



Klimaschutz nur ohne A 22 !

Für eine zukunftsfähige Nordwest-Region

Positionspapier der Initiativen gegen die A 22

Stand August 2009

Klimaschutz nur ohne A 22

Mit seinem im Frühjahr 2007 veröffentlichten Bericht zeigt der UN-Klimarat (IPCC) auf, dass eine globale Erwärmung stattfindet und dass dafür mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Emission von Treibhausgasen wie Kohlendioxid als Folge der Nutzung fossiler Energieträger durch den Menschen verantwortlich ist. Der Bau der A 22 würde diesen anthropogenen Klimawandel weiter verstärken durch

- Freisetzen erheblicher CO₂-Mengen während des Autobahnbaus durch die damit verbundene Trockenlegung von Mooregebieten und den Abbau von Torf,
- Verursachen von zusätzlichem Straßenverkehr,
- Verlagerung von Frachttransporten vom Seeschiff auf den LKW,
- und den Verlust von Flächen, die nach ihrer Versiegelung kein CO₂ mehr binden und keine Klima ausgleichende Wirkung mehr entfalten können.

Dies ist umso bedenklicher, als nach aktuellen Berechnungen die von mehr als 100 Ländern weltweit angestrebte Beschränkung der globalen Erwärmung auf maximal 2 Grad bis 2050 kaum noch einzuhalten ist. Neubau- und Erweiterungsprojekte im Bereich des Verkehrssektors als einem der maßgeblichen Emittenten von klimaschädlichen Treibhausgasen müssen deshalb auf ihre verkehrliche und wirtschaftliche Notwendigkeit eingehend überprüft werden.

Die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe haben neben ihrer klimaverändernden Wirkung als Treibhausgas auch einen weiteren direkten Effekt: Die Versauerung des Ozeans. Die Auswirkungen auf die marine Nahrungskette und damit auf die Fischereierträge, eine wesentliche Eiweißquelle der Weltbevölkerung, sind bislang nicht abschätzbar. Die Folgen für die Zukunft für die Menschheit können aber genauso oder sogar gravierender sein als die des anthropogenen Klimawandels.

Die Planung der A 22 konterkariert nationale und internationale Klimaschutzziele und läuft den klimapolitischen Beschlüssen der EU, der Bundesregierung und zunehmend auch von Gemeindevertretungen zuwider. Darüber hinaus bindet sie in erheblichem Umfang Finanzmittel, die dringend für die Entwicklung und Durchführung von Projekten zum Klimaschutz und zur Abwendung der Gefahren durch den Klimawandel benötigt werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Planung einer A 22,

- die über weite Strecken nicht das Verkehrsaufkommen haben wird, um den Bau rechtlich und vom Bedarf her zu rechtfertigen,
- deren Realisierung und Finanzierung vollkommen ungesichert ist,
- die einen Großteil ihrer Planungsziele nicht erreichen kann,
- die für die Hinterlandanbindung der Seehäfen nicht erforderlich ist, aber zu einer Verlagerung von Transportleistungen vom Schiff auf die Straßen führen wird,
- die bei Verwirklichung der vordringlichen Projekte im Planungsraum, für die Finanzmittel vom Bund bereit gestellt werden können, verkehrlich entbehrlich ist,
- bei vorhandener weniger klimaschädlicher paralleler Schienenverbindung zwischen Bremerhaven und Hamburg (landeseigene EVB) sowie umsetzbaren neuen parallelen Schienenverbindungen Rodenkirchen-Westerstede-Ocholt und durch den Wesertunnel mit Anschlüssen an Nordenham-Hude und Bremerhaven-Bremen
- und wegen der aktuellen Wirtschaftslage nicht vorhersehbarer (Güter-) Verkehrsentwicklung,

im Hinblick auf die Verantwortung für die Klimafolgen, die insbesondere die nachfolgenden Generationen zu tragen haben werden, nicht ausreichend geprüft und nicht gerechtfertigt.

Hintergrundinformation

Inhalt

1. Der Konflikt Straßenverkehr – Klima
2. Kollision der A 22 mit nationalen und internationalen Klimaschutzziele
3. Beispiele Klima relevanter Wirkungen der A 22
4. Position der Initiativen gegen die A 22 für eine zukunftsfähige Nordwest-Region

1 Der Konflikt Straßenverkehr – Klima

Nach heutigem wissenschaftlichem Kenntnisstand können die durch den anthropogenen Treibhausgasausstoß verursachten schnellen Klimaänderungen auf ein von der Menschheit bewältigbares Ausmaß eingeschränkt werden, wenn es gelingt, den Temperaturanstieg auf etwa 2 Grad Celsius gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen (1). Bewältigbar heißt z.B., die Zahl der sommerlichen Hitze-Toten mit den existierenden Gesundheitssystemen auf einen geringen Anteil der Bevölkerung im Erwerbsalter eingrenzen zu können, den Meeresspiegelanstieg in einer Größenordnung zu halten, die es zumindest den entwickelten Ländern erlaubt, ihre Küsten durch Deichbaumaßnahmen zu schützen, die Geschwindigkeit der Verschiebung von Klimazonen und der Niederschlagsverteilung und damit der landwirtschaftlich nutzbaren Gebiete gering genug zu halten, dass mit der Umsiedlung größerer Teile der menschlichen Bevölkerung darauf reagiert werden kann. Das so genannte 2°C-Ziel wird von mehr als 100 Ländern weltweit ange strebt (2).

Zwischen 1906 und 2005 nahm das globale Mittel der bodennahen Lufttemperatur bereits um 0,74 Grad Celsius zu. Deshalb darf die globale Mitteltemperatur um nicht mehr als weitere rund 1,2 Grad Celsius steigen. Um dieses Ziel mit einer Wahrscheinlichkeit von 75 Prozent zu erreichen, müssen die Konzentrationen der Treibhausgase in der Atmosphäre stabilisiert werden. Dazu ist der Zuwachs der globalen Treibhausgas-Emissionen bis 2020 zu stoppen. Anschließend müssen die weltweiten Emissionen bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent gegenüber 1990 sinken - d.h. um 60 Prozent gegenüber den heutigen Werten - und sie dürfen dann auch langfristig dieses Niveau nicht überschreiten (3).

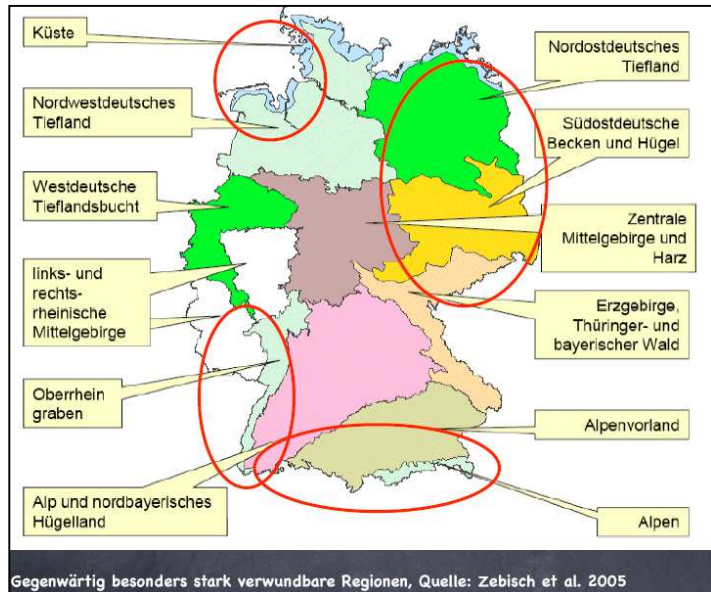
In einer aktuellen Studie des Potsdamer Instituts für Klimafolgenforschung wurde berechnet, welche Menge Treibhausgase von heute bis zum Jahr 2050 noch in die Atmosphäre entlassen werden kann, ohne das Risiko einer Erwärmung von mehr als zwei Grad Celsius (2°C) über den vorindustriellen Wert zu stark zu erhöhen (4). Zwischen den Jahren 2000 und 2050 können nur eintausend Milliarden Tonnen Kohlendioxid (CO₂) ausgestoßen werden. In den vergangenen neun Jahren wurde bereits ein Drittel davon emittiert.

Diese Entwicklung ist so alarmierend wie die Schlussfolgerung eindeutig: Je länger die Menschheit zuwartet mit der Begrenzung der Treibhausgasemissionen, desto einschneidender bis letztendlich unmöglich werden die zum Gegensteuern erforderlichen Maßnahmen. In den Mittelpunkt der Forschung und der Sorge rücken mehr und mehr die so genannten Kippunkte des Klimasystems (5). Dies sind Schwellenwerte, bei deren Überschreitung Komponenten des Klimasystems in völlig neue Zustände übergehen und aus denen es keine sichere Rückkehr in den vorangegangenen Zustand mehr gibt, auch wenn der Schwellenwert wieder unterschritten wird.

Die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe haben neben ihrer klimaverändernden Wirkung als Treibhausgas auch einen direkten Effekt, der zunehmend in das Interesse der Wissenschaft rückt und mittlerweile auch von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird: Die Versauerung des Ozeans. Ein großer Teil (ungefähr ein Drittel) des vom Menschen in die Atmosphäre geblasenen Kohlendioxids (CO₂) wird vom Ozean aufgenommen und bildet dort Kohlensäure. Infolge dessen ist der Säuregrad des

Oberflächenwassers seit Beginn der Industrialisierung zweifelsfrei messbar um 30 Prozent angestiegen und hat damit Werte erreicht, die es zuletzt vor mehreren Millionen Jahren gegeben hat. Mit zunehmender Versauerung haben eine große Anzahl von im Meer lebenden Organismen – von mikroskopisch kleinen Planktonalgen bis zu riffbildenden Korallen – Probleme, ihre Kalkskelette zu bilden. Die Auswirkungen auf die marine Nahrungskette und damit auf die Fischereierträge, eine wesentliche Eiweißquelle der Weltbevölkerung, sind bislang nicht abschätzbar. Die Folgen für die Zukunft für die Menschheit können aber genauso oder sogar gravierender sein als die des anthropogenen Klimawandels (6). Aus diesem Grund haben Wissenschaftler aus 32 Ländern die Monaco-Erklärung verfasst, mit der sie dringend eine Reduzierung der CO₂-Emissionen anmahnen (7).

Der hiesige nordwestdeutsche Küstenraum zählt zu den durch den Klimawandel stark bedrohten Regionen, insbesondere durch den Meeresspiegelanstieg infolge der thermischen Ausdehnung des Meerwassers und des Abschmelzens von Inlandeismassen. Außerdem ist eine starke Zunahme der winterlichen Niederschläge (um mehr als 50 %) und eine gleichfalls starke Abnahme der sommerlichen Niederschläge mit den Folgen von Trockenheit zu erwarten (8).

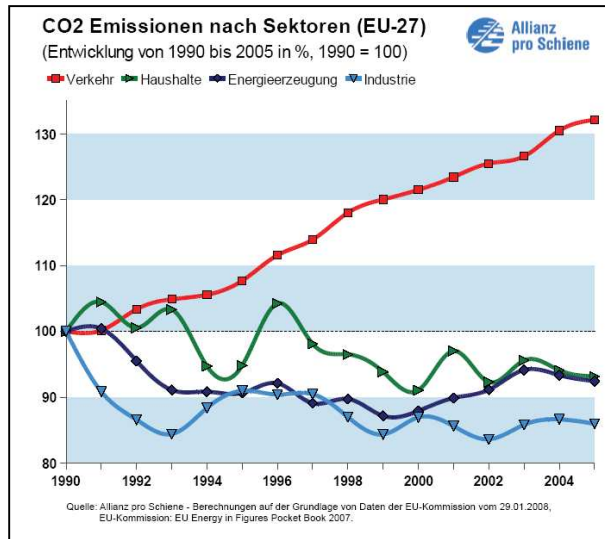


Global betrachtet lebt jeder fünfte Mensch weniger als 30 Kilometer vom Meer entfernt und ist unmittelbar durch Meeresspiegelanstieg und Sturmfluten bedroht. In seiner aktuellen Presseerklärung vom 11.05.2009 mahnt der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung für Globale Umweltveränderungen an, Pläne für einen Rückzug aus gefährdeten Gebieten zu entwickeln und Meeresflüchtlingen Rechtssicherheit im Rahmen des Völkerrechts hinsichtlich einer Verpflichtung zur Aufnahme von Menschen, die aufgrund des Klimawandels Küstengebiete oder Inseln verlassen müssen, und einer Regelung der Kostenfrage zu geben.

Falls der Klimawandel weder auf eine bewältigbares Maß begrenzt noch durch ihn ausgelöste Wanderungsbewegungen wegen des Verlustes von Siedlungsfläche durch den Meeresspiegelanstieg oder von landwirtschaftlich nutzbaren Gebieten durch die Verschiebung von Klimazonen rechtlich und finanziell abgesichert werden, drohen Verwerfungen bis zur Bedrohung des Weltfriedens. Genau aus diesem Grund wurde wegen der Bemühungen um Aufklärung über den Klimawandel 2007 der Friedensnobelpreis an Al Gore und den UN-Klimarat (IPCC) verliehen.

Der Beitrag des motorisierten Verkehrs zum anthropogenen Klimawandel ist unbestritten. An den gesamten CO₂-Emissionen in beispielsweise Niedersachsen haben die direkten Emissionen des Verkehrs einen Anteil von rund 21 %; nimmt man auch die indirekten Emissionen (Raffinerieprozesse und Bahnstrom) hinzu, liegt der Anteil des Verkehrs noch höher (ca. 25 % bundesweit) (9).

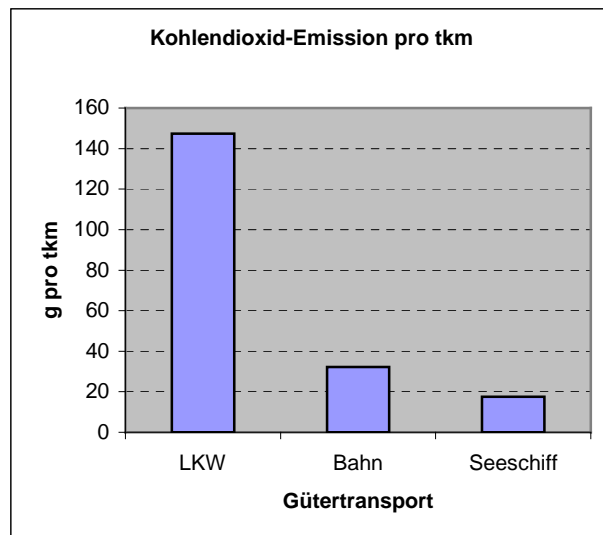
Während die CO₂-Emissionen in den Bereichen Haushalt, Energieerzeugung und Industrie



seit 1990 bis 2005 um 5 bis 15 % zurückgingen, nahmen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im gleichen Zeitraum um über 30 % zu (10). Die CO₂-Einsparungen in den zuerst genannten Sektoren werden vom Verkehr buchstäblich „aufgefressen“.

Den größten Anteil der CO₂-Emissionen verursacht dabei der Straßenverkehr, insbesondere der Straßengüterverkehr. Die Folgen für die Umwelt sind beim Transport mit Lkw pro transportierter Tonne überproportional negativ. Betrachtet man nur die CO₂-Emissionen, so ergibt sich folgender Vergleich für Deutschland (g CO₂/tkm = CO₂ in Gramm pro Tonne pro Kilometer) (11):

Lkw	-	147,3 g CO ₂ /tkm
Bahn	-	32,2 g CO ₂ /tkm
Seeschiff	-	17,5 g CO ₂ /tkm



Der Neubau von Straßen führt zu einem Zuwachs von Straßenverkehr. Dieser so genannte „induzierte Verkehr“ bezeichnet den Verkehrszuwachs, der sich infolge des Baus oder Ausbaus ergibt und der ohne diese Maßnahme nicht stattfinden würde. Mit dem Neubau oder dem Ausbau von Straßen sind auch weiter entfernt liegende Ziele schneller zu erreichen und folglich wachsen die zurückgelegten Fahrstrecken. Durch den Bau und Ausbau von Verkehrswegen werden die Reisezeiten auf gegebenen Quelle-Ziel-Relationen kürzer, und offensichtlich wird die gesparte Zeit für weiteren Verkehr verwendet: Die im Verkehr verbrachte Zeit hat sich seit Jahren kaum verändert, sie hat eher etwas zu- als abgenommen (12).

Eine Reisezeiteinsparung im Personenverkehr von 1 Mio. Personen-Stunden pro Jahr führt zu einer Zunahme der Verkehrsleistung um durchschnittlich 18 Mio. Fahrzeugkilometer (13). Die Zunahme fällt in ländlichen Räumen deutlich höher aus als in hochverdichteten Räumen (13). Aussagen über die Größenordnung des induzierten Verkehrs gehen zwar weit auseinander (zwischen 5 und 40 %), die überwiegende Anzahl der Untersuchungen aber geht von einem Verkehrszuwachs durch induzierten Verkehr von rund 20 % aus (12).

Der Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur führt nicht nur zu neuem Verkehr, sondern auch zu Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern. Ein beträchtlicher Teil der Verlagerung zum motorisierten Straßenverkehr ist auf den stetigen Ausbau der Straßen zurückzuführen (12).

Fazit Konflikt Straßenverkehr – Klima

- Das 2-Grad-Ziel, das von mehr als 100 Ländern weltweit angestrebt wird, d. h. die Einhaltung einer globalen Erwärmung bis 2050 um max. 2 Grad, ist nur noch einhaltbar, wenn auf alle nicht zwingend notwendigen Emissionen konsequent verzichtet wird.
- Der Anteil des Verkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen beträgt bundesweit 25 %, d. h. ein Viertel aller CO₂-Emissionen stammt aus dem Verkehr.
- Die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor haben von 1990 bis 2005 um mehr als 30 % zugenommen, während in anderen Sektoren Rückgänge zu verzeichnen waren.
- Den größten Anteil der CO₂-Emissionen verursacht dabei der Straßenverkehr, insbesondere der Straßengüterverkehr. Bezogen auf eine Tonne pro Kilometer emittiert der LKW knapp fünf mal mehr CO₂ als die Bahn und acht mal mehr CO₂ als das Seeschiff.
- Der Neubau von Straßen führt zu einem Zuwachs von Straßenverkehr um rund 20 % und begünstigt die Verlagerung auf die Straße zu Ungunsten des klimafreundlicheren Verkehrs auf der Schiene und dem Wasserweg.

2 Kollision der A 22 mit nationalen und internationalen Klimaschutzziele

Um die im Kyoto-Protokoll und von der deutschen Regierung beschlossenen Klimaschutzziele (Kabinettsbeschluss vom 13.07.2005) zu erreichen, muss zukünftig stärker auf umweltfreundlichere Transportmittel gesetzt werden. Der Neubau einer küstenparallel verlaufenden Autobahn, die tendenziell Güterverkehr vom Seeschiff und der parallel vorhandenen Bahn auf die Straße zieht, konterkariert die Klimaschutzziele.

Das Projekt A 22 widerspricht den Zielsetzungen des Masterplans Güterverkehr und Logistik, der die Förderung eines umwelt- und klimaverträglichen Verkehrs impliziert, wie Verkehrsvermeidung, Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasserwege, effiziente Nutzung vorhandener Verkehrswege vor Neubau, überproportionale Förderung des Ausbaus der Bahn. Einer Überprüfung nach den Zielsetzungen des Masterplans wird die A 22 nicht standhalten können.

Indirekt trägt auch der Kabinettsbeschluss vom 7.11.2007 über den Erhalt der biologischen Vielfalt zum Klimaschutz bei. Danach soll der Flächenverbrauch von derzeit 115 ha pro Tag bis 2020 auf 30 ha pro Tag reduziert werden. Damit würden in Zukunft mehr Flächen erhalten bleiben, die CO₂ binden und eine Klima ausgleichende Wirkung entfalten können. Auch diesen Zielen steht die geplante A 22 entgegen.

3 Beispiele Klima relevanter Wirkungen der A 22

Zu den eingangs aufgeführten Klima schädigenden Wirkungen, die sich allgemein durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur ergeben, wie induzierter Verkehr, Verkehrsverlagerung etc., sollen im folgenden für die A 22 konkrete Beispiele aufgeführt werden.

Eine mögliche, wenn auch entbehrliche Hinterlandanbindung der Seehäfen durch die A 22 ist in höchstem Maße klimarelevant, da nach dem Bau einer Autobahn parallel zur Küste davon auszugehen ist, dass ein bedeutsamer Teil des Warentransports von den Schiffen, die bislang den Transport in den Ostseeraum und zu den Häfen in Rotterdam und Antwerpen übernehmen, und von der Schiene, die für die bremischen Häfen in Bremerhaven bislang eine hohe Bedeutung hat, auf die Straße verlagert wird. Die unbestreitbaren Vorteile des Schiff- und Bahntransports beim Gütertransport in Hinblick auf Klimaschutz werden damit zugunsten des weitaus ungünstigeren Verkehrsträgers LKW unterlaufen.

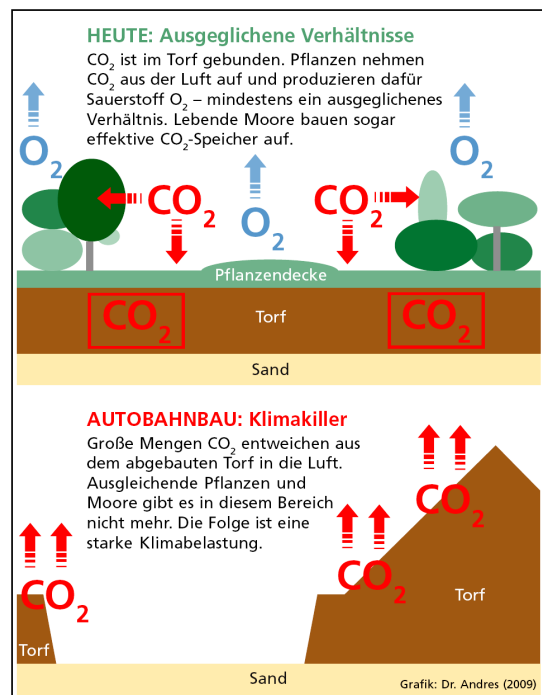
Dies wird durch ein Gutachten von ISL zur Abschätzung der hafenbedingten Straßenverkehre in Bremerhaven bestätigt (14). Dort heißt es: „Hinsichtlich der Auswirkungen einer geplanten Küstenautobahn A22 auf die Transshipmententwicklung beim Seehafenumschlag in Bremerhaven lassen sich bislang nur Annahmen treffen. Da eine Küstenautobahn A 22 die Landverbindung zwischen dem Hamburger Hafen im Osten und ab 2010 dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven im Westen deutlich aufwerten würde, können Annahmen dahingehend angestellt werden, dass der Transshipmentanteil insbesondere ab 2010 nicht mehr so stark ansteigt, da die Austauschbeziehungen zwischen den drei Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg verstärkt über die Straße abgewickelt werden könnten. Transporte, die zwischen diesen Häfen zuvor mit dem Feederschiff abgewickelt wurden, könnten dann verstärkt den Verkehrsträger Straße nutzen und würden eine zusätzliche Belastung der Cherbourger Straße durch den hafenbezogenen Schwerlastverkehr darstellen. Hinsichtlich der Verkehre mit Skandinavien sind ähnliche Effekte denkbar. Durch die bessere Straßenanbindung könnten Teile des Transitverkehrs nicht mehr den günstigeren, aber langsameren Seeweg nehmen, sondern auf die Straßen abwandern.“

Ein Beispiel für den induzierten Verkehr ergibt sich aus den Verkehrsgutachten zum Raumordnungsverfahren für die A 22 (15). Danach wird die A 22 das Straßennetz im Westabschnitt um 320.000 bis 380.000 km/24h mehr belasten! Die Mehrbelastung wiegt die Entlastung östlich der Weser nicht auf. Das widerspricht den Zielen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und damit den übergeordneten Klimaschutzzielen der Bundesrepublik und der EU.

Des weiteren gingen durch den Bau Flächen verloren, die nach ihrer Versiegelung kein CO₂ mehr binden und keine Klima ausgleichende Wirkung mehr entfalten können. Dazu der folgende Vergleich: Pro Kilometer Autobahn werden 8 ha Fläche überbaut. Erweitert man eine vorhandene Autobahn, wie jetzt die A 1, für die Aufnahme der gleichen Verkehrsmenge um eine Spur je Richtung, beträgt der Flächenverbrauch nur 0,8 ha pro Kilometer.

Beim Abbau und Umsetzen von Moor- und Torfböden werden große Mengen an klimaschädlichen Treibhausgasen freigesetzt. Die geplante Trasse der A 22 führt auf weiten Strecken durch naturnahe oder landwirtschaftlich genutzte Mooregebiete. Bewachsene Moor- und Torfböden sind in der Lage, beträchtliche Mengen an CO₂ zu speichern und langfristig festzulegen. Kommt der Torfboden jedoch durch Abbau oder Umsetzen mit Luft in Berührung, wird das Klimagas wieder abgegeben. Die klimaschädlichen Emissionen aus solchen Prozessen machen weltweit über 8 Prozent an den Gesamtemissionen aus. Schon während des Baus der Küstenautobahn A 22 würden folglich durch den Abbau und die Lagerung riesiger Torfmassen erhebliche CO₂-Mengen freigesetzt.

Nicht zuletzt bindet allein die Planung der A 22 Finanzmittel im Umfang von mehreren zehn Millionen Euro für ein verkehrlich entbehrliches klimaschädliches Projekt, die dann nicht mehr für die Entwicklung und Durchführung von Projekten zum Klimaschutz und zur Abwendung der Gefahren durch den Klimawandel, wie z. B. Deichbau, zur Verfügung stehen.



4 Position der Initiativen gegen die A 22 für eine zukunftsfähige Nordwest-Region

Unter Berücksichtigung der o. g. Sachverhalte, wie

- Klimaschädliche Wirkung der A 22 durch Begünstigung eines Verkehrssektors mit hohen spezifischen CO₂-Emissionen zu Lasten von Verkehrsträgern mit deutlich geringeren Emissionen,
- Verursachen von zusätzlichem induziertem Straßen-Verkehr,
- Kollision mit regionalen, nationalen und internationalen Klimaschutzziele

bei gleichzeitig

- völliger Unsicherheit der Realisierung der A 22 (16),
- verkehrlicher Entbehrlichkeit der A 22 (17),
- vorhandener weniger klimaschädlicher Seeschiff- und Schienenverbindung in Ost-West-Richtung (z. B. landeseigene EVB),
- aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage nicht vorhersehbarer (Güter-) Verkehrsentwicklung (Unsicherheit der Güterverkehrsentwicklung auf der Straße: „Eine weitere Unsicherheit bei der Bedarfsberechnung birgt die Entwicklung des Spritpreises. Bereits jetzt planen 45 % der LKW-Transportunternehmer Personal und Fuhrpark abzubauen, da auf der Straße keine kostendeckenden Preise mehr zu erzielen sind“; Zitat: Karlheinz Schmidt, Geschäftsführer des BV Güterkraftverkehr und Logistik, 2009) (18)

schlagen wir als Alternative zu der Planung einer A 22 folgendes Vorgehen vor, bis die weitere klimatische und verkehrliche Entwicklung abzusehen ist.

Grundsätzlich:

- Konzentration der Finanzmittel auf Engpassbeseitigung mit Bestandserhaltung (Verfall der Wertschöpfung verhindern).
- Neubau- und Ausbauprojekte auf Überlastungsbereiche des Fernverkehrsnetzes begrenzen.
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und intelligenter Transportketten.
- Steuerung durch verkehrslenkende Maßnahmen und Gebühren.

Bezogen auf die Planung der A 22:

- Durchführung der laut Bundesverkehrswegeplan erforderlichen, bisher nicht erfolgten Prüfung alternativer Verkehrslösungen.
- Verkehrsträgervergleich unter besonderer Berücksichtigung des jeweiligen Beitrags zur Verringerung klimaschädlicher Emissionen
- Nach dem niedersächsischen Raumordnungsgesetz vorgeschriebene Abschätzung der Auswirkungen des Projektes A 22 auf das Großklima durchführen und mit alternativen Lösungen vergleichen.
- Verträglichkeit mit regionalen, nationalen und internationalen Klimaschutzziele prüfen.
- Bei nachgewiesenen Engpässen und belegtem Bedarf Verwirklichung von kleinräumigen und damit weniger klimaschädlichen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs.
- Kein Vorantreiben der weiteren Planung ohne Nachweis der Realisierbarkeit (z. B. für die Flussquerungen), ohne Prüfung der Wirtschaftlichkeit und ohne belastbaren Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit.
- Bevor die o. g. Nachweise und Prüfungen nicht erfolgt sind, keine Hochstufung des Projektes in den vordringlichen Bedarf, d. h. Streichung der A 22 aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Quellennachweise:

- (1) Klimaänderung 2007: Zusammenfassungen für Politische Entscheidungsträger. Deutsche Übersetzung herausgegeben von ProClim - Forum for Climate and Global Change, vom Umweltbundesamt Österreich und von der Deutschen IPCC Koordinierungsstelle.
- (2) Um gefährlichen Klimawandel zu vermeiden, haben 109 der 192 unterzeichnenden Staaten der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen erklärt, die globale Erwärmung auf zwei Grad Celsius oder weniger gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Einige der verwundbarsten Länder wie Inselstaaten und Entwicklungsländer betrachten nur 1,5 Grad Celsius als maximal akzeptable Erwärmung.
- (3) UBA-Hintergrundpapier (2007): "Klimaänderungen, deren Auswirkungen und was für den Klimaschutz zu tun ist" <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/ipccsynthese.pdf>
- (4) Meinshausen, M., Meinshausen, N., Hare, W., Raper, S. C. B., Frieler, K., Knutti, R., Frame, D. J. & Allen, M. Greenhouse gas emission targets for limiting global warming to 2°C. Nature, doi: 10.1038/nature08017 (2009).
- (5) UBA-Hintergrundpapier (2008): „Kipppunkte des Klimasystems“.
- (6) <http://www.scinexx.de/wissen-aktuell-9453-2009-02-02.html>
- (7) <http://www.igbp.net/documents/MonacoDeclaration2009.pdf>
- (8) Zebisch, M., Grothmann, T., Schröter, D., Hasse, C., Fritsch, U., & Cramer, W. (2005) Climate Change in Germany - Vulnerability and Adaption of Climate sensitive Sectors. Umweltbundesamt, Berlin.
- (9) Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz (2009): Der Klimawandel als Herausforderung für Staat und Gesellschaft – Positionspapier zum Klimaschutz in Niedersachsen.
- (10) Allianz pro Schiene - Berechnungen auf der Grundlage von Daten der EU-Kommission vom 29.01.2008, EU-Kommission: EU Energy in Figures Pocket Book 2007.
- (11) TREMOD (1999), Transport Emissions Estimation Modell: Knörr, W., et al.: Daten- und Rechenmodell, Energieverbrauch und Schadstoffemissionen aus dem motorisierten Verkehr in Deutschland 1980 bis 2020. Forschungsbericht FKZ 105 06 057, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin 1997. Version 1.1, März 1999.
- (12) Umweltbundesamt (2005): Determinanten der Verkehrsentstehung. Texte 26/05.
- (13) Haag, Günter et al. (2000): Induzierter Verkehr – Verfahrensanpassung, Anwendungsfälle und Zuschlagfaktoren. Endbericht zum Forschungsvorhaben Nr. 96.573/1999 im Auftrag des BMVBW. Stuttgart.
- (14) ISL 2007: Abschätzung der hafenbedingten Straßenverkehre in Bremerhaven bis zum Jahr 2025 - Aktualisierung der Umschlagprognose und Umsetzung in Fahrzeugbewegungen im Hinterland – Endbericht.
- (15) Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung – Regierungsvertretung Lüneburg: Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Bundesautobahn A 22 Westerstede – Drochtersen.
- (16) Keine vordringliche Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans, Finanzierung vollkommen ungesichert, Verkehrssicherheit im Wesertunnel für den prognostizierten Verkehr nicht gegeben, Realisierung Zwangspunkt Elbquerung ganz und gar ungewiss.
- (17) Verkehrszahlen für die Rechtfertigung einer Autobahn werden über weite Strecken nicht erreicht, kein Erfordernis für die Hinterlandanbindung der Seehäfen (siehe Planfeststellungsbeschluss zum Jade-Weser-Port), straßenseitige Ost-West-Verbindung in räumlicher Nähe mit der A 1 vorhanden, kleinräumig bei nachgewiesenem Bedarf Ausbau vorhandener, im vordringlichen Bedarf stehender Straßen möglich.
- (18) Süddt. Zeitung vom 28.3.2009