



Die Verkehrsplanung in Deutschland folgt Konzepten aus dem letzten Jahrtausend. Sie verschlingt viel Geld, belastet den Menschen und die Umwelt. Der BUND und andere Umweltverbände setzten sich für eine Verkehrspolitik ein, die Geld spart und die Umwelt schont. Es gibt Verkehrskonzepte, die zukunftsfähig sind, die verhindern, dass unsere Zukunft zubetoniert wird. Sie müssen nur angepackt werden. Ein Beispiel aus Schleswig-Holstein

Die Planungen zur A20

Seit der Wende wird die Idee einer Autobahnverbindung über die deutsche Nord- und Ostseeküstenregion verfolgt. Die A20 soll einmal Skandinavien, Polen und die baltischen Staaten mit Rotterdam und Calais verbinden. Derzeit genehmigt sind große Teile der Strecke von der polnischen Grenze entlang der Mecklenburgischen Ostseeküste bis nach Lübeck. Einige Abschnitte sind bereits im Bau oder fertiggestellt.

In Planung ist die Weiterführung der A 20 quer durch Schleswig-Holstein. In Niedersachsen soll die A 20 weiter Richtung Holland geführt werden. Im neuen Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung (BVWP 2003) ist der Abschnitt der A 20 zwischen Bad-Segeberg und der A 7 im vordringlichen Bedarf verankert. Damit soll die Realisierung des Projektes bis 2015 sichergestellt werden. Die A 20 kreuzt dann die A 7 bei Bad Bramstedt und überquert die Elbe rund sechs Kilometer südlich von Glückstadt. Die alternativen Trassen über Elmshorn und Pagensand bzw. Pinneberg und die Haseldorfer Marsch wurden verworfen.

Auf niedersächsischer Seite ist der A 20-Abschnitt zwischen der A 26 (Stade-Hamburg) und der A 1 (Sittensen) nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert worden. Dieses Teilstück steht im "weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzrechtlichen Planungsauftrag". Oder einfacher: Es wird damit vorerst (bis zum Jahre 2015) nicht weiter verfolgt. Die Verkehrsministerien in Schleswig-Holstein und Niedersachsen versuchen jedoch, dieses Teilstück über das parlamentarische Verfahren noch im vordringlichen Bedarf zu verankern.

Die Kosten für den Bau der 161 km langen Strecke werden auf insgesamt 1.285 Mio. Euro geschätzt, davon rund 390 Mio. Euro für den Tunnel bei Glückstadt. Ein Großteil der Kosten für den künftigen Elbtunnel soll durch private Investoren getragen und durch eine Maut über einen Zeitraum von 30 Jahren refinanziert werden. Bis 2011 soll die A 20 von Lübeck bis zur Elbe durchgehend befahrbar sein.

Eine westliche Elbquerung der A 20 wurde durch die offizielle "Gutachterkommission A 20 für Planungsbehörden A20" bereits 1998 als unwirtschaftlich, verkehrstechnisch unsinnig und strukturell wirkungslos beurteilt.

Groß, teuer und wenig durchdacht

Hoch gerechnete Prognosen bei der Verkehrsnachfrage

Die sogenannte Nutzen-Kosten-Analyse ist die Grundlage um die Bauwürdigkeit eines Projektes zu berechnen. Die A 20 schneidet bei der Bewertung mit dem Faktor 2,6 sehr schlecht ab. Die Verkehrsprognosen sind so gering, dass das vorhandene Straßennetz die erwarteten Verkehrsströme bereits heute ohne nennenswerte Ausbauten aufnehmen könnte. Auch die Bauindustrie winkte bereits ab: Eine private Finanzierung der Elbquerung ist angesichts der Verkehrszahlen ohne massive staatliche Unterstützung nicht realistisch. (s.u.)

Die Umwelt: keine Bedenken?

60 % der betroffenen Flächen sind mit hohem oder sehr hohem Umweltrisiko behaftet. Die Trasse führt durch relative unberührte Gebiete. Insgesamt 11 FFH und 3 EU-Vogelschutz -Gebiete werden beeinträchtigt. Eine Verletzung von EU-Recht und Gerichtsklagen von europäischer Seite sind unvermeidbar. Alle Teilabschnitte stehen daher zu Recht unter einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag.

Verkehrsauswirkungen: Transitland Schleswig- Holstein?

Für die Anbindung Schleswig-Holsteins ist die A 20 nicht notwendig. Der Verkehr wird sich auch in Zukunft auf die A1 konzentrieren, da hier die Hauptgüterströme entlang laufen. Nach Aussage eines Gutachters: "Jeder, der in Lübeck über die A1 fährt, um dann auf der A 20 im großen Bogen um Hamburg herumzufahren, Maut zu zahlen und dann wieder zurück zur A 1 zu fahren, wäre ja schön blöd" Nur für die küstennahen Verkehrsströme wäre der Weg über die A20 sinnvoll. Damit steht die Strecke aber in direkter Konkurrenz zum Schiffsverkehr. Spediteure, die ihre Güter bislang per Schiff über den (kostenpflichtigen) Nord-Ostsee Kanal transportiert haben, bekommen eine billige, steuerfinanzierte Alternative per Straße (Ausnahme Elbquerung). Zunehmender Lkw-Verkehr und die Schwächung des Kanals und der Häfen ist die Folge. Auch die erhoffte Entlastung des "Nadelöhrs" Elbtunnel wird mit der A20 nicht erreicht. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt bei unter 10%. Das eigentliche Problem der Staus ist der Hamburger Nahverkehr.

Mogelpackung private Finanzierung

Die Elbquerung soll privat finanziert, gebaut und betrieben werden. Auf der Grundlage der jetzigen Kostenannahmen haben die Verkehrsministerien Schleswig-Holsteins und Niedersachsens Mitte 2000 die Firma Planco-Consulting beauftragt, die Wirtschaftlichkeit durchrechnen zu lassen. Dem Gutachten zufolge wird die vollständige private Finanzierung als absolut unrentabel für private Investoren eingeschätzt. Nur mithilfe einer staatlichen "Anschubfinanzierung" (Subvention) von weit über 60% kann ein privater Investor gewonnen werden. Preissteigerungen (Beispiel Elbtunnel: geschätzte Kosten 225 Mio. Euro. Derzeitige Kosten: 650 Mio. Euro) sowie die Kosten für die notwendigen Mautstellen sind dabei noch nicht eingerechnet. Das Risiko verbleibt beim Staat, das heißt am Ende muss der Steuerzahler für die Mehrkosten aufkommen.



Bildunterschrift

Aber auch diese Zahlenspiele sind Makulatur. Denn die angegebenen Tunnellängen sind viel zu kurz. Aufgrund der ausgewiesenen FFH- und Naturschutzgebiete erhöht sich die Tunnellänge auf 4,9 bis 5,1 km. Das treibt die Kosten über die Milliardengrenze, ohne dass sich die Einnahmen erhöhen. Die "Anschubfinanzierung" läge dann in Glückstadt bei ca. 80%.

wirklich neue Arbeitsplätze?

Die A 20 soll neue Arbeitsplätze bringen. Seriöse Schätzungen oder gar Garantien gibt es nicht. Die A20 als "Magistrale" von Polen bis Rotterdam dient dem grenzenlosen Transport per LKW. Schleswig-Holstein wird zu einem reinen Transitland. Wo da die Arbeitsplätze entstehen sollen bleibt ungeklärt. Gefährdet ist zudem die Wirtschaftsentwicklung Hamburgs. Die Verlängerung der A 20 zu den Tiefwasserhäfen in Cuxhafen oder Wilhelmshafen sowie Richtung Niederlanden wird Verkehr auf die Straße verlagern und an Hamburg vorbeischieben. Damit wird auch die Bedeutung des Hamburger Hafens abnehmen.

Salamitaktik: Scheibchenweise wird Bedarf geschaffen

Weil es die geringsten Verkehrszahlen aufweist, hat das Bundesverkehrsministerium das zentrale Verbindungsstück zwischen A 21 und A 7 nur in den "Weiteren Bedarf" eingestellt, den möglichen Baustart also erst mal bis 2015 aufgeschoben. Damit widerlegt es selbst alle Aussagen über die überregionale Bedeutung der A 20. Auf Druck der schleswig-holsteinischen Regierung steht die Realisierung der östlichen und westlichen Teilabschnitte aber im "Vordringlichen Bedarf". Baubeginn kann also vor 2015 sei. Dieses Teilstück ohne internationale Anbindung ist aber sinnlos, da es nur geringe Bedeutung für die regionale Erschließung besitzt. Das Land hat in Lübeck aber auch die Erfahrung gemacht, dass es reicht, ein Teilstück der A20 durchzusetzen. Andere, sensiblere Teilstücke (z.B. die Wackeniz in Lübeck) lassen sich dann mit dem Argument "Lückenschluss" begründen.

Die Alternative: einfach, schneller, billiger, umweltfreundlicher

Da es für die A 20 keinen echten verkehrlichen Bedarf gibt, kann sie nach Auffassung des BUND ersatzlos gestrichen werden. Angesichts der Umweltprobleme, der unsicheren Finanzierung und dem Wegfall regionaler Arbeitsplätze sollte von dem Projekt Abstand genommen werden.

Der Schlüssel zur Lösung der Verkehrsprobleme im Norden liegt in Hamburg. Schließlich wird die A 20 mit dem oft verstopften Elbtunnel begründet. Abgesehen davon, dass die 650/800 Mio. _ teure 4. Röhre seit einem halben Jahr in Betrieb ist, ist das Hauptproblem für den Elbtunnel nicht der Transitverkehr, sondern der Regionalverkehr. Lösungsansatz für die verbesserte Anbindung des westlichen Hamburgs ist daher der Ausbau der S-Bahn, für den zu wenig Geld zur Verfügung steht. Eine Elbtunnelröhre für eine S-Bahn könnte den (Straßen-) Elbtunnel besser entlasten als der Bau der A 20 und wäre wesentlich günstiger.

Um den Transitverkehr nicht noch weiter auf die Straße zu verlagern, ist eine Stärkung der Bahn, sowie der Häfen und der Seeschifffahrt nötig. Hier liegen die Stärken der Küstenregionen: Die Strecke Hamburg-Kopenhagen kann mit einem Aufwand von 400 Mio. Euro Fahrzeiten von 3:05 erreichen. Mit relativ geringen Mitteln kann ein effizientes und umweltfreundliches System für den Schiffsverkehr auf der Ostsee geschaffen werden. Beides zu deutlich geringeren Kosten als eine Autobahn.

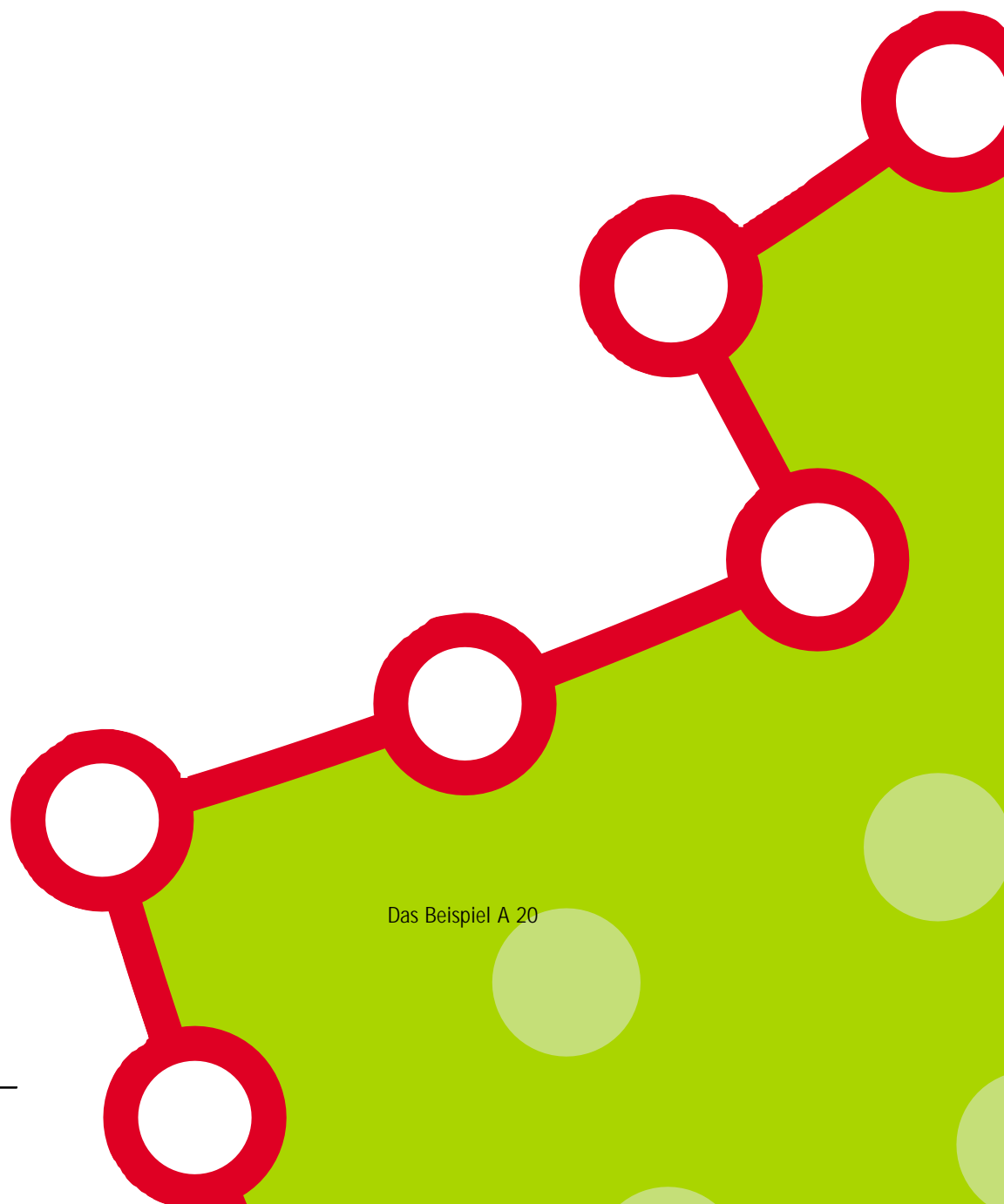
Fazit

Der BUND schließt sich Bundeskanzler Gerhard Schröder an, der sich als niedersächsischer Ministerpräsident am 18. Juli 1996 im TAGBLATT wie folgt zur A 20 äußerte: "Die Regionalpolitiker, die das unterstützen, sitzen auf dem völlig falschen Dampfer."





natürlich mobil



Das Beispiel A 20