



Die Autobahngegner griffen zum Spaten: Die Betroffenenengemeinschaft im Abschnitt 7, Vertreter der Initiative A 20-nie, von Jägerschaft und Umweltschutzverbänden setzten ein Zeichen für den Klimaschutz und pflanzten am globalen Klimastreiktag eine Blühhecke in die Bosseler Feldmark. Beim Wäldchen im Hingergrund soll die A20 verlaufen. Hartriegel und Hundsrose, Silberweide, Schlehe und weitere Büsche sollen hier gedeihen. Schilder am Wildschutzzaun informieren über die Pflanzung und den Beitrag zu Klima- und Artenschutz. Foto: Klempow

Dienstag, 20. April 2021

Großprojekt Küstenautobahn kontra Klimaschutz

Von Grit Klempow

kreis stade. Die geplante Küstenautobahn A 20 mobilisiert Befürworter und Gegner. Die Industrie- und Handelskammern fordern, das Projekt voranzubringen. Mit einer Blühhecken-Pflanzaktion setzten hingegen betroffene Anlieger und Umweltschützer ein Zeichen gegen den Bau. Dessen klimaschädliche Auswirkungen hat das Bundesverkehrsministerium erstmals beziffert: Der CO₂-Ausstoß wird um 48 690 Tonnen ansteigen.

Diese Zahl nennt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf Anfrage des Grünen-Bundestagsabgeordneten Sven-Christian Kindler aus Hannover. Der hatte auch einen aktuellen Stand zum Baurecht, zu den Kosten und zur Verkehrsprognose angefordert.

Die Gesamtkosten für die Strecke nur in Niedersachsen, bis zur Mitte der Elbe, beziffert das Ministerium auf 2,58 Milliarden Euro, teuerster Abschnitt ist der Elbtunnel und A-26-Anschluss (761 Millionen Euro). Ebenfalls im Landkreis Stade liegt der Abschnitt 7 zwischen Elm und Drochtersen, dessen Kosten bei 303 Millionen Euro liegen.

Wirtschaftlichkeit: Die noch im Jahr 2003 mit 844 Millionen Euro veranschlagten Gesamtkosten für die Küstenautobahn seien mit der nun verdreifachten Summe laut Ministerium nicht vergleichbar, „da sich Projektumfang sowie die Streckenlänge erheblich verändert haben“. Weil die Baupreise stark gestiegen sind, ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Projekt von 1,9 auf 1,8 gesunken. Bei dieser Berechnung werden die Gesamtkosten möglichen Entlastungen und Ersparnissen, zum Beispiel bei der Reise- oder Transportzeit, gegenübergestellt. Die Wirtschaftlichkeit sei mit dem Faktor 1,8 noch immer gegeben. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist die Grundvoraussetzung für die Freigabe des Projekts.

Baurecht: 2030 sollte die Autobahn zwischen der A 28 bei Westerstede und Schleswig-Holstein in Betrieb gehen. „Vollziehbares Baurecht liegt derzeit nicht vor. Daher sind derzeit keine exakten Aussagen zur Realisierung der Maßnahme und damit zur Fertigstellung beziehungsweise Verkehrsfreigabe seitens des BMVI möglich“, heißt es auf die Grünen-Anfrage. Ein Planfeststellungsbeschluss liegt bislang nur für die Elbquerung vor.

Verkehrsprognose: Prognostiziert werden auf dem Abschnitt 7 zwischen Elm und Drochtersen bis zu 45 800 Autos und 7800 Lkw täglich. Für den Elbtunnel sind 41 200 Autos und 5100 Lkw täglich kalkuliert. Die Zahlen basieren auf einer Prognose aus dem Jahr 2016, eine neue Verkehrsuntersuchung sei nicht vorgesehen. Die Betriebsleistung im Personenverkehr aus induziertem Verkehr liegt bei 143,95 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr. Induziert heißt in diesem Fall: zusätzlich erzeugt.

Flächenverbrauch: Die mit dem Bau der A 20 verbundene Flächenversiegelung beträgt laut Ministerium nach aktuellem Planungsstand rund 645 Hektar, davon entfallen 542 auf die A 20 und 103 auf die A 26. Insgesamt liegen 3,25 Hektar in Schutzgebieten, davon 1,25 Hektar im FFH-Gebiet (europäisches Schutzgebiet) sowie 71 Hektar im Wald/Forst und 88 Hektar betreffen Flächen „sonstiger Umweltkategorien“. Für Ausgleichsmaßnahmen der Abschnitte 1 bis 7 und die Elbquerung sind rund 1700 Hektar vorgesehen.

Klimaschutz: Der spätere Betrieb der Küstenautobahn wird laut Ministerium ein Plus von 48 689,94 Tonnen CO₂-Emissionen zur Folge haben. Die Bauphase ist darin nicht enthalten - es fehlen Berechnungsmodelle. Ob das Projekt mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens vereinbar sei, wollten die Grünen wissen. „Um einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung zu leisten, hat das BMVI der Erhaltung und dem Ersatz bestehender Verkehrsinfrastrukturen gegenüber dem Neubau und der Erweiterung von Verkehrswegen Vorrang eingeräumt“, heißt es im Ministeriumsbericht. Zudem seien Investitionsmittel zugunsten von Schiene und Wasserstraße verschoben. Damit werde durch die vorgesehenen Projekte der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ verkehrsträgerübergreifend eine Verminderung der CO₂-Emissionen erreicht.

Das sehen die niedersächsischen Grünen-Bundestagsabgeordneten Kindler und Dr. Julia Verlinden anders: „Der Neubau der A 20 zerstört eine intakte Kulturlandschaft, wertvollen Wald und würde ein europäisches Naturschutzgebiet (FFH-Schutzgebiet) durchschneiden. Das ist in Zeiten der Klimakrise und des massiven Verlusts der Artenvielfalt vollkommen absurd.“ Die Kosten seien künstlich niedrig und der verkehrliche Nutzen hochgerechnet worden. Die Abgeordneten fordern einen Planungsstopp. „Wer von verkehrlichen Entlastungen spricht, ignoriert die offiziellen Prognosen: Die A 20 würde für noch mehr Verkehr in der Region sorgen.“