

Dieser Text ist wegen Verringerung der Online-Ladezeiten ohne Grafiken veröffentlicht. Wenn Sie den kompletten Text erhalten wollen, dann nehmen Sie Kontakt mit uns auf.

# Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren A20

(Bewertungsschwerpunkt Region Drochtersen-Stade)

Bürgerinitiative gegen A20/ A22  
Breitenwisch 1  
21709 Himmelpforten

[www.a-20.de](http://www.a-20.de) ■ Mail: [Kontakt@a-20.de](mailto:Kontakt@a-20.de)

---

## „A20 zerstört eine Region“

### Einleitung:

Die „Bürgerinitiative gegen den Bau der Weststrasse A20/ A22“ hat sich am 2.11.2000 in Himmelpforten gegründet. Als aktive Mitglieder vertreten wir über 330 Personen. Es wurden über 1000 Unterschriften aus der Region gegen eine Autobahn gesammelt.

Die vorgelegte Stellungnahme befasst sich mit den vorgelegten Unterlagen des ROV zur A20. Wir nehmen hier besondere auf die Gegend um Drochtersen und zum Teil der Strecke zwischen Drochtersen und Stade (sowie anliegende Gebiete) Bezug. Übergreifende Aspekte werden von uns bei Bedarf benannt.

# 10 Kernargumente gegen die A20 (A22)

1. Das festgestellte Kosten-Nutzenverhältnis ist für die A20 extrem ungünstig (lt. BVWP-Voruntersuchung). Diese Variante ist mit Abstand die teuerste Trasse und hat dabei die geringste Verkehrswirksamkeit. Wegen dieser enormen Ineffizienz und in Anbetracht des mit bis zu DM 100 Mrd. hoffnungslos unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplans ist die weitere planerische Untersuchung nicht zu rechtfertigen.
2. Der propagierte wirtschaftliche Nutzen für die Region durch die A20 ist sachlich nicht fundiert und begründet. Es gibt keine Studien, die eine wirtschaftliche Entwicklung durch Autobahnen in ländlichen Regionen nachweisen. Vielmehr ist genau das Gegenteil der Fall. Ortsansässige Betriebe werden durch steigenden Konkurrenzdruck geschwächt, Arbeitsplätze können verloren gehen und Neuansiedlungen von Industrie und Gewerbebetrieben sind durch die A20 nicht zu erwarten.
3. Die A20 zerschneidet oder tangiert einzigartige Landschaften von hohem ökologischen Wert. Die Variante I ist in Niedersachsen die längste Strecke und außerdem ausschließlich Neubaustrecke, die auf bisher naturnahen Gebieten erhebliche Flächen versiegeln wird. Diese gelten u.a. als „schützenswerte unzerschnittene Räume“ (Bewertungskriterium im Bundesverkehrswegeplan) und werden unwiderruflich zerstört.
4. Etwa 50 Tier- und Pflanzenarten, die durch die „Rote Liste“ als hoch schützenswert eingestuft sind, leben in der (angrenzenden) Region der A20. Durch den Autobahnbau ist ihr Lebensraum bzw. Rückzugsgebiet stark gefährdet.
5. Die „wirksame Entlastung der Hamburger Elbquerungen“ als ein wesentliches Planungsziel für den Bau der A20 wird nicht erreicht. Der Entlastungseffekt ist so minimal, dass die immensen Baukosten nicht gerechtfertigt sind und die Trassierung für jeden Privatinvestor (Tunnel) durch das geringe Verkehrsaufkommen uninteressant ist.
6. Durch das fehlende Gesamtverkehrskonzept kommt es in den benachbarten Gemeinden zu starken Zugangsverkehr. Das Straßensystem ist darauf nicht eingestellt. Drochtersen wird einen Verkehrskollaps erleiden, die zubringenden Kreisstrassen werden überlastet sein und hier massive ökologische Schäden verursachen. Die ökologischen Auswirkungen des Zugangsverkehrs in den angrenzenden Gemeinden und Regionen sind nicht bewertet. Es kommt es zu unzumutbaren Mehrbelastungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen für die betroffenen Anwohner und Nutzer der angrenzenden (der Autobahn Verkehr zuführenden) Kreisstrassen und Gemeinden in der weiteren Umgebung.
7. Eine durch Landwirtschaft geprägte Kulturlandschaft wird zerstört: Wertvolle landwirtschaftliche Flächen gehen verloren, landwirtschaftliche Betriebe werden vernichtet und eine zukunftsorientierte Entwicklung ist den wenigen verbleibenden Betrieben nicht mehr möglich.
8. Die A20 verlief in einem verkehrlich wenig belasteten Gebiet. Durch den Transitverkehr der A20 und den im erheblichen Umfang entstehenden induzierten Verkehr, verliert die Region ihre wesentlichen Qualitäten: Die Möglichkeit des ruhigen, naturnahen Lebens mit relativ guter Anbindung an die Großstadt Hamburg. Der gerade aufkeimende „sanfte Tourismus“, der die Unzerstörtheit der Landschaft zur Voraussetzung hat, würde im Keim erstickt. Das Konzept der „Maritimen Landschaft Unterelbe“ wird ad absurdum geführt.
9. Durch die dramatische Zunahme der Lärmemission in einem bisher gering belasteten Gebiet wird eine massive Gesundheitsgefährdung erwartet. Die Einzigartigkeit der Region als Lebens- und Wohngebiet wird zerstört.

10. Die Fahrtzeiten in das Zentrum Hamburg werden sich nicht nennenswert verkürzen. Durch das „MAUT-Nadelöhr Neuer Elbtunnel“ und die langwierige Einfahrt über die A23 (ab Elmshorn) wird sich die Fahrtzeit um maximal 10 Minuten verringern. Bei einer Privatfinanzierung, werden enorme Nutzungskosten je Durchfahrt von bis zu 5€ entstehen.

Die Problemschwerpunkte, wie sie auch im Gutachten von Cochet Consult benannt wurden sind im „Elbkorridor Kehdingen“ :

- EU Vogelschutzgebiet
- die (Hoch-) Moore und deren Übergänge in die Umgebung (z.B. Kehdinger Moore
- große Grünlandkomplexe
- die unzerschnittene Landschaft
- der weite Blick mit Wolkenbildern

---

## Einzelne Schutzgüter und weitere Bewertungsdimensionen

Neben speziellen Stellungnahmen zu Schutzgütern oder anderen relevanten Themenbereichen gibt es einige grundsätzliche Anmerkungen

1. Der Betrachtungszeitraum ist mit der Fokussierung auf einen begrenzten Zeitraum (bis 2010/ 2015) viel zu gering. Langzeitwirkungen bei den Schutzgütern sind nicht betrachtet. Aussagen hierzu finden sich in den ROV-Unterlagen nicht. Eine Stellungnahme muss den Langzeitfaktor und Folgewirkungen nicht vernachlässigen. Das ROV ist deshalb absolut lückenhaft.
2. Das Auslegen der komplexen Unterlagen im Rahmen des ROV ist deutlich zu kurz. Dies ermöglicht Laien nicht, sich in die Materie einzuarbeiten und eine sachverständige Stellungnahme abzugeben. Das ROV-Verfahren ist deshalb ungenügend und ermöglicht nicht die sachgerechte Beteiligung der Bevölkerung und Interessenverbände.
3. Die Planungsunterlagen verstoßen gegen §6 UVPG. Hiermit wird deshalb Beschwerde gegen das eingeleitete ROV-Verfahren im Rahmen der A20 eingelegt. Es wird die planungsführende Behörde aufgefordert, die gesetzlich notwendigen Grundlagen für eine ordnungsgemäße ROV-Durchführung zu schaffen. Da die gesetzlichen Grundlagen nicht vorliegen wird der Stopp des ROV bis zur Herstellung der gesetzlich verlangten Verfahrensvoraussetzungen gefordert.

### Begründung:

Um die gesetzlich zugestandene Mitwirkungsmöglichkeiten der Bevölkerung zu gewährleisten, hat die verfahrensführende Behörde (Vorhabensträger = Bezirksregierung Lüneburg) auch, die nach §6 UVPG notwendige "allgemeinverständlichen Information" zu gewährleisten. Als Laien sehen wir die von der Bezirksregierung im Rahmen des ROV für die A20 bereitgestellten Unterlagen nicht im Gesetzesinne als "allgemeinverständlich" an. Die bloße Deklaration als solche in der Überschrift einzelner Abschnitte macht sie nicht allgemeinverständlich. Im Gegenteil: Die Unterlagen sind durchsetzt mit Fachbegriffen, sie sind unübersichtlich angeordnet und verwirren durch eine Vielzahl unterschiedlicher Karten. Nach §2 (3) und §3UVPG umfasst die "Allgemeinverständlichkeit" auch das ROV, das momentan betrieben wird.

4. Als ein Entscheidungsgrund für einen Elbtunnel Drochtersen wird die mögliche A22 herangezogen (z.B. Ordner 2, 116) Dieses Vorgehen ist sachlich falsch und für die Begründung der Planungsvariante I irrelevant. Außerdem werden lt. Übersichtsplan 2 für die A22 Streckenvarianten angenommen (s.g. „Westkorridor“), die bereits im Variantenvergleich

A20 ausgeschlossen wurden. Das Ergebnis des ROV wird deshalb grundsätzlich angezweifelt.

#### Begründung:

Die als eine Begründung für den Tunnel benannte A22 ist eine nicht genehmigte, nicht geprüfte und nicht im BVWP verankerte Autobahntrasse. Für sie liegen weder finanzielle oder planungstechnische Voraussetzungen vor. Sie deshalb als Begründungsgegenstand für eine andere Autobahn zu nehmen ist nicht haltbar. Außerdem werden gutachterlich nicht bewiesene Bewertungen der A22 vorgenommen („A22 ist verkehrlich wirksam“), die den Fakten widersprechen. Das Bundesverkehrsministerium hat die verkehrliche Wirkung der A22 im Rahmen der BVWP-Prüfung als nicht besonders bedeutend eingeschätzt. Somit werden im ROV Vermutungen und falsche Daten als Grundlage der Entscheidung genommen.

5. Die im ROV zur Planungsgrundlage erklärten Verkehrszahlen für Planungskorridor I (37.000 Verkehrsbewegungen in 2015) werden grundsätzlich angezweifelt. Der Gutachter ist nicht glaubwürdig: es ist nicht ersichtlich und nachgewiesen, wie der Gutachter zu den Daten gekommen ist. Es sind keine empirischen Untersuchungen nachgewiesen. Die Zahlen weichen erheblich ab von den Daten des PLANCO Gutachters, das maximal 21.000 Verkehrsbewegungen für 2010 prognostiziert. Die unterschiedliche Zeitgröße ist kein Argument für die extrem abweichenden Zahlen. Selbst die von SSP-Consult bei der Regionalkonferenz 2001 in Stade vorgelegten Zahlen weichen von den in den ROV-Unterlagen angegebenen Zahlen für die Variante I um 5.000 Verkehrsbewegungen nach unten ab.

## I. Flora/ Fauna

### I.1

Das an die A20-Trasse direkt anschließende „Kehdinger Moor“ ist das größte deutsche Marschmoor und genießt auch deswegen einen gesonderten Schutz. Eine Autobahn zerstört durch Schadstoffemissionen die einzigartige Zusammensetzung des Moores. Außerdem ist durch die Gefährdung des Grundwassernahen Bereiches (Bauphase, Betrieb) dieses Moorgebiet extrem gefährdet. Die Planungsunterlagen gehen auf diese Gefährdung nicht ausreichend ein und benennen keine abwendenden Maßnahmen.

### I.2

Die gesamte Region um Drochtersen ist grundwassernahe Region (0-2 Meter). Das Grundwasser wird einerseits während der Bauphase (Dammbau) verdrängt. Dies verändert den kompletten Naturhaushalt im hochsensiblen Moorgebiet. Außerdem werden durch den Betrieb Schadstoffe über die Luft in die Moorböden eingebracht. Dadurch wird die Qualität des Trinkwassers langfristig und dauerhaft gefährdet.

### I.3

Die Flora der Moorgebiete ist durch Emissionen extrem gefährdet. Die Belastung der Region wird grosse Ausmaße annehmen. Dies ist in ihrer Wirkung auf Flora und Fauna nicht berücksichtigt: die Auswirkungen durch die Emission auf die anliegenden sensiblen Moorgebiete (u.a. Ritchemoor, Kehdinger Moor, Engelschoffer Moor) ist nicht ausreichend bewertet. Folgewirkungen sind nicht benannt. Alternativkonzepte sind nicht geprüft. Schutzregionen sind nicht spezielle ausgewiesen. Negative Auswirkungen auf Naturhaushalt werden durch die A20 befürchtet.

### I.4

Für Gebiete im Schutzgebietsnetz „NaturA2000“ gelten für Eingriffe bei der Verträglichkeitsprüfung strengere Grundsätze als nach dem BnatSchG. Diesen wird mit dem Bau einer Au-

tobahn nicht nachgekommen. Eine Kurztunnelvariante ist deshalb abzulehnen. Auch eine Langtunnelvariante schützt nicht ausreichend das Natura 2000-Gebiet und die angrenzenden Moorgebiete, da die Auswirkungen von Verlärmung, Emissionen und Landschaftsverbrauch auf den Pflanzenhaushalt und Tierwelt nicht ausreichend untersucht sind.

- Bedrohtes Elbufer mit Sanden und Marschen:  
200 km<sup>2</sup> Rast- und Brutvogelgebiet mit internationaler Bedeutung z.T. EU-Vogelschutzgebiet, Schierlings, Wasserfenchel weltweit einmaliges Vorkommen.

Die massive Zunahme der Verlärmung und deren Auswirkung auf die schützenswerte Tierwelt (und Schutzgebiete der Region) der Region ist nicht ausreichend in den ROV-Unterlagen bewertet. Es wird zu einer massiven Verdrängung und Aufgabe z.B. von Brutaktivitäten durch die Verlärmung (Bauphase und Betrieb) kommen. Dabei werden schützenswerte Tiere aus den Schutzgebieten vertrieben.

## I.5

Im niedersächsischen Moorschutzprogramm ist angeführt: „Neben naturnahen oder degenerierten Hochmoorstandorten hat das Land Niedersachsen die Erfordernis, einen großräumigen Schutz dieser Flächen zu erkennen und seit 1994 Grünlandstandorte mit großer Bedeutung für den Naturschutz ins Programm mit einbezogen.“ Durch die A20 in der nähräumigen und weiteren Entfernung zu den Moorgebieten zwischen Drochtersen- Stade - Himmelpforten wird der Schutzauftrag ausgehebelt. Die Belastungen durch Emissionen, Lärm, Grundwasserveränderungen, Landschaftsverbrauch, Zerschneidung (u.a.) sind äußerst massiv. Die Planung untergräbt damit gesetzliche Auflagen. Z.B. bedrohtes „Kehdinger Moor“ (= ca. 80 km<sup>2</sup> - vorkommen gefährdeter Arten: u.a. Trauerseeschwalbe, Lavendelheide, Moorbeere - Niedersächsisches Moorschutzprogramm (gilt auch u.a. für Ritchemoor, Kehdinger Moor, Gauensickermoor, Engelschoffer Moor, Königsmoor)

In der Liste der wichtigen Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften werden auch grünlandgeprägte **Marschbereiche** in Beetstruktur mit hohen Grabenwasserständen aufgeführt. Die Hochmoore und Marschbereiche erfüllen mit Ausnahme der intensiv genutzten Hochmoore zumeist mehr als ein Wertekriterium im Sinne des Naturschutzes. Durch den A20-Bau und deren Konsequenzen für den Erhalt der Moore (Wasserhaushalt, Grundwasserabsenkung, Emission, Versiegelung von Flächen, Erschütterungen) ist der Erhalt der Moore und deren Artenreichtum stark gefährdet.

In den **Mooren** wachsen **Pflanzen** deren Existenz gefährdet ist, wie z.B.:

*Schlangenknöterich*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Sumpfdotterblume*: (Rote Liste 3 „gefährdet „)

*Breitblättriges Knabenkraut*: (Rote Liste 2 „ stark gefährdet „)

*Wassergreiskraut*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Großer Klappertopf*: (Rote Liste 3 „gefährdet „)

*Kleiner Baldrian*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Blasensegge*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Sonnentau*: (Rote Liste 3 „ gefährdet „)

*Weißes Schnabelried*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Rosmarinheide*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Gägelstrauch*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

### **Marschbereiche (Pflanzen):**

*Sumpfdotterblume*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Gewöhnlicher Frauenmantel*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Mäuseschwänzchen*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Blasensegge*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

*Großer Wiesenknopf*: (Rote Liste 3 „gefährdet“)

Die insbesondere in den **Mooren, Marschgebieten und angrenzenden Regionen** beheimatete **Fauna** ist durch die A20 stark gefährdet, da neben der Verlärmung und Emission auch die Lebensgrundlage durch eine Veränderung des ökologischen Systems (z.B. durch Grundwasserabsenkung, Wasserverdrängung, Rückbildung von Gräben) gegeben ist.

### **Wiesenvögel:**

*Kiebitz:* (Rote Liste 3 „gefährdet“) Besiedlung: kurzrasigen Standweiden der Marsch.

*Kampfläufer:* (Rote Liste 1 „vom Aussterben bedroht“): feuchtem, extensiv beweidetem Grünland der Marsch und Moore mit regelmäßigen Frühjahrsüberschwemmungen.

*Bekassine:* (Rote Liste 2 „stark gefährdet“): nasse, ebene Flächen, die mit Gräsern und Zwergsträuchern bestanden sind - Hoch- und Niedermooren mit sämtlichen Übergängen.

*Uferschnepfe:* (Rote Liste 2 „stark gefährdet“): weitläufige, baumfreie Feuchtwiesen mit hohem Grundwasserstand. Wiesengräben und ein möglichst vielgestaltiges Gewässersystem (= großen Moore des Sietlandes).

*Rotschenkel:* (Rote Liste 2 „stark gefährdet“): Schlammflächen oder Arealen mit Sumpfpflanzenvegetation (= naturnahen Hochmooren). Neben der Kehdinger Elbmarsch nur noch in den Ostwiesen ein nennenswertes Vorkommen mit hohem Brutbestand.

*Knäkente:* (Rote Liste 3 „gefährdet“): Kehdinger Marsch

*Braunkehlchen:* (Rote Liste 2 „stark gefährdet“): Wiesen- und Knicklandschaften, offene Feuchtlandgebiete (= generell Moorrandbereiche).

### **Kriechtiere**

*Kreuzotter:* (Rote Liste 3 „gefährdet“): Mooregebiet in degenerierter und naturnaher Ausprägung, wobei die Überwinterungsgebiete in stärker entwässerten, unkultivierten Hochmoorbereichen zu finden sind.

### **Amphibien:**

*Seefrosch:* (Rote Liste 3 „gefährdet“): große Gewässer mit sonnenexponierten Ufern (z.B. Marsch)

*Moorfrosch:* (Rote Liste 3 „gefährdet“): Hochmoorränder bzw. gestörte Hochmoorkomplexe, Verlandungszonen und Feuchtwiesenbereiche der Niedermoore.

### **I.6**

Das niedersächsische Landschaftsprogramm hat das Ziel, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes auf ganzer Fläche nachhaltig zu sichern. Den naturräumlichen Regionen wie Stader Geest und Marsch ist eine besondere Bedeutung für den Schutz und die Entwicklung der Ökosysteme zugemessen. Ein A20-Bau zerstört entsprechende Gebiete. Durch die A20 in seiner entsprechenden negativen Wirkung wird der Schutzauftrag ausgehebelt. Die Belastungen durch Emissionen, Lärm, Grundwasserveränderungen, Landschaftsverbrauch, Zerschneidung (u.a.) sind äußerst massiv und zerstören die Gebiete.

### **I.7**

Die A20-Planung verstößt gegen gesetzlich Auflagen:

a) § 1 Abs. 1 NnatG: Natur und Landschaft sind in besiedelten und unbesiedelten Bereichen so zu schützen, dass 1. die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, 2. die Nutzbarkeit der Naturgüter, 3. die Pflanzen- und Tierwelt sowie 4. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig gesichert sind.

b) § 28a NNatG : Die folgenden Biotope werden unter Schutz gestellt:

Hochmoore einschließlich Übergangsmoore, Sümpfe, Röhriche, seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Naßwiesen, Bergwiesen, Quellbereiche, naturnahe Bach- und Flußabschnitte, naturnahe Kleingewässer, Verlandungsbereiche stehender Gewässer,

c) §28b NNatG: Grünland auf nassen bis wechselfeuchten Standorten, das von Pflanzengesellschaften der

1. Pfeifengraswiesen, 2. Brenndoldenwiesen, 3. Sumpfdotterblumenwiesen 4. Flutrasen besiedelt ist und nicht dem Schutz 28a unterliegt, ist (...) geschützt.

Folgende Liste wurde vom Niedersächsischem Umweltministerium erstellt; sie bildet die Grundlage für den Gebietsvorschlag Niedersachsens gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie (Art. 4). (Nieders. Umweltministerium, 2000). Der A20-Bau wird die Existenz der angegebenen Vogelarten in der Gegend massiv gefährden (Verlärmung durch Bau/ Betrieb, Emissionsbelastung, Landschaftsverbrauch)

### Grafik

I.8.

Die Planungsregion fällt auch unter die Feuchtgebietenkonvention von Ramsar. Feuchtgebiete wie Auenlandschaften oder Moore mit ihren Quellgebieten sind wertvolle Lebensräume für Tier und Pflanzen und spielen eine immens wichtige Rolle als Nahrungsquelle und Grundwasserspeicher. Sie werden durch die Konvention besonders geschützt. Durch die A20-Planung wird der Schutzcharakter komplett ausgehöhlt. Die Rast u.a. von Nonnengänsen in der Region unterstreicht den Schutzcharakter. Die ROV-Unterlagen gehen hierauf nicht ein und negieren den besonderen Schutzcharakter.

I.9.

In bisherigen Untersuchungen, ist der Planungskorridor als sehr konfliktreich bewertet (siehe Grafik/ 1). Eine ähnliche Einschätzung findet sich in den ROV-Unterlagen nicht wieder. Auch die UVS empfiehlt den Korridor I nicht für die A20-Planung, da er am konfliktreichsten ist. Diese Aussage findet sich nicht in gleicher Weise in den ROV-Unterlagen wieder.

### Grafik/ Karte der Planungsgruppe Ökologie + Umwelt

I.10

Die Tierwanderung in der betroffenen Region wird durch die A20 unterbunden (z.B. Frösche, Hasen, Rehe).

Frösche u.a. "Feuchttiere" haben hier vermutlich ihr größtes zusammenhängendes Biotop in Deutschland. Die Veränderung des Ökosystem durch Zerschneidung und Absinkenden Grundwasser zerstört die Wanderungsbewegungen und damit den Austausch des Genpools.

I.11

Die Region Drochtersen ist wichtig für regionale Brutvögel. Es ist wichtiges Gebiet für Brut, Aufzucht und Nahrungssuche. Die Planung weist weder ausreichend mögliche Folgen und deren Eindämmung im direkten Autobahnschadungsgebiet für die aus, noch im erweiterten Gebiet (etwa 5-10 Kilometer). Die Planungsunterlagen sind hier mangelhaft.

## II. Boden/ Wasser

II.1

Im Verlauf der bevorzugten Trasse A20 kommt es zu einem Totalverlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung von insgesamt etwa 460 ha. U.a. nach den dramatischen

Erfahrungen der Flut im letzten Jahr sind Zerstörungen von Retentionsflächen in solchem Ausmaß und an sensiblen Stellen nicht zu verantworten.

## II.2

Auf niedersächsischem Gebiet durchläuft die Trasse weitgehend bisher störungsarme, feuchte Grünlandkomplexe, die bedeutende Brutgebiete für Wiesenvögel und Nahrungsquelle für dort ansässige Tiere und Zugvögel darstellen. Die Bedeutung des Biotopentwicklungspotential liegt vor allem im hohen Feuchtigkeitsgrad. In der „Untersuchung zur Linienführung“ im Planungsraum Niedersachsen vermissen wir ausdrücklich eine flächendeckende Information zum Vorkommen von geschützten Biotopen nach §28a und §33NnatG! Dasselbe gilt für das landesweite Biotopverbundsystem!

## II.3

Die Grünlandkomplexe und die Marschen sind Grundlage für die hier landschafts- und kulturbildende Landwirtschaft, deren Existenz und Entwicklungspotential mit der Zerschneidung ihrer Flächen vernichtet wird.

## II.4

Die Feuchtgebiete haben hohen ökologischen Wert nicht nur als Habitate der dort angepassten Arten und als klimatischer Ausgleichsfaktor, sondern sie sind darüber hinaus wichtig für die Neubildung von Grundwasser und somit für die langfristige Trinkwasserversorgung. Für die Gewässergüte ist die biologische Selbstreinigungskraft ein bestimmendes Moment. Diese setzt allerdings ein intaktes ökologisches System voraus. Der A20-Bau unterminiert die Funktion dieser Habitate

## II.5

Kompensationsmaßnahmen, die gleichartigen und gleichwertigen Ersatz darstellen, die auch im nötigen räumlichen wie funktionalen Zusammenhang zum Eingriffsort stehen, sind nicht möglich und werden in den Unterlagen ROV nicht benannt. Eine A20 wird deshalb entschieden abgelehnt.

## II.6

Die Marsch zeichnet sich durch oberflächennahes Grundwasser aus und ist deshalb besonders anfällig gegenüber Schadstoffeinträgen.

## II.7

Versiegelte Flächen stehen Grundwasserneubildung nicht mehr zur Verfügung. Diese Auswirkungen gefährden unsere Trinkwassersicherung !

## II.8

Auch für die Funktion im Landschaftswasserhaushalt und die daran angepassten Tier- und Pflanzenarten ist das Grundwasser von hoher Bedeutung. Schadstoffeinträgen stören das ökologische Gleichgewicht dieser Habitate. Sie werden durch Entwässerungsmaßnahmen für den Autobahnbau unwiederbringlich zerstört!!

## II.9.

Die gesamte Region zwischen Drochtersen und Stade ist „grundwassernahe Region“ (0-2 Meter). Durch die notwendige Dammbauweise (wie A26) werden in den Moorregionen die Wasserhaushalte massiv beeinflusst („Ausdrücken des Bodens wie ein Schwamm“ = A26). Durch die entsprechenden Wasserverdrängungen ist das gesamte Ökosystem der Mooregebiete extrem gefährdet.

## II.10

Durch den Tunnelbau werden extrem und irreversible Grundwasserabsenkungen entstehen. Im sensiblen Moorgebiet werden dadurch extreme Zerstörung Flora und Fauna stattfinden

## II.11

Durch MAUT-Anlagen im Tunnelausgangsbereich werden über die geplanten 4 Fahrspuren mehr Flächen bebaut werden müssen (siehe PLANCO-Gutachten). Diese Planung findet sich nicht in den ROV-Unterlagen wieder. Dies ist eine schwerwiegende Unzulänglichkeit.

## II.12

Durch den Autobahndamm wird die gesamte Moorentwässerung gestört. Es ist zu befürchten, dass durch die Beeinträchtigung der vielfältigen Entwässerungssysteme der Moorgebiete die gesamte Funktion und ihre Existenz gefährdet ist (Gegend „säuft ab“)

## III. Schutzgut Klima:

## III.1

Der Bau einer neuen Autobahn, der in erheblichem Maße induzierten Verkehr verursachen würde, steht dem Ziel, Kohlendioxid-Emissionen zu verhindern und so den Treibhauseffekt zu begrenzen, völlig entgegen. Stattdessen vernichtet die A20 wertvolle klimaökologische Ausgleichsflächen. Entsprechende ROV-Abschnitte verweisen lediglich auf die Verkürzung der Fahrzeiten, gehen aber nicht auf den Faktor „Induzierter Verkehr“ ein. Dieser wird nachweislich steigen und deshalb das Schutzgut Klima weiter zerstören.

## IV. Raumwirkung/ Verkehr

## IV.1

### Unzerschnittene Räume:

Die Bundesrepublik Deutschland, gehört zu den Ländern mit dem dichtesten Verkehrsnetz. Trotzdem schreitet der Ausbau der Verkehrswege weiter voran. Die Zerschneidung der Landschaft setzt sich fort. Natur und Landschaft verinseln. Es werden zwar in den letzten Jahren vermehrt Schutzgebiete ausgewiesen, aber die meisten sind zu klein und zu weit voneinander entfernt.

Für eine Trendwende im Artenrückgang ist eine Vernetzung von Biotopen durch sogenannte „Trittsteingebiete“, durch die die geographische Verbreitung gefährdeter Arten sowie deren Genaustausch zwischen benachbarten Habitaten möglich wird, unerlässlich. Deshalb ist für die Sicherung der Artenvielfalt ... „ein landesweiter Biotopenverbund aufzubauen..“, naturbetonte Gebiete in ausreichender Größe und Verteilung zu erhalten, zu schützen und zu entwickeln sowie untereinander durch ein System nicht oder nur extensiv genutzter Flächen zu verbinden.“ (LROP/RRÖP 2.1. s. 39). Die geplante A20 in der Region Drochtersen zerstört ein zusammenhängendes Gebiet, dass gemäß der Planungsanforderung für „unzerschnittene Räume“ zu erhalten ist. Die Planungsunterlagen untersuchen dieses Schutzgut nicht. Die A20 ist wegen ihrer Zerschneidungswirkung in der Region abzulehnen.

## IV.2

Eine westliche Trassenführung der A20 beinhaltet den geringsten Entlastungsfaktor für Hamburg und verbessert die Anbindung an die Metropole nicht. Die sowieso **als geringfügig, im Vergleich zu anderen Autobahnen, einzustufende Nutzung der A20** reduziert sich zusätzlich durch den westlich gelegenen Verlauf und die eventuelle Einführung einer Maut. Sie bedeutet keinen Weg- und Zeitvorteil gegenüber der A1/A7 für den Fernverkehr,

insbesondere im Hinblick auf die streckenabhängige Besteuerung des Lastverkehrs. Des weiteren wird es erheblichen Neuverkehr geben, der u.a. zu einer außerordentlichen Belastung der B73 und weiterer zubringender/ nachgeordneter Verkehrsträger führen wird. Weder aus regionaler Sicht noch im überregionalen Kontext ist also ein nennenswerter verkehrlicher Nutzen festzustellen. Die enormen Kosten, die Zusatzbelastungen für Mensch und Umwelt durch induzierten Verkehr und die Zerstörung bzw. Zerschneidung einzigartiger Landschaften sind daher rational nicht zu begründen.

### Grafik/ Karte Unzerschnittene Räume

#### IV.3

Das geplante **Infrastrukturprojekt A20** als europaweite Transitautobahn **widerspricht in wesentlichen Punkten den Zielen bundesdeutscher Verkehrspolitik**. Diese Autobahnvariante bedeutet für den Landkreis Stade:

- Ein Straßenbauprojekt mit einem äußerst ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Eine drastische Zunahme der Verkehrsbewegungen („Induzierter Verkehr“) und daraus resultierend Treibstoffmehrverbrauch sowie steigende Abgaskomponenten
- Keine Verbindung zwischen s.g. ‚Zentralen Orten‘
- Keine Wege- bzw. Zeitersparnis für Verkehre Richtung Hamburg

#### IV.4

Das Landschaftsbild („freier Blick und Wolkenbilder“) wird durch einen 3 Meter hohen Damm extrem zerstört. Schutzwälle verstärken den negativen Effekt.

#### IV.5

Im Tunnelausgangsbereich (Langtunnel) sind aktive Lärmschutzmassnahmen (wie auch an anderen Stellen) vorgesehen. Entsprechende Schutzwände zerstören das Landschaftsbild zusätzlich, da sie die angegebene Dammhöhe weit überschreiten.

#### IV.6

Mögliche Querungsmaßnahmen über Wasserwege (z.B. Schwinde) zerstören das Landschaftsbild zusätzlich.

#### IV.7

Durch den Bau entstehen in der Region direkt und in angrenzenden (Samt-) Gemeinden erhebliche neue und ungelöste Verkehrsprobleme. Die Verkehrslenkung ab/ zur Abfahrt Drochtersen Richtung Süden, Osten und Westen ist in keiner Weise geplant (kein Verkehrskonzept).

- die vorhandene Infrastruktur z.B. der Kreisstrassen K28, K27 und der L111, ist für den Autobahnzugangsverkehr nicht ausgelegt.
- Es gibt keine Untersuchungen über die Auswirkungen durch Zunahme des Autobahnzugangsverkehrs. Die Raumwirkung und die Auswirkungen auf Menschen sowie Flora/ Fauna werden extrem negativ sein.
- Die Belastung der Nebenstrassen und autobahnfernen Regionen (z.B. Durchgangsverkehre Land-/Kreisstrassen Himmelpforten, Hammah, Engelschoff, Großenwörden, Ritscher Moor etc.) ist in keiner Weise berücksichtigt. Die zu erwartenden Wirkungen werden massiv und zerstörend für alle Schutzgüter sein.

Vorhandene Verkehrswege der nachrangigen Ordnung müssen in der Moorregion ausgebaut werden. Die vorhandenen Kreisstraßen sind auf Moor gebaut und halten bereits die heutige Belastung kaum aus. Insbesondere Ritsch-/ Hammahermoor/ Groß-Sterneberg/ Engelschoffer Moor (und auch Kömschnellweg/ Moorstrecke) sind extrem betroffen.

Abhilfe wäre hier nur mit sehr massiven weiteren Eingriffen (Aufrüstung der Strassen durch Dammneubauten etc.), möglich, um das Verkehrsnetz auszubauen! Der Ausbau müsste dabei mindestens so umfangreich sein wie auf der B 495 (Wischhafen - Hemmoor).

#### IV.8

Speziell für die Elbquerung bei Drochtersen, die im Zuge anderer Trassenvarianten Gegenstand der Untersuchungen der „Gutachtergruppe A20“ war, gilt, dass sie in Niedersachsen sehr konfliktreich ist. Er ergeben sich auch in der Region Drochtersen **fast ausnahmslos hohe bis sehr hohe Raumwiderstände** (s.a. Ökologie, Karte der Planungsgruppe Ökologie + Umwelt). Sie quert ebenso wie Variante I „auf weiten Strecken Landschaften besonderer Bedeutung und große, bisher störungsarme Räume“ (Gutachtergruppe 1998).

## V. Mensch

#### V.1

Die durch den Betrieb angenommenen Lärmbelastungen von durchschnittlich 49 db(A) sind willkürlich und entsprechen nicht den Lärmprofilen, die z.B. das Bundesumweltministerium zu Grunde legt. Außerdem bleibt unberücksichtigt, dass durch die geplanten MAUT-Stationen und die zu erwartende Steigung aus dem Tunnelausgangsbereich heraus (= größere Lärmentwicklung durch höhere Betriebsgeräusche) deutlich höhere Verlärmungen durch anfahrende LKW und PKW entstehen, als angegeben. Die entsprechenden Rückschlüsse des Gutachters sind deshalb absolut unakzeptabel.

#### V.2

In einer bisher durch Lärmemission weitgehend verschont gebliebenen Region (abgesehen von den Belastungen an der B 73) wird die A20 mit ihren ca. 20-25 tsd. Verkehrsbewegungen massive negative Folgen haben. Durch den Autobahnzugangsverkehr und dem Induzierten Verkehr werden auf Nebenstrecken und der Hauptzugangsstrecke (B73, Kreisstrassen, Ortsdurchfahrten z.B. in Engelschoff, Hammah) mehr Verkehrsbewegungen (CONSULT, 2000) und damit höhere Lärmemissionen entstehen. Entsprechende Angaben und Untersuchungen über deren Auswirkungen sind in den ROV-Unterlagen nicht zu finden.

#### V.3

Lärmbelastungen entstehen subjektiv und immer auf der Basis der bisherigen Lärmsituation. Heutige Lärmwerte werden im Durchschnitt um etwa 40 % steigen (Absolut zwischen 25-40 db(A)). In der Region werden dadurch:

- Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen,
- die Standortattraktivität als Wohnraum für die Region Stade und Hamburg wird sinken, Grundstückswerte werden um bis zu 30% sinken
- die Region wird als touristisches Gebiet uninteressant.

Die Minderung dieser Standortfaktoren, werden massive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation privater, gewerblicher und öffentlicher Haushalte haben. Die Gesundheitsfolgekosten sind dabei noch nicht berücksichtigt.

#### V.4.

Für konkrete betroffene Regionen entstehen ernsthafte Konsequenzen bzgl. der Verlärmung des Lebensumfeldes. Auf Basis der Angaben des Bundesumweltministeriums und des DAL-Lärmrechners können folgende Werte errechnet werden.

Ort	heutige durchschnittliche Lärmbelastung vorhandener Straße (dB(A))	zukünftige Lärmbelastung (dB(A))	Zukünftige Trassenentfernung (Meter)

Ritschermoor (Drochtersen)	37	65	75
----------------------------	----	----	----

Die Angaben des Gutachtens sind bzgl. der Verlärmung „schöngerechnet“ und bilden nicht die reale Situation ab.

### Grafik/ Karte Lärmbelastung Bundesumweltministerium

## VI. Kultur und sonstige Sachgüter

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG sind die Auswirkungen eines Vorhabens auf Kultur- und sonstige Sachgüter zu ermitteln, beschreiben und bewerten.

### VI.1.

Als historische Kulturlandschaften von besonders charakteristischer Eigenart sind das Moor- und Marschgrünland im Kehdinger Land, in der näheren Umgebung der Moorhufendörfer zwischen Stader Moor und Drochterser Moor sowie das alte Deichvorland mit seiner Wurten im Bereich Asseler und Gauensieker Sand bei Drochtersen anzusehen. Der hohe kulturhistorische Wert liegt vor allem darin begründet, dass heute noch eine Vielzahl von Zeugnissen der Siedlungsgeschichte erkennbar und erlebbar sind. In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Kultur-, Boden und Sachgüter, die es zu schützen gilt, zusammengestellt.

Ortslage / Beschreibung	Kreis	Gemeinde
Horneburg (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Horneburg
Guderhandviertel (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Lühe
Lühedeich	Stade	Lühe
Steinkirchen (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Lühe
Grünendeich (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Lühe
Hollern-Twielenfleth (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Lühe
Hollern-Twielenfleth	Stade	Lühe
Speersort	Stade	Lühe
Stade	Stade	Stade
Wöhrden (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Lühe
Götzdorf	Stade	Stade
Stadermoor	Stade	Stade
Götzdorfer Moor	Stade	Stade
Bützfleth (mehrere Baudenkmäler)	Stade	Stade
Grauerort, Fort	Stade	Stade
Grauerort	Stade	Stade
<b>Barnkrug (mehrere Baudenkmäler)</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Assel (mehrere Baudenkmäler)</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Alter Elbedeich bei Assel</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Wurt im Asseler Sand</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Gauensiek, Ziegelei</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Drochtersen</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Hohenblöcken</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Asseler Seedeich</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Ritscher Seedeich</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Ritschermoor (mehrere Baudenkmäler)</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>
<b>Gauensiekermoor (mehrere Baudenkmäler)</b>	<b>Stade</b>	<b>Drochtersen</b>

Die einzelnen Bestandteile spiegeln die Lebensweise früherer Generationen sowie deren Umgang mit Natur und Landschaft wieder. Sie haben geschichtliche, wissenschaftliche und / oder künstlerische Bedeutung. Darüber **hinaus tragen sie zur Identifikation mit der Umgebung bei und prägen hierdurch das Heimatgefühl**. Die enorm hohe kulturhistorische Bedeutung (wichtiger als die des Alten Landes) der Gegend wurde auch von „Cochet Consult“ in 2001 bestätigt. Die ROV-Unterlagen spiegeln diese Bedeutung nicht wieder.

Besonders in stark durch Industrialisierung, Nutzungsintensivierung und Rationalisierung gekennzeichneten Bereichen kommt den Kulturgütern eine besondere Rolle zu. In Bereichen, in denen Kultur- und Sachgüter gehäuft oder großflächig vorkommen, ist ein **besonderes Konfliktpotenzial** in Hinblick auf die durch den Autobahnbau und -betrieb zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen vorhanden. Die A20 ist aus diesem Grund abzulehnen.

## VI.2

Der geplante Windenergiepark südlich Drochtersen wird durch den A20-Bau gefährdet. Investitionsentscheidungen in der Region sind dann nicht gesichert.

## VI.3

### **Auswirkungen auf die Landwirtschaft:**

Die Landwirtschaft ist als Teilbereich der allgemeinen Wirtschaft nach wie vor ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in der Region. „Die Landwirtschaft ist ... als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig zu erhalten und in ihrer sozio-ökonomischen Funktion zu sichern“ legt das Landesraumordnungsprogramm für das Land Niedersachsen fest. „Die Landwirtschaft mit ihren vielfältigen wirtschaftlichen, sozialen und landeskulturellen Funktionen soll als leistungsfähiger, existenzsichernder und wettbewerbsfähiger bäuerlich strukturierter Wirtschaftszweig erhalten, gefördert und entwickelt werden“ – so das Regionale Raumordnungsprogramm 1999 für den Landkreis Stade. Weiter heißt es: „Für die landwirtschaftliche Nutzung gut geeignete Böden sollen erhalten und nur in unbedingt notwendigem Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehen werden.“

- a) Aus landwirtschaftlicher Sicht sind beim Bau einer Transitautobahn – wie es die A20 sein wird - keine Argumente ermittelbar, die dem Berufsstand in der betrachteten Region erkennbare Vorteile für eine positive Weiterentwicklung der landwirtschaftlichen Betriebe verschaffen. Vielmehr ist das Gegenteil zu erwarten.
- b) Eine flächendeckende Landbewirtschaftung, die unsere Kulturlandschaft im wesentlichen prägt, ist aber nur dann auch in Zukunft zu sichern, wenn nicht weitere Wirtschafterschwernisse auf die Landwirtschaft zukommen. Eine Autobahn in unserer Region wird zwangsläufig massive Einschnitte für die Landwirtschaft mit sich bringen:
  - Mit einem Autobahnbau gehen wertvolle landwirtschaftliche Flächen verloren - deren Sicherung als Ziel sowohl im Landesraumordnungsprogramm als auch im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade festgeschrieben ist. Dies gilt aber nicht nur für die reine Streckenführung, sondern für Randflächen in Autobahnnähe, brachfallende Restflächen durch Flächenzerschneidung, Autobahnzubringerstrassen und die für jeglichen Flächenverbrauch notwendigen Ausgleichsflächen. Solche Flächenverluste sind für die Region nicht hinnehmbar. Eine Kompensation des Flächenverlustes ist nicht möglich.
  - Mit dem Verbrauch der für die Autobahn notwendigen Flächen, der Verlegung bestehender Straßen, dem Bau neuer Umgehungs- und Zuführungsstraßen wird eine über viele Generationen landwirtschaftlicher Betriebe gewachsene und geprägte Kulturlandschaft in ihrer Gesamtheit bedroht. Die großflächige für die hiesige Region typische Weidewirtschaft mit offenen Gräben, der dazugehörigen Flora und Fauna sind gefährdet und werden durch einen Autobahnbau unwiederbringlich verloren gehen.

- Den direkt betroffenen landwirtschaftlichen Familienbetrieben, über deren Flächen die Autobahn geführt wird, wird die A20 ihre Existenz nehmen.
- Den indirekt betroffenen Landwirtschaftsbetrieben, deren Wirtschaftsflächen durch eine Autobahn zerschnitten werden, wird die Bewirtschaftung ihrer Betriebe erheblich erschwert. Dies ist in der Regel mit höherem Arbeitszeitaufwand und höheren Kosten in der Bewirtschaftung der Flächen verbunden. Eine zukunftsorientierte Entwicklung der Betriebe wird damit verhindert. Dem entsprechend sind diese Betriebe dann auch aufgrund der damit verbundenen Einkommenseinbußen in ihrer Existenz mittelfristig gefährdet.
- Bei extensiver Landbewirtschaftung wird in der Tierhaltung die Fläche zum begrenzenden Produktionsfaktor. Nicht nur die Fläche für die Autobahnstrecke als solches, sondern auch die dafür erforderlichen Ausgleichsflächen führen zu einer Verknappung der landwirtschaftlichen Nutzfläche.
- Immissionsbelastungen durch den steigenden PKW- und LKW-Verkehr auf der Autobahn und den entsprechenden Zubringerstraßen werden eine erhebliche Beeinträchtigung des Kleinklimas bewirken. Zu den Immissionsbelastungen der an Autobahnen angrenzenden Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden, wird auf einschlägige Literatur verwiesen.

## VII. Verkehrliche-, Betriebs- und Volkswirtschaftliche Dimension

### VII.1 Verkehrsaufkommen

Die **Projektbeschreibung** prognostiziert für das Jahr 2015 für diese Tunnelvariante je nach Weiterführung der Autobahntrasse ein Fahrzeugaufkommen von 18.000 bis 21.000 Fahrzeugen je Tag, davon 18,5/16,3 % LKW-Fernverkehr.

Dabei werden folgende Hochrechnungen aus dem Jahr 1997 für das Jahr 2015 zu Grunde gelegt:

1. Ein Bevölkerungswachstum im Elbe-Weser-Raum und nördlichen Schleswig-Holstein von ca. 16 % von 1997 bis 2015
2. Eine Zunahme des Kraftfahrzeug-Verkehrs von 35% in Niedersachsen, 26 % in Schleswig-Holstein in demselben Zeitraum
3. Eine Zunahme des Güterverkehrs um 14 % in Nordniedersachsen, 20 % in Schleswig-Holstein

Bei einer bundesweit rückläufigen Bevölkerungszahl und weiter bestehender Zuzugstendenz in die 'Speckgürtel' der Großstädte sind diese Annahmen zum Bevölkerungswachstum fragwürdig. Dementsprechend ist auch das prognostizierte private Verkehrsaufkommen in Frage zu stellen.

Die derzeit einzige Unterelbequerung, die Fähre zwischen Glückstadt und Wischhafen, hat in den letzten Jahren rückläufigen Güterkraftverkehr zu verzeichnen und zwar nicht aufgrund der Nutzung alternativer Strecken, sondern aufgrund geringeren regionalen und überregionalen Güterverkehrs durch Insolvenzen u.ä.. Dies ist ein Indiz dafür, dass sich auch im Bereich des Güterverkehrs die 1997 prognostizierte Entwicklung bislang nicht bestätigt.

Das Gutachten der PLANCO-Consulting GmbH aus dem Jahr 2000 geht von einer Nutzung durch 16.300/21.000 KfZ pro Tag aus.

Die „Prognose der Verkehrsströme für den Zustand nach dem Aus- oder Neubau aller betrachteten Straßen“ (gemeint sind die Straßenbauprojekte nach dem noch gültigen Bundesverkehrswegeplan) zeigt eine Auslastung von < 75% der Grenzkapazität für die A20. Dies

entspricht im Regelfall einer geringen Belastung von < 40.000 KFZ/24h gemäß Funktion eines RAS-Typs (Richtlinie für die Anlage von Straßen) und ist für die A20-Trasse noch geringer einzustufen, da die Verkehrszahlen noch deutlich unter den notwendigen (d.h. gerechtfertigten) Werten für einen Neubau liegen. Je nach Gutachten werden von diesem volkswirtschaftlich für den Bau einer Autobahn nötigen Minimum nur 32% bis 42% erreicht. Von daher liegt nach volkswirtschaftlicher Erkenntnis kein Bedarf vor.

### VII.2. Verkehrlicher Nutzen, ökonomische Betrachtung

Der in der Projektbeschreibung rechnerisch größte Projektnutzen wird erzielt mit Transportkostensenkungen und einer besseren Erreichbarkeit diverser Ziele im "strukturschwachen" Raum mit "Erreichbarkeitsdefizit". Dabei wird mit den theoretischen Konstrukten "Strukturschwäche" und "Erreichbarkeitsdefizit" sehr realitätsfern umgegangen, wie folgendes Beispiel zeigt: Die Projektbeschreibung hebt hervor, dass insbesondere die Verbindung von Bremerhaven zum Hamburger Flughafen verbessert werde. Unterzieht man dieser Behauptung anhand einer Straßenkarte einer näheren Prüfung, kommt dabei folgendes heraus:

	Derzeitiger Weg	A20, nur BAB	A 20, Landstr. + BAB
Weg	A 27, A1, A7	A27, A1, A20, A23, A7	B 71, B 74 (bis Stade), A20, A23, A7
Länge	122 km	199 km	130 km. (70 km Landstr. + 60 km BAB)
In Prozent	100 %	163 %	106 %
Zeitaufwand PKW*	1 h 6 min	1 h 48 min	1 h 32 min.
Differenz		+ 42 min.	+ 26 min.
Zeitaufwand LKW**	1 h 21 min.	2 h 10 min.	1 h 50 min.
Differenz		+ 49 min.	+ 29 min.

\*angenommen wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 km/h auf der Autobahn, 70 km/h auf der Landstraße

\*\*angenommen wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h auf der Autobahn, 60km/h auf der Landstraße

Die Umgehung des Engpasses Hamburger Elbtunnel wird bei den Routen über die geplante A20 'erkauft' mit dem Befahren der ähnlich staugefährdeten A23 in Richtung auf das Autobahndreieck Hamburg-Nordwest. Dadurch gerät die Kalkulation, durch längere Weg-Fahrzeit Zeit im Stau zu vermeiden, zum Glücksspiel. Dabei sind eventuelle Verkehrsengpässe an den geplanten MAUT-Stellen des neuen Elbtunnels nicht berücksichtigt.

Auch für andere Verbindungen (Stade - Kiel, Zeven - Flensburg u.a.) bietet Variante 1 zwar eine Umgehung des oft zeitraubenden Hamburger Elbtunnels, gleichzeitig aber eine erhebliche Verlängerung des Fahrtweges. Eine Rechnung, die vor allem für den gewerblichen Güterverkehr bei Kraftstoffpreisen, die wesentlich stärker steigen als Stundenlöhne, zunehmend interessant ist. Zusätzlich wird die geplante Tunnelmaut eine unternehmerische Entscheidung gegen die Nutzung des neuen Tunnels befördern.

Auch ökologisch ist die Alternative "längere Strecke, kürzere Fahrzeit" im übrigen widersinnig.

### VII.3 Regionale Effekte, ökonomische Betrachtung

Für strukturschwache Räume konnten in Untersuchungen keine wesentlichen Entwicklungschancen durch eine Autobahnanbindung nachgewiesen werden. In dieser Hinsicht beruht

jede Hoffnung auf Spekulation. Ganz ohne Spekulation sind im Fall der Untereibequerung bei Drochtersen zwei sehr konkrete negative Folgen für die Wirtschaft der Region sicher:

1. Die Elbefähre Glückstadt - Wischhafen wird bei Eröffnung dieses Tunnels ihren Betrieb schließen. Dies bedeutet den direkten Verlust von 50 Arbeitsplätzen, zusätzliche Arbeitsplätze werden gefährdet oder verloren gehen a) in den Städten Wischhafen und Glückstadt und b) in der Zuliefer- und Versorgungsindustrie rund um den Fährbetrieb.
2. Ein wesentlicher Wachstumsfaktor im niedersächsischen Niederelbegebiet, der Tourismus, wird insbesondere in den Baujahren erhebliche Einbußen hinnehmen müssen, da das Elbufer durch Lärm, Baustellenverkehr und Absperrungen denkbar unattraktiv wird. Die Tunnelbaustelle liegt an der Elbinsel Krautsand, einer touristischen Hauptattraktion und Vorsorgegebiet für Erholung lt. Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade. Mit der Errichtung einer Großbaustelle für 4 Jahre würde der Region, die unter großen Mühen und gerade mit ersten Erfolgen versucht, sich mit dem EU-Förderprojekt "Maritime Landschaft Untereibe" einen Platz auf dem Markt zu erobern, ein handfester Knüppel zwischen die Beine geworfen.
3. Der "Maritimen Landschaft Untereibe" wird durch die A20 er Boden entzogen: Das Projekt soll Impulse für die Sicherung der maritimen Strukturen und ihre zukünftige Nutzung, z.B. für Tourismus und Naherholung geben. Damit soll der unverwechselbare Charakter der historischen Kulturlandschaft gewahrt werden. Außerdem sollen die Entwicklungspotentiale von Landschaft, Tourismus und Naherholung (...) verstärkt genutzt und verknüpft werden. Die A20 würde dauerhafte (Bau und Betrieb) negative Auswirkungen auf dieses Projekt und die damit verbundene regionale Entwicklung haben

In allen Fällen wäre dies auch ökologisch eine falsche Entwicklung: Die ökologisch sinnvolle Fährverbindung wird ersetzt durch viele zusätzlich gefahrene Autobahnkilometer, die aufkeimende Pflanze naturnaher Urlaub wird behindert und mindestens zum Teil ersetzt durch ökologisch bedenklichere Formen des Tourismus.

#### **VII.4 Baukosten und Rentabilität**

Die betriebswirtschaftliche Rentabilität wurde durch die PLANCO im Jahr 2000 unter der Fragestellung einer Privatfinanzierung begutachtet. Das Ergebnis ist eindeutig: Für eine A20 in Variante 1.1 gibt es auf ganzer Strecke keine Aussicht auf Rentabilität, die Verzinsung des eingesetzten Kapitals ist negativ. Ein wirtschaftlich rentabler Betrieb (i.S. ROI) des Elbtunnels ist erst bei einer Anschubfinanzierung von 80 % erreichbar. Im Klartext heißt das. Die hier angesetzten Baukosten für den Tunnel werden darüber hinaus noch deutlich höher ausfallen. Die Nutzung der Elbequerung würde bei Einführung einer Maut auf 10.100 KfZ/Tag sinken.

In der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kostenanalyse geht die Projektbeschreibung von jährlichen Einsparungen von 92,6 Millionen Euro aus. In diese Zahl fließen eine Reihe von Faktoren ein, die bereits kritisch gewürdigt wurden (u.a. die Veränderung der Einwohnerzahlen, die angebliche Fahrzeiterparnis Bremerhaven - Flughafen Hamburg, zu geringe Tunnelbaukosten..). Dem stehen in der Projektbeschreibung geschätzte jährliche Kosten von 59,4 Millionen gegenüber. Das ergibt einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,5.

Zum Vergleich: Ein vierspuriger Ausbau der B 73 zwischen Cuxhaven und Stade käme auf den Faktor 5,4.

Aus dem derzeit gültigen Verkehrswegeplan sind nahezu ausschließlich Projekte verwirklicht worden, die einen höheren Nutzenkostenfaktor als 5 hatten.

Die zu Grunde gelegten Tunnelneubaukosten von € 389 Mio. sind eindeutig zu niedrig. Die vergleichbaren Bauvorhaben (Neuer Hamburger Elbtunnel) weisen eine gänzlich andere Kostenstruktur aus. Die Kosten der 4. Hamburger Elbtunnelröhre betragen bei ca. 2km Länge und zwei Fahrspuren ca. € 500 Mio. Der Elbtunnel Drochtersen (lang) soll bei ca. 6km Länge und vier Fahrspuren nur €380 Mio kosten. Die Zahlenangaben im ROV sind deshalb unplausibel und falsch. Sie dienen der Schönrechnung von Kosten-Nutzen-Werten.

Auch die zu Grunde gelegten Baukosten für die A20 je Kilometer von 7,1 Mio Euro sind viel zu gering. Bei der vergleichbaren Bausweise und Streckenführung im Rahmen der A26 wird mit ca. 14 Mio Euro je Kilometer gerechnet. Auch hier sind die Zahlen unglaubwürdig und geschönt.

**Aus diesen Gründen ist die A20 abzulehnen, da kein Bedarf für eine solche Autobahn besteht und sie keinen volkswirtschaftlichen Nutzen bringt.**

## VIII. Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft:

### Ökonomische Theorie

Wenn durch den Bau einer Autobahn Wirtschaftswachstum entstehen soll, muss erklärt werden, wie und warum sich diese Maßnahme auf unternehmerische Entscheidungen auswirkt. Hierzu werden in der Wirtschaftswissenschaft im wesentlichen drei Erklärungsansätze verfolgt:

- Reduktion von Transportkosten
- Erschließung neuer Märkte
- Ansiedlung neuer Betriebe

### Reduktion von Transportkosten

Die Grundidee dieses Ansatzes ist, dass durch den Bau von Straßen „indirekte Produktivitätseffekte“ entstehen (Frey 1970, 50). Diese Produktivitätseffekte basieren auf den transportbezogenen Aktivitäten der Unternehmen. Durch den Bau einer Autobahn können Transportkosten reduziert werden, indem der Transport weniger Zeit in Anspruch nimmt und möglicherweise Fahrzeugkosten eingespart werden. Mithin können Produkte und Dienstleistungen preiswerter angeboten werden, was wiederum eine höhere Nachfrage zur Folge haben sollte. Die höhere Nachfrage führt zu gesteigerter Produktion und damit zu Wirtschaftswachstum und Beschäftigung (Blazejczak, J., Voigt, U., 1985).

Inwieweit sich dieses theoretische Modell in der Praxis umsetzen lässt, hängt von vielen Detailfaktoren ab. Zunächst ist festzustellen, dass die Transportkosten in den meisten Branchen nur einen sehr geringen Teil der gesamten Produktionskosten ausmachen und im Rahmen des strukturellen Wandels weiter an Bedeutung verlieren.

Liegen die Transportkosten bei 5% der Gesamtkosten (Hey u.a. 1996, 7), verbleibt eine Kostenersparnis von 1%, vorausgesetzt dass durch die Benutzung einer Autobahn 20% dieser Kosten gespart werden können. Es ist höchst zweifelhaft, dass bei einer derart geringen Kostenersparnis signifikantes Wirtschaftswachstum entstehen kann.

Selbst für ein Projekt wie den Eurotunnel zwischen Großbritannien und dem Kontinent hat man errechnet, daß die Kostenersparnis bei ganzen 0,01% liegt (Vickermann 1991, 72), eine für wirtschaftliche Entscheidungen völlig irrelevante Größenordnung.

Im Einzelnen können mögliche Wirtschaftseffekte durch reduzierte Produktionskosten nur abgeschätzt werden, wenn die Wirtschaftsstruktur einer Region im Detail im Hinblick auf die Transportkosten untersucht wird. Bei der Planung einer Autobahn, die in 10 bis 15 Jahren fertiggestellt sein soll, sind hierbei weiterhin Prognosen über die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Zeitraum zu Grunde zu legen. Aufgrund dieser Unabwägbarkeiten wird es im Detail kaum möglich sein, die potentielle Reduktion der Transportkosten durch eine geplante Autobahn in einer spezifischen Wirtschaftsregion vorherzusagen. Insbesondere in einer ländlich strukturierten Gegend mit stark regional orientiertem Gewerbe wird dieser Effekt eher marginal bleiben und keine signifikante Beschäftigungswirkung haben.

*Die Annahme, dass sich Nutzeneffekte für die A20 rechnen lassen ist daher nicht haltbar.*

## Erschließung neuer Märkte

Eine Autobahn kann dazu führen, dass Betriebe ihre wirtschaftliche Aktivität auf Regionen ausweiten können, die bislang aufgrund unzureichender Verkehrsverbindungen nicht erreicht werden konnten. Die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen insgesamt wird hiervon nicht beeinflusst. Es entsteht mithin kein neues Wirtschaftswachstum, sondern es ergeben sich u.U. regionale Verschiebungen.

Wenn Produkte aus Region A aufgrund einer Autobahn auch in Region B konkurrenzfähig angeboten werden können, fließt Wirtschaftskraft von der Region B in die Region A. Ebenso gilt natürlich, daß Wirtschaftskraft sich von Region A nach Region B verlagern kann. Solange die Regionen A und B über eine vergleichbare Produktivität verfügen, werden sich diese Einflüsse weitgehend aufheben. Bei unterschiedlicher Produktivität wird die wirtschaftlich entwickeltere Region profitieren, während die weniger entwickelte Region weitere Einbußen an Wirtschaftskraft hinnehmen muss. Weiterhin muss davon ausgegangen werden, dass große Unternehmen von den verbesserten Verkehrsverbindungen eher profitieren als Kleinunternehmen.

Knop(1976) fand bei einer Untersuchung verschiedener Wirtschaftsregionen in Deutschland heraus, dass insbesondere relativ unterentwickelte Gegenden mit guter Autobahnanbindung nur geringe wirtschaftliche Entwicklung aufzeigen. Er erklärt dies damit, dass durch den Bau von Autobahnen in diesen Fällen Barrieren beseitigt wurden, die zuvor zentral orientierte Unternehmen davon abhielten, ihre Produkte in diesen Gegenden zu vertreiben. Nach Wegfallen dieser Barrieren war die regionale Produktion nicht mehr konkurrenzfähig und Wirtschaftskraft verlagerte sich von dezentralen auf zentrale Hersteller (Knop, 1976, 221-226). Ähnliche Effekte sind auch in Italien beobachtet worden, wo durch die bessere Verkehrsanbindung kein Wirtschaftswachstum im strukturschwachen Süden entstand, sondern im Gegenteil es dem wirtschaftlichen starken Norden ermöglicht wurde, in größerem Umfang Waren in Süditalien zu verkaufen und damit regionale Anbieter zurückzudrängen (ECMT, 1994, 122).

*Wenn man also einen Einfluss des durch eine Autobahn neu entstehenden interregionalen Handels annimmt, wird er sich nach dieser Theorie negativ auf die Wirtschaftskraft strukturschwacher Gebiete auswirken.*

## Ansiedelung neuer Betriebe

Die Standort Theorie nimmt an, dass sich aufgrund einer verbesserten Verkehrsanbindung neue Betriebe in einer Region ansiedeln und dadurch neue Wirtschaftskraft entsteht. Auch hier werden die Transportkosten und die Erreichbarkeit von Märkten als ausschlaggebende Faktoren angenommen (Klemmer, 1981). Hierbei kann es sowohl um die Verlagerung von Betrieben aus anderen Regionen wie um Neugründungen von Unternehmen gehen. Mithin ist zu betrachten, welche Kriterien für die Standortwahl von Unternehmen entscheidend sind und welcher Bedeutung hierbei der Verkehrsinfrastruktur zukommt.

Die Kriterien der Standortwahl von Unternehmen sind sehr unterschiedlich in der Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Kleinunternehmen treffen meist überhaupt keine bewusste Standortauswahl. Sie werden typischerweise in der Nähe des Wohnorts des Eigentümers gegründet und regionale Verlagerungen sind selten. Die unmittelbare Nähe zu einer Autobahn ist hier wiederum nur für transportintensive Unternehmen von Bedeutung, wie z.B. einer überregional tätigen Spedition. Ansonsten überwiegen Faktoren wie das Vorhandensein von qualifizierten Arbeitskräften, günstige und geeignete Gebäude und der Zugang zu Informationen (Hahne / Stackelberg, 1994, 10 ff).

Großbetriebe zeichnen sich demgegenüber durch eine sehr viel höhere regionale Mobilität aus. Die Standortwahl eines Großbetriebes ist ein komplexer planerischer Prozess, bei dem zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden. Hierbei werden mögliche Standorte nicht nur landesweit sondern auch international im Hinblick auf die höchst mögliche Profitabilität vergleichen (Hahne / Stackelberg, 1994, 6 ff). Wichtige Faktoren sind hierbei:

- Ausreichende Gewerbeflächen
- Erschließung der Gewerbeflächen
- Ausreichendes qualifiziertes Personal
- Lohnkosten
- Stromversorgung
- Infrastruktur für Telekommunikation
- Verkehrsanbindung
- Steuerstruktur
- Vorleistungen der Gemeinden
- Subventionen
- Sogenannte „weiche Faktoren“ wie allgemeine Lebensqualität, kulturelle Angebote, städtische Infrastruktur usw.

Die Bewertung der einzelnen Faktoren hängt hierbei ab von den Bedürfnissen der einzelnen Branchen. So ist die Verkehrsanbindung für einen Automobilhersteller oder ein Chemieunternehmen ein wichtigerer Faktor als für eine Versicherung oder ein Unternehmen der Informationstechnologie. Insgesamt gilt jedoch, dass ein potentieller Standort zahlreiche Bedingungen erfüllen muss, die in ländlichen, strukturschwachen Gegenden typischerweise nicht anzutreffen sind. Mithin mag eine fehlende Autobahnanbindung bei gleichzeitiger Erfüllung anderer Kriterien ein entscheidender Engpass für die Ansiedlung transportintensiver Großindustrie sein. In einer strukturschwachen ländlichen Region werden jedoch auch bei bester Autobahnanbindung zahlreiche andere Voraussetzungen für die Ansiedlung von Großunternehmen fehlen.

*Auf Basis der Standorttheorie werden keine Großbetriebe in einem strukturschwachen Gebiet allein auf Grund der Tatsache ansiedeln, dass eine Autobahn durch diese Region gebaut wird. Bei Klein- und Mittelbetrieben mag dies im Einzelfall für transportintensive Unternehmen, wie z.B. eine Spedition zutreffen, relevante sozial ökonomische Entwicklung entsteht jedoch nicht.*

## **Autobahndichte und Arbeitslosigkeit**

Wenn trotz aller ökonomischer Theorie die These richtig sein sollte, dass Autobahnen unmittelbar zu wirtschaftlicher Entwicklung führen, müsste sie sich relativ einfach belegen lassen. Man müsste unterschiedliche Regionen Deutschlands auf ihre „Autobahndichte“ sowie Kennzahlen wirtschaftlichen Wohlstandes untersuchen und diese Faktoren miteinander in Verbindung bringen. Es sollte sich dann zeigen, dass Gegenden mit einer hohen Autobahndichte wesentlich wohlhabender sind als Gegenden mit einer geringen Autobahndichte.

In der Studie „Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung“ werden wissenschaftliche Untersuchungen zu diesem Thema im Jahr 1996 so zusammengefasst: „Auf der Ebene aller Bundesländer der BRD ist insgesamt ein stark positiver Zusammenhang zwischen Autobahndichte und Arbeitslosigkeit festzustellen. Die Korrelation liegt bei 0,70. Damit liegt der Determinationskoeffizient bei 0,50.“ (Brückl u.a., 1996, S.19). Mit anderen Worten lautet das Ergebnis dieser Untersuchungen eindeutig: Wo es viel Autobahnen gibt, ist die Arbeitslosigkeit höher als dort wo es wenig Autobahnen gibt.

In Nordrheinwestfalen ist die Autobahndichte doppelt so hoch wie in Bayern oder Baden Württemberg. Die Arbeitslosigkeit in Baden Württemberg oder Bayern liegt jedoch seit Jahren deutlich unter der Arbeitslosigkeit in Nordrheinwestfalen.

Ein Beispiel aus unserer Region: Die Autobahn zwischen Bremen und Cuxhaven wurde in den 70er Jahren insbesondere mit dem Ziel geplant, Beschäftigung in einem strukturschwachen Gebiet zu schaffen. Seit der Fertigstellung 1982 hat sich an den Arbeitslosenzahlen nichts verbessert. Sie liegen im Nordvergleich an der Spitze und ca. 4% höher als im Kreis Stade der bislang keine Autobahnanbindung besitzt.

*Ein positiver Zusammenhang zwischen Verfügbarkeit von Autobahnen und wirtschaftlicher Entwicklung läßt sich nicht nachweisen. Statistisch gesehen zeigt sich im Gegenteil, dass Gegenden mit hoher Autobahndichte tendenziell eine höhere Arbeitslosigkeit aufweisen.*

## **Raumwirksamkeit von Fernstraßen**

Im Jahr 1979 hat Dr. Horst Lutter für die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumplanung die Untersuchung „Raumwirksamkeit von Fernstraßen“ vorgelegt. Hierbei wurden 57 Regionen darauf hin untersucht, ob und welche Impulse regionaler Wirtschaftsstrukturen durch den Bau von Autobahnen entstanden sind (Lutter, 1980, Lutter 1981). Wenn man auf wirtschaftliche Entwicklung durch den Bau von Autobahnen in strukturschwachen Gebieten hofft, sind die Ergebnisse niederschmetternd:

- „Der Ausbau des Fernstraßennetzes in peripheren, ländlichen Regionen kann weder regionale Wirtschaftsprozesse in Gang setzen noch fördern. Ein Erklärungszusammenhang zwischen Entwicklungen im Fernstraßenbau und regionalen Wirtschaftsstrukturen auf der Ebene von 57 Regionen, die oberzentrale Einzugsbereiche abbilden, konnte nicht gefunden werden“ (Lutter, 1981, S. 157).
- „Bei Betriebsverlagerungen, die heute noch das einzige quantitativ bedeutsame Entwicklungspotential darstellen, hat die regionale Fernstraßensituation kaum noch eine Bedeu-

„tung auf die großräumige Standortwahl zugunsten einer ländlichen Standortregion“ (Lutter 1981, S. 157).

- „Durch Fernstraßenbau in strukturschwachen, ländlichen Regionen wird also kaum ein Industriebetrieb zusätzlich zu denen, die aus anderen Gründen diese Region bevorzugen, angezogen, bzw. ein ansässiger Betrieb zu Erweiterungsinvestitionen veranlasst“ (Lutter, 1981, S. 158).
- „Da Qualitätsverbesserungen im Fernstraßensystem nur Teile der variablen Transportkosten geringfügig beeinflussen können, sind diese Ersparnisse für Betriebe mit eigenem Werkfernverkehr kaum kalkulierbar. Die Fuhrparkvorhaltekosten und die Kosten der Fahrtenorganisation lassen diesen Sparanteil an den gesamten Transportkosten zur Bedeutungslosigkeit schrumpfen“ (Lutter, 1981, S. 159).
- „Der Fernstraßenbau im peripheren, ländlichen Bereich hat keine direkten Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung in diesen Regionen“ (Lutter, 1981 S. 159).
- „Auch die Abwanderung von Bevölkerung aus den peripheren, ländlichen Regionen in die größeren Ballungsräume lässt sich durch die bessere Ausstattung dieser Regionen mit Fernstraßen nicht aufhalten“ (Lutter, 1981, S. 159).
- „Die bisher dargestellten Ergebnisse konnten zeigen, daß der Fernstraßenbau – unter den heutigen wirtschaftlichen Bedingungen und dem erreichten Ausbaustandard des Fernstraßennetzes – keine Instrument zur Schaffung von Arbeitsplätzen in peripheren, ländlichen Regionen mehr ist“ (Lutter, 1981, S. 160).

## Weitere Studien

Der mögliche Zusammenhang zwischen Autobahnbau und wirtschaftlicher Entwicklung ist in einer Vielzahl wissenschaftlicher Untersuchungen im Detail analysiert worden. In der überwiegenden Mehrzahl bestätigen diese Studien die von Dr. Horst Lutter ermittelten Ergebnisse:

- „Infrastrukturinvestitionen in wirtschaftsschwachen Regionen können sogar regionale Probleme verschärfen, wenn etwa infolge einer verbesserten Verkehrserschließung der Wettbewerbsdruck für die regionalen Unternehmen größer wird“. (Scheele 1993, S. 37 )
- „Die Analyse der Zusammenhänge der ökonomischen Entwicklung und der Erreichbarkeit zeigt keine positive Beziehung .... Dies sollte nicht überraschen. Die gesammelte Erfahrung früherer Studien zeigt unmissverständlich in die gleiche Richtung. Es gibt keine Erfahrung oder empirische Evidenz dafür, dass Investitionen in Straßenbau die ökonomische Entwicklung befördern“. (Whitelegg, 1994, S. 34)
- „Daher würde ein Effekt von verbesserten Transportmöglichkeiten darin liegen, den relativen Wettbewerbsvorteil von großen ökonomischen Zentren gegenüber kleinen Zentren zu verstärken, vermutlich ohne dort Wachstum anzuregen“. (Thisse 1993, S. 306)
- „Von diesen marginalen Kostensenkungen können im wesentlichen nur überregionale Anbieter profitieren, während regionale Anbieter mit einer schlechteren betriebsinternen Kostenstruktur vom Markt verdrängt werden und dadurch die endogene Wirtschaftsstruktur einer Region gefährdet wird“. (Hey u.a., 1995)
- „Der eindeutige Nachweis neuer Arbeitsplätze durch Verkehrsinfrastruktur ist schwierig, da der Arbeitsmarkt von zu vielen anderen Größen beeinflusst wird. Wenn die Bewertung auf einer ausreichenden großen Systemebene stattfindet, so sind die Beschäftigungswirkungen neutral, da die Arbeitsplätze allenfalls neu verteilt, aber nicht neu geschaffen werden (Nullsummenspiel)“. (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 1999)

- „Letztlich wird von den Unternehmen die Qualität der Verkehrsanbindung im Vergleich zu anderen Faktoren wie z.B. Flächenangebot, Eigentumsverhältnisse, Marktanteile, Telekommunikation usw. als unproblematisch beurteilt“ (Marquart-Kuron, 1993)

## Schlussfolgerungen

Sowohl die ökonomische Theorie wie auch empirische Untersuchungen belegen, dass die pauschale Aussage „Autobahnen führen zu wirtschaftlicher Entwicklung in strukturschwachen Gebieten“ nicht belegt werden kann. Es handelt sich vielmehr um eine Ideologie, die Strukturen frühindustrieller Entwicklung und automobiles Wunschdenken auf die moderne Gesellschaft projiziert, ohne den wissenschaftlich ermittelten Tatsachen Rechnung zu tragen.

Unternehmerische Entscheidungen, die zu wirtschaftlicher Entwicklung und technologischem Fortschritt führen sind komplexe Prozesse, die von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden. Der wesentliche Faktor, auf den das Infrastrukturelement Autobahn hierbei einen Einfluss hat – einen Teil der Transportkosten –, verliert aufgrund des fortschreitendes Wandels zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft an Bedeutung.

Eine fehlende Autobahn mag in Einzelfällen ein Hinderungsfaktor für eine Industrieansiedlung sein, wenn zahlreiche weitere Faktoren gegeben sind. Der Bau einer Autobahn in einem strukturschwachen Gebiet hingegen wird nicht zu relevanten Industrieansiedlungen führen, weil zahlreiche andere notwendige Faktoren hierfür fehlen. Eine Neuansiedlung von kleinen und mittleren Unternehmen aufgrund des Baus einer Autobahn ist ebenso unwahrscheinlich wie Neuinvestitionen und Wirtschaftswachstum durch lokal ansässige Unternehmen.

Die behaupteten Beschäftigungseffekte sind weder empirisch nachweisbar noch theoretisch plausibel. Eine Investition von bis zu 700 Millionen Mark mit angeblich zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteilen für betroffene strukturschwachen Gebiete zu begründen, entbehrt jeder Grundlage und ist nicht zu rechtfertigen. Dabei sind hier nur die Baukosten erwähnt, die volkswirtschaftlich wirksamen Gesamtkosten (siehe Abschnitt „Ökologie“) liegen wesentlich höher

## Literatur

- Blazejczak, J., Voigt, U., 1985
- Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Produktionsprozeß, in: Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung, pp. 310-320
- Brückl, S., Molt, W. (1996)
- „Kostenwahrheit“ – Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung
- Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Öko-Logistik, Augsburg
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (1999)
- Beschäftigungswirkungen – B50 / Hochmoselbrücke in Rheinland-Pfalz, Bonn
- Bruinsma, F., Nijkamp, P., Rietvelk, R. (1990)
- Employment Impacts of Infrastructure Investments in; Peschek, K (Ed.): Infrastrasture and the space economy. Berlin-Heidelberg
- ECMT (1994)
- Regional policy, transport networks and communications, Paris
- Hahne, U., Stackelberg, K. (1994)
- Regionale Entwicklungstheorien, Freiburg
- Hey, C., Heuser, T. (1995)
- Argumentationspapier für das Europäische Parlament zum Kommissionsvorschlag für eine Entscheidung zu den Transeuropäischen Netzen, Freiburg
- Hey, C., Pfeiffer, T., Topan, A (1996)
- The economic impact of motorways in the peripheral regions of the EU, Freiburg
- Frey, R.L. (1970)
- Infrastruktur. Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen, Tübingen
- Klemmer, P. (1981)
- Verkehrsinfrastruktur. Funktion und Bedeutung in der entwickelten Industriegesellschaft, in: Internationales Verkehrswesen, 389-393

- Knop, B.H. (1976)
- Verkehr und regionaler Entwicklungsstand, Bochum
- Lutter, H. (1980) Raumwirksamkeit von Fernstraßen, Bonn
- Lutter, H. (1981) Raumwirksamkeit von Fernstraßen, in: Informationen zur Raumentwicklung Hefte 3/4, 1981
- Marquart-Kuron, A. (1993)
- Die Ostsee-Autobahn A20 in Mecklenburg-Vorpommern, in: Standort, Zeitschrift für Angewandte Geographie 3/93
- Scheele, U. (1993)
- Privatisierung von Infrastruktur, Möglichkeiten und Alternativen, Köln
- Thisse, J.-F. (1993)
- Oligopoly and the polarization of space, in: European Economic Review 37, S. 299-307
- Vickerman, R.W. (1991)
- Other region's infrastructure in a region's development, in: Vickerman, R.W. (ed): Infraststructure and regional development, London
- Whitelegg, J (1994)
- Roads, jobs and the economy, London

---

Die Stellungnahme ist durch die BI gegen A20/ A22 entstanden. Die Angaben sind nach bestem Wissen erfolgt. Eine Gewähr für die Richtigkeit können wir nicht übernehmen.

Die BI hat 330 Mitglieder aus der Region Drochtersen, Himmelpforten und Oldendorf und ist Mitglied des LBU-Niedersachsen.

Himmelpforten, den 7.3.2003

---