

„Koordinationskreis der Initiativen gegen die A 22/20“
c/o Uwe Schmidt, Frelsdorfer Straße 7, 27432 Hipstedt

„Koordinationskreis der Initiativen und
Umweltverbände gegen die A 22/20“
c/o Uwe Schmidt, Pressesprecher
Frelsdorfer Straße 7
27432 Hipstedt
Tel. 04768-304, mobil 0170-3330198
eMail info@gegen-A22.de
www.A22-nie.de

Hipstedt, den 16. Oktober 2012

A20 in Niedersachsen ohne Nutzen für die Hinterlandanbindung der Seehäfen

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Land Niedersachsen plant die A20 (ehemals A22) zwischen Westerstede, Landkreis Ammerland, und Drochtersen, Landkreis Stade. Die A20 ist laut Bundesverkehrswegeplan ein Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag. Sie befindet sich überwiegend in dem frühen Stadium der Entwurfsplanung. Das Projekt wird von seinen Befürwortern u. a. mit seiner Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen begründet. Wir haben in einer Nutzenanalyse überprüft, inwiefern die Trasse diese Funktion für die großen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven erfüllen kann.

Die Analyse zeigt, dass nur vier Prozent der straßengebundenen Güterverkehre ins Hinterland über eine A20 schneller abgewickelt werden könnten als über vorhandene Autobahnen¹. Die geringe Bedeutung für die Hinterlandanbindung hängt mit dem Ost-West-Verlauf der A20 zusammen. Der prognostizierte Hauptgüterstrom aus den Seehäfen geht nach Süden und Südosten. Die A20 wird diese Güter nicht aufnehmen können, weil sie senkrecht zu diesen Güterströmen ausgerichtet ist. An die relevanten Autobahnen in Richtung Süden sind die Seehäfen bereits direkt angeschlossen (A1, A7, A27, A29). Unabhängig davon ist mit den Autobahnen A28, A1 und ab Lübeck mit dem fertig gestellten Teil der A20 in unmittelbarer Nähe zu der geplanten Autobahn bereits eine durchgängige Achse in Ost-West-Richtung vorhanden. Wegen ihres küstenparallelen Verlaufs muss diese Autobahn sogar als potentiell schädlich für die Hafenwirtschaft eingestuft werden, da sie eine direkte Konkurrenz zum wasserseitigen Transport darstellt und so die ureigene Aufgabe der Hafenwirtschaft hinterläuft. Sie könnte dazu führen, dass bereits in den westlich gelegenen belgischen und niederländischen Seehäfen vermehrt Ladung auf den LKW umgeschlagen wird, die dann über eine A20 landseitig an den deutschen Seehäfen vorbei rollt. Damit würden zudem nationale und internationale Bestrebungen konterkariert, Güterverkehr vom LKW auf das deutlich klimaverträglichere Seeschiff zu verlagern.

Dem geringen Nutzen der A20 als Hinterlandanbindung stehen u. a. wegen extrem schwieriger Baugründe (45 % der Strecke führen durch teilweise tiefgründige Moore) überdurchschnittlich hohe Baukosten gegenüber. Schwerwiegende Eingriffe in Natur und unzerschnittene Landschaftsräume mit herausragender Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt sind nicht gerechtfertigt. Eventuell bestehende vereinzelte Verkehrsengpässe ließen sich durch Investitionen in die regionale Verkehrsinfrastruktur schneller, kostengünstiger und bei geringeren Beeinträchtigungen von Mensch und Natur beseitigen.

Wir erlauben uns, Ihnen in der Anlage unsere Nutzenanalyse zum Aspekt der Hinterlandanbindung einer A20 zuzuschicken. Wir freuen uns auf einen konstruktiven Dialog mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen



i. A. Uwe Schmidt, Sprecher der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20

¹ Im Prinzip bestätigt das von den Befürwortern beauftragte ISL das Fazit unserer Studie, „dass die Nutzung der Küstenautobahn (A20) nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird“.