

Würde das niedersächsische Umweltministerium unter Minister Lies konsequent handeln und eigenes Reden in Handeln umsetzen, müssten die Planungen für die A20 mit sofortiger Wirkung eingestellt werden.

Resolution des Kreisverbands Ammerland von Bündnis 90/ Die GRÜNEN

Die Ammerländer GRÜNEN unterstützen Umweltminister Lies in seinem Bemühen, den niedersächsischen Verkehrssektor endlich enkeltauglich umzubauen und fordern ihn auf:

- Stoppen Sie über das Landeskabinett jegliche freiwillige Leistungen Niedersachsens im laufenden Planverfahren der A20 und setzen Sie sich über den Bundesrat dafür ein, dass die A20 aus dem Bundes-Fernstraßenausbaugesetz wieder herausgestrichen wird.
- Die A20 hat bereits jetzt schon zu viele Steuergelder verschlungen. Setzen Sie sich dafür ein, dass das bisher für die A20 eingeplante Steuergeld für den Aufbau dringend notwendiger, nachhaltiger Mobilitätsangebote in Niedersachsen verwendet wird.

Begründung:

Im Februar 2018 stellte der niedersächsische Umweltminister Olaf Lies seine Arbeitsschwerpunkte vor (siehe Pressemitteilung des Umweltministeriums vom 05.02.2018). Darin kündigte er die Einrichtung eines Referats "Nachhaltige Mobilität" im Ministerium an, das sich u.a. um die Themen "Hardware-Nachrüstungen für Dieselfahrzeuge, attraktiverer und günstigerer ÖPNV, fließende Verkehre in der Stadt, ein attraktives Radwegenetz in Niedersachsen" kümmern sollte. Er versprach „Masterpläne für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität“, er machte deutlich, dass der Klimawandel auch in Niedersachsen immer deutlicher spürbar und der Klimaschutz unaufschiebbar sei. Und er nannte das Thema "Natur- und Umweltschutz und Erhalt der Artenvielfalt" als einen seiner Schwerpunkte.

In einer Pressemitteilung des Umweltministeriums vom 20.02.2018 wird Lies folgendermaßen zitiert:

„... Im Verkehrssektor muss unbedingt etwas geschehen, wenn wir unsere Klimaziele erreichen, Schadstoffausstöße reduzieren und auch Fahrverbote vermeiden wollen. Wir brauchen nachhaltige, intelligente Mobilitätskonzepte. Ein attraktiver, klimaschonender ÖPNV ist dabei ein zentraler Baustein, ebenso wie moderne, umweltschonende Fahrzeuge. Unsere in den letzten Jahren begonnene Förderung zur Umrüstung und Umstellung der Busflotten in Niedersachsen zeigt also Wirkung und muss weiter ausgebaut werden. Daher müssen wir die Förderprogramme gerade in diesem Bereich weiter intensivieren. Auch für Diesel-Pkw ist eine funktionsfähige Nachrüstung zu etablieren. Außerdem muss gerade in den urbanen Zentren in Zukunft aus individueller Mobilität geteilte Mobilität werden. Carsharing-Programme, neue Logistikkonzepte sind gefragt. Daneben brauchen wir eine gute Fahrradinfrastruktur und intelligente Verkehrslenkungen....“

Gleichzeitig bekräftigt Lies aber immer wieder - wie schon zu Zeiten als er noch der niedersächsische Verkehrsminister war -, ein Befürworter der geplanten A20 zwischen Westerstede und Drochtersen zu sein, und betont bei jeder Gelegenheit, wie wichtig es sei, schnell mit dem Bau dieser Autobahn zu beginnen.

Die A20 hat allein im Agrarland Niedersachsen einen Flächenbedarf von 4745,6 Hektar und bedroht insgesamt 18941,4 Hektar unzerschnittene Räume. Das hat nicht nur Auswirkungen auf Tourismus und Landwirtschaft in den betroffenen Regionen, sondern bedeutet auch Lebensraumverluste u.a. für bedrohte Fledermäuse. Daneben wird es noch einmal große Landschaftsverluste durch Ausgleichsmaßnahmen geben, was wiederum Natur und Landwirtschaft große Schäden zufügen würde. Das vielleicht frappierendste Beispiel ist das ehemalige Bundeswehrgelände „Friedrichsfeld“ in unserer friesländischen Nachbarschaft. Hier soll ein für unsere Region einmaliges Naturkleinod, in dem sich mittlerweile mehr als 100 geschützte und streng geschützte Arten von Vögeln, Schmetterlingen oder Orchideen angesiedelt haben, zerstört und unter hohem Aufwand in eine Ausgleichsfläche für durch die A20 vertriebene Kiebitze verwandelt werden. Ein ökologischer wie auch finanzieller Wahnsinn!

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist festgehalten, dass die A20 insgesamt

Umweltschäden in Höhe von 760,227 Millionen Euro verursachen würde. Da viele Schädigungen im BVWP nicht monetarisiert sind, dürfte der zu veranschlagende Betrag für die Umweltschäden tatsächlich noch um einiges höher liegen. Der Bau der A20 würde also eindeutig den Zielen des niedersächsischen Umweltministeriums in Bezug auf Naturschutz und Erhalt der Artenvielfalt entgegen wirken.

Allein mit den prognostizierten Verkehren auf der zukünftigen A20 - bei denen schon jetzt klar ist, dass sie auch rein ökonomisch betrachtet zu niedrig sind, um den Neubau einer Autobahn zu rechtfertigen - wäre ein jährlicher zusätzlicher CO₂-Ausstoß von 48.689,94 Tonnen verbunden. Durch den Bau der A20 würden außerdem wertvolle Moor-Flächen zerstört, aus denen bei Trockenlegung große Mengen CO₂ kurzfristig freigesetzt würden. So führen von dem 22,5 km langen, durch die Wesermarsch führenden Abschnitt 2 der geplanten A20 etwa 18 Kilometer über nicht tragfähigen Baugrund in Form eines großflächigen Hochmoores mit Torf-Mächtigkeiten bis zu 18 Metern. Das sind weit mehr als die 800 Meter des Teilstücks der in Mecklenburg-Vorpommern bei Tribsees abgesackten A20.

In einem Artikel zum Problem des Baugrunds aus der Waterkant 4-2017 (Autorin: Susanne Grube) heißt es: "Zusammengefasst kann der Untergrund für große Teile des A20-Gebietes in der Wesermarsch wie folgt beschrieben werden: In einem Gebiet, das nass ist wie ein vollgesogener Schwamm, lagert absolut nicht tragfähiges Hochmoor auf Kleischichten mit der Konsistenz von Wackelpudding, darunter findet sich dann wieder Hochmoor und Klei – und so fort. Eigentlich unbebaubar! Dies zeigte sich bereits an anderer Stelle im betroffenen Gebiet: Schon beim Bau des Wesertunnels zwischen Dedesdorf und Kleinensiel – er soll bekanntlich als Teil der Küstenautobahn aufgerüstet werden – gab es einen massiven Grundbruch. Links der Weser müssen bei der quer zur Tunneltrasse laufenden B211 regelmäßig Absackungen korrigiert werden, rechts der Weser muss im Bereich der A27 die Moorbrücke nahe Loxstedt permanent nachgebessert werden, die Autobahntrasse selbst weist immer wieder kleinere Versackungen auf."

Die Planer der A20 zwischen Ammerland un Elbe wollen an dieser Stelle das sog. Überschüttverfahren anwenden, bei dem lagenweise Sand auf den Moorboden aufgebracht und das Wasser über Drainagen aus dem Untergrund herausgepresst wird. Die Arbeiten würden mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Zudem konnte der zuständige Ingenieur der Straßenbaubehörde bei einer Info-Veranstaltung für den Bereich Wesermarsch der A20 im Bereich des Abschnitts 2 nur eine Lebensdauer von zehn (!) Jahren garantieren. Üblicherweise rechnet man mit 20-25 Jahren. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die A 20, wenn sie denn gebaut würde und in den ersten Jahren tatsächlich befahrbar sein sollte, dauernd repariert werden müsste. Was das an Kosten für die Steuerzahler*innen nach sich ziehen würde, erschließt sich damit von selbst.

Die Liste der Argumente und Fakten, die gegen die A20 sprechen, könnte noch um Einiges verlängert werden. Offensichtlich dürfte aber bereits jetzt sein, dass Planung und Bau der A20 den Zielen des niedersächsischen Umweltministeriums diametral entgegen stehen. Würde Minister Lies vorhandenes Wissen umsetzen und die Wichtigkeit sofortiger tief greifender Klimaschutzmaßnahmen sowie die von ihm selbst zum prioritären Ziel ernannte nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrswende wirklich ernst nehmen, dann müsste jegliche Planung für die A20 sofort gestoppt werden und dürfte die A20 nie gebaut werden.

Denn dieses aus der Verkehrsplanung des vergangenen Jahrtausends entsprungene Dinosaurierprojekt leistet keinerlei Beitrag zu den von Minister Lies zu Recht vorangestellten großen Herausforderungen eines zukunftsfähigen Verkehrssektors ("nachhaltige und emissionsfreie Mobilität", "attraktiverer und kostengünstigerer ÖPNV", "Erhalt der Artenvielfalt" oder auch "neue Logistikkonzepte"). Im Gegenteil: Die A20 würde alte, klimafeindliche Mobilitätskonzepte betonieren, letzte unzerschnittene Naturräume in Niedersachsen zerstören und das für den Ausbau gemeinschaftlich genutzter Mobilitätsketten so dringend nötige Steuergeld sinnlos verschwenden.

(von der Kreismitgliederversammlung der Ammerländer GRÜNEN einstimmig beschlossen am 11.04.2018)