 können gerade Güterverkehre mit dem Bau der A 20 weiträumig um den Hamburger Raum umgelenkt werden. Hier entstehen neue Ost-West-Güterströme nördlich von Hamburg. Dies wäre allerdings nur sinnvoll, wenn tatsächlich die feste Beltquerung käme, was wir noch anzweifeln. Hier zeigt sich wieder einmal, dass gigantische Großprojekte weitere Projekte nach sich ziehen, die dann möglicherweise ihren Zweck nicht erfüllen können, sollten die Großprojekte scheitern. Die Verkehrsströme auf der A 20 müssen deutlich unterschieden werden: im Bereich Schleswig-Holstein wird mehr Verkehr sein als in den Bereichen im östlichen Mecklenburg-Vorpommern.

6. Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen.

Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?

Ein Weiterbau der A 20 von der A 23 Richtung Glückstadt (Bauabschnitte 7 und 8) würde erhebliche Eingriffe in die Marschlandschaft bedeuten. Gerade diese Landschaften sind bereits mit Windkraftanlagen und Stromtrassen schwer vorbelastet und vertragen kaum neue Eingriffe. Im landesinneren Geestbereich sind die Eingriffe sicher verträglicher und Ausgleichsmaßnahmen eher möglich.

7. Abschließend bitten wir Sie um die Beantwortung der folgenden Fragen:

Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundestagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?

Wir halten derzeit einen Weiterbau der A 20 von Bad Segeberg bis zum Anschluss an die A 7 für sinnvoll (Bauabschnitte 3 und 4), da sonst der bisherige Ausbau von Lübeck bis Bad Segeberg relativ sinnlos wäre. Mit einem Weiterbau bis zur A 23 (Bauabschnitte 5 und 6) wäre mindestens ein weiträumiges Umfahren Hamburgs und eine funktionierende Ost-West-Verbindung innerhalb Schleswig-Holsteins möglich.