



Oldenburger Land e.V.

NABU Oldenburger Land e.V., Schlosswall 15, 26122 Oldenburg

**Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur, Referat G12
Invalidenstraße 44
-BVWP2030-**

D - 10115 Berlin

Oldenburg, 19.04.2016

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030
hier: Neubau der Bundesautobahn A 20

Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU Oldenburger Land e.V. nimmt zum Bundesverkehrswegeplan 2030 und hier speziell zum Neubauvorhaben der A 20 bzw. seiner Einstufung in den vordringlichen Bedarf wie folgt Stellung:

Nach der **Kurzfassung der 12 Kernpunkte der Grundkonzeption** des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) haben Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen im BVWP 2030 Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben. Die Aus- und Neubauten von Verkehrswegen müssen sich danach streng am Bedarf orientieren. Da die A 20 nicht zu einer Engpassauflösung beiträgt und nicht zu den laufenden Projekten gehört, kann sie auch nicht in die zusätzliche Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ aufgenommen werden. Es handelt sich weiterhin bei der A 20 auch nicht um eine im Vordergrund stehende Hauptachse. Im Norden und Nordwesten sind die Hauptachsen die A 1, die A 2 und die A 7, die A 27, A 28 und A 29 sind lediglich Zubringer zu den Erstgenannten. Alternativ bietet sich die vorhandene Infrastruktur mit den Bundesstrassen 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, und L 820 zwischen A 29 und Linswege an. Örtliche Engpässe könnten umweltfreundlich und kostengünstig durch lokale Verkehrslösungen behoben werden. Bei entsprechendem Bedarf zählt der Ausbau vorhandener Straßen mit abschnittsweiser Dreispurigkeit (zwei Spuren mit Wechselspur), kleinräumige Ortsumgehungen oder kommunale Entlastungsstraßen dazu. Außerdem stehen alternativ in Ost-West-Richtung

Bahnstrecken und für mittlere bis große Frachtvolumen der küstenparallele Seeweg als umweltfreundlichere Alternativen zur Verfügung. Diese Alternativen sind im bisherigen Verfahren zur A 20 nicht oder nicht ausreichend geprüft worden. Wir halten diese Alternativenprüfung aber für zwingend erforderlich, da erhebliche Kosteneinsparungen gegenüber einem Autobahnneubau zu erwarten sind, die Akzeptanz in der Bevölkerung steigen wird und sich die Umweltbelastungen bzw. -zerstörungen mit ihren Auswirkungen auf Mensch und Natur deutlich geringer darstellen werden.

Ein wichtiger Indikator für die **Wirtschaftlichkeit** eines Bauprojektes ist das **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)**. Die A 20 bringt es nur auf ein NKV von 1,6. Das ist der weitaus schlechteste Wert aller niedersächsischen Projekte im vordringlichen Bedarf. 2012 prüfte der unabhängige Verkehrswissenschaftler Prof. Dr.-Ing. Gert Marte das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten A 20 nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Sein Resultat: Das NKV der A 20 liegt nur bei rund 1!

Die bisher veranschlagten Kosten der A 20 haben bei realistischer Betrachtung schwerwiegende Mängel. So schlug die 2002 eröffnete 4. Elbtunnelröhre mit einer Länge von rund 2.6 Kilometern mit Kosten in Höhe von 875 Millionen Euro zu Buche. Umgerechnet auf 1 Kilometer sind das 341,8 Millionen Euro. Der als Meilenstein bezeichnete **Elbtunnel** bei Drochtersen soll dagegen aus zwei Röhren bestehen und eine Länge von insgesamt 10,4 Kilometer Röhren haben. Demnach müsste er, legt man die Zahlen der 4. Elbtunnelröhre zugrunde, rund **3,6 Milliarden Euro** kosten. Da der A 20-Elbtunnel erst nach dem Jahr 2025 realisiert werden soll/kann, kommen ab 2002 noch die jährlichen Preissteigerungsraten dazu. Der Leiter der Straßenbaubehörde nennt indes zur Finanzierung des geplanten Tunnels erstaunlicherweise nur eine Summe von rund 1,1 Milliarden Euro!/? Er beruft sich bei der Nennung dieser Zahl auf eine Kalkulation des Landes Schleswig-Holstein.

Ebenso sind die veranschlagten Zahlen zur Autobahn zwischen Drochtersen und Westerstede zweifelhaft, wenn von den Planern für die Strecke von 121 km, davon 114 km Neubaustrecke, Kosten von zuletzt 1,35 Milliarden Euro angegeben wurden. Auch diese Zahl ist realistisch betrachtet unglaubwürdig, zumal die Neubaustrecke durch Moorgebiete mit großen Torfmächtigkeiten und damit vielen Unwägbarkeiten führt. Der Wirtschaftsrat der CDU e.V. hatte 2007 die Kosten für einen Kilometer Autobahn von dem Gutachterbüro Schmid Traffic Services ermitteln lassen. Diese kamen bis 1995 auf einen Wert von 26,8 Millionen Euro pro Autobahnkilometer. Danach würde die A 20 von Drochtersen bis Westerstede rund 3,1 Milliarden Euro kosten zuzüglich der Preissteigerungen seit 1995!

Um die **Erderwärmung** auf unter zwei Grad zu begrenzen, ist die Abkehr von fossilen Energie-

trägern Ziel der Bestrebungen. Der Verkehr ist aber einer der größten Verursacher von klimaschädlichen Gasen. Darüber hinaus ist der Verkehrssektor der einzige Bereich, in dem die Emissionen weiter ansteigen, weil nach wie vor zu viele Güter über die Straße transportiert werden. Der Bau der A 20 würde folglich einen der klimaschädlichsten Verkehrsträger fördern. Vor diesem Hintergrund ist die Planung der A 20 im Hinblick auf die Verantwortung für die Klimafolgen, die insbesondere die nachfolgenden Generationen zu tragen haben werden, nicht ausreichend geprüft und grundsätzlich in Frage zu stellen.

Denn die A 20 würde zu einer Verlagerung von Transportleistungen von Schiff und Bahn auf die Straße führen. Durch den Bau würden große Mengen an CO² freigesetzt, weil die Trasse bis zu 80 Prozent durch Moor- und Marschgebiete führt. Damit würde das große Potenzial der Moorflächen zur Konservierung klimaschädlicher Gasen (CO², Methan, Lachgas) zerstört.

Für die **Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen** verläuft die A 20 in die falsche Richtung und verfehlt damit einen Großteil ihrer Planungsziele. Ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass das Hinterland der deutschen Seehäfen südlich der Küste liegt. In diese Richtung verlaufen auch etwa 75 % der Warenströme (s. Grafik), für die schon leistungsfähige Autobahnverbindungen existieren. Eine neue Studie stuft Bremerhaven bei der Straßenanbindung sogar als besten Hafen der Nordrange (neben den Bremischen Häfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg) ein. Die geplante A 20 aber verläuft im Wesentlichen in Ost-West-Richtung parallel zur deutschen Küstenlinie, also nicht ins Hinterland. Deswegen könnten nur etwa 4 % der Warenströme aus



und zu den Häfen über die Küstenautobahn besser abgewickelt werden. Die norddeutschen Seehäfen sind excellent in Richtung Nordost und -west wie in Nord-Süd an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen: Wilhelmshaven durch die A 29/A 1/A 28/A 31, Cuxhaven und Bremerhaven durch die A 27/A 1/Wesertunnel/ A 29/A 28/A 31, Nordenham, Brake, Elsfleth durch die A

27/Wesertunnel/A 29/A 28/A 31. Selbst die holländischen Häfen sind durch die A 1/A 28/A 31 und holl. A 7 (E 22) ohne Probleme erreichbar. Für die deutschen Seehäfen wäre eine A 20 daher nahezu nutzlos. Im Wesentlichen wird das bestätigt durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen.

Von der A 20 profitieren würden dagegen vor allem die großen niederländischen ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen), die damit auf dem Landweg eine komfortable Autobahnverbindung Richtung Skandinavien und Baltikum erhielten. Selbst die niedersächsische und bre-

mische Landespolitik sieht eine Verkehrsverbindung mit einem der Küstenautobahn ähnlichen Verlauf als Problem, weil dadurch Güterverkehre aus den niederländischen Häfen zum Nachteil der norddeutschen Häfen begünstigt werden. Das wurde deutlich, als es um eine Entscheidung zum Bau einer Bahnstrecke mit dem Projektnamen „Wunderline“ von Groningen über Bremen nach Hamburg ging. Wie viele andere drängt der niedersächsische Wirtschaftsminister Lies darauf, diese neue Bahnstrecke nur für Personenverkehr freizugeben, nicht aber für Güterverkehr, weil sonst die niederländische Konkurrenz der deutschen Nordseehäfen gestärkt würde.

Ein Autobahnneubau bringt naturgemäß erhebliche **Natur- und Umweltbelastungen** mit sich. Die A 20 macht darin keine Ausnahme, im Gegenteil werden die Auswirkungen auf Mensch und Natur aufgrund der Streckenführung durch fast 80 % Moor- und Marschgebiete potenziert. Zudem werden durch den Neubau relativ unzerschnittene Lebensräume auf unabsehbare Zeit entwertet und das bei signifikant starken Rückgängen (s. Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 4/2015, Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brutvögel) insbesondere bei den für Norddeutschland repräsentativen Wiesenvögeln wie Kiebitz, Großem Brachvogel, Rotschenkel, Uferschnepfe und Bekassine, um nur einige zu nennen. Das widerspricht den Gedanken im Umweltbericht-nicht-technische-Zusammenfassung zur A 20 (11.4): *...Die sog. BfN-Lebensraumnetzwerke stellen eine bundesweit einheitliche Flächenkulisse bedeutsamer Biotopverbundstrukturen dar. Darauf aufbauend wurden zur Beurteilung von Konflikten mit Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen die sogenannten Unzerschnittenen Funktionsräume (UFR) ermittelt, die die noch unzerschnittenen Räume mit bedeutenden Lebensraumfunktionen für Arten der Trocken-, Feucht- und Waldlebensräume sowie Großsäuger repräsentieren...Für den bundesweiten Biotopverbund haben darüber hinaus die sog. national bedeutsamen Lebensraumachsen und -korridore eine große Bedeutung. Sie stellen die in Deutschland prioritär zu schützenden und zu entwickelnden Vernetzungslinien dar. Die Gesamtlänge der insgesamt 4.550 national bedeutsamen Lebensraumachsen und -korridore beträgt ca. 60.923 km. Durch das Bestandsnetz von Verkehrswegen (Stand 2010) werden diese Lebensraumachsen bereits in 9.257 Fällen zerschnitten... Um die Wiedervernetzung von Lebensräumen zu fördern, wurden in einem aufwändigen Auswahlverfahren unter der Federführung des Bundesamtes für Naturschutz Abschnitte entlang vorhandener Verkehrsinfrastruktur identifiziert, die im ökologischen Vernetzungszusammenhang eine besonders schwerwiegende Zerschneidungswirkung entfalten. Für diese Abschnitte besteht vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen wiederherzustellen, ein besonderes Interesse Maßnahmen zur Wiedervernetzung zu ergreifen...Gleichzeitig fordert die Biodiversitätsstrategie, dass bis 2020 von den bestehenden Verkehrswegen in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen des Biotopverbundsystems mehr ausgehen und neue Verkehrswege darüber hinaus zukünftig grundsätzlich eine ausreichende ökologische Durchlässigkeit aufweisen*

sollen... (Zitatende). Diesem Grundsatz läuft diametral entgegen die Zerschneidung der Landschaft zwischen Westerstede und Drochtersen. Das eigentliche Ziel des Umweltberichts würde durch diese Neubaustrecke konterkariert! Im höchsten Maße bedenklich ist die Tatsache, dass viele direkt an der Trasse oder in Trassennähe befindliche **FFH-Gebiete**, wie

- Wasserkruger Moor und Willes Heide (LK Stade)
- Osteschleifen zwischen Kranenburg und Nieder-Ochtenhausen (LK Stade/ROW)
- Malse (LK Cuxhaven)
- Wollingster See mit Randmoor (LK Cuxhaven)
- Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven / Bremen (LK Cuxhaven)
- Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief (LK Wesermarsch)
- VSG Marschen am Jadebusen (LK Wesermarsch) und
- Garnholt (LK Ammerland)

betroffen sind. Diesem Umstand verdankt das Projekt u. a. auch die Einstufung als „**hoch**“ in der **umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen Beurteilung**. Die Trasse der A 20 führt nämlich quer durch etliche Wiesenvogellebensräume diesseits und jenseits der Weser, allein ihr erster Abschnitt zwischen A 28 und A 29 würde knapp 30 Kiebitzbrutplätze vernichten. Nicht nachvollziehbar ist in dem Zusammenhang die vorgeschlagene „Ausgleichsmaßnahme“. Die Zerstörungen sollen paradoxerweise auf dem ehemaligen Fliegerhorst „Friedrichsfeld“ südlich der B 437, einem einzigartigen Naturjuwel mit zahlreichen geschützten Pflanzen- und Tierarten, „ausgeglichen“ werden!

In der **Verkehrsprognose** von 2007 ging das BMVI noch von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr von 84 % im Zeitraum von 2004 - 2025 aus. Im Juni 2014 kündigt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt Zuwächse der Verkehrsleistung von nur noch 38 % im Güterverkehr und 13 % im Personenverkehr von 2010 bis 2030 an. Das entspricht einer Halbierung der Prognosewerte. Bisher wurden vom BMVI immer Zuwächse von 70 - 80 % als Begründung für den Neubau von Autobahnen genannt. Die damaligen, dem Zweck untergeordneten Phantasie-Zuwachswerte sollten auch die Planung der A 20/22 rechtfertigen. Der NABU hat diese Prognosen von Anfang an bezweifelt und wurde 2014 bestätigt. Aber selbst die jetzigen Prognosen liegen noch deutlich über der realen Verkehrsentwicklung! Derzeit stagniert der Verkehr im Planungsraum der A 20/22 nämlich weitgehend und nimmt nur auf wenigen Strecken geringfügig zu, auf anderen sogar ab. Diese deutlich revidierten Zuwachsraten könnten durch den Ausbau bestehender Straßen bewältigt werden sowie durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die vorhandenen Bahnstrecken und Wasserwege, die vor der Küste verlaufen und der Hafengewirtschaft Wertschöpfung bringen würden. Das schont nicht nur den Bundeshaushalt, die Umwelt und das Klima, sondern sichert oder schafft sogar Arbeitsplätze. Es wäre auch ein deutliches Sig-

nal einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik mit dem Blick auf die Verantwortung für die nachfolgenden Generationen.

Der NABU Oldenburger Land bittet um Berücksichtigung seiner Einwendungen im Zuge der weiteren Beratungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 und verbleibt

mit freundlichen Grüßen



NABU Oldenburger Land e. V.
Schlosswall 15, Tel. 0441 / 25600
26122 Oldenburg
www.nabu-oldenburg.de
E-Mail: info@nabu-oldenburg.de

Horst Lobensteiner
stv. Vorsitzender