

Die A 20 Küstenautobahn: Ein sieben Milliarden Euro teures ökologisches Desaster

Klimaschädlich, naturzerstörend, unwirtschaftlich und ohne Nutzen: Die A 20 ist ein Paradebeispiel für die unverantwortliche Betonpolitik Deutschlands. Den außergewöhnlich hohen Umweltschäden, dem niedrigen verkehrlichen Nutzen und den explodierenden Kosten zum Trotz, soll der neue Autobahnabschnitt zwischen Bad Segeberg und Westerstede gebaut werden. Dem Bauvorhaben liegen Rechentricks, unrealistische Annahmen und das Ignorieren sinnvoller Alternativen zugrunde. Es widerspricht dem EU-Ziel, Verkehr „from road to sea“ zu verlagern. Für keinen der 15 geplanten Abschnitte liegt ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vor. Für den BUND steht fest: Die A 20 darf auf keinen Fall gebaut werden.



Kurzsteckbrief

In Betrieb ist die A 20 Küstenautobahn bereits von südlich Stralsund über 200 Kilometer bis Bad Segeberg in Schleswig-Holstein und hat es als „Pannen-Autobahn“ wegen eingebrochener Fahrbahnen in die Schlagzeilen bundesweiter Medien geschafft. Geplant ist die Weiterführung des seit Jahrzehnten umstrittenen vierspurigen Autobahnneubaus (zzgl. Standstreifen) über 214 weitere Kilometer durch Niedersachsen nach Westen mit einem Tunnel unter der Elbe bis Westerstede in Niedersachsen kurz vor der niederländischen Grenze.

Länge: 214 km	Kosten (2014): 3,7 Mrd. € Realist. Kosten (2020): 7 Mrd. €	Vordringlicher Bedarf Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,9
Neubau 4 Fahrstreifen + Standstr.	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 19.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“	Keine städtebaul. Bedeutung

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Explodierende Kosten

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der A 20 war bereits 2016 mit 1,9 sehr niedrig. 2020 korrigierte die Bundesregierung die Kosten von ursprünglich 1,9 auf sechs Milliarden Euro nach oben.¹⁵ Rechnet man noch die Baukostensteigerungen bis zur Realisierung und den extrem schwierigen Bauuntergrund mit ein, wird die A 20 mindestens sieben Milliarden Euro kosten.¹⁶ Damit sinkt das NKV deutlich unter Eins. Schon aus wirtschaftlichen Gründen muss die A 20 gestoppt werden. Zudem beruht die Nutzen-Kosten-Analyse auf einer überhöhten Prognose von 19.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden im Jahr 2030. Selbst für diesen Bedarf reicht eine zweispurige Bundesstraße gegebenenfalls mit dreispurigen Abschnitten (2+1-Lösung) aus.

Klima- und Naturkiller

Laut Umweltbericht zum BVWP 2030 ist die A 20 dessen umweltschädlichstes Straßenbauprojekt. Dabei wurde dort der Flächenverbrauch sogar um den Faktor zwei zu niedrig angesetzt. In mehreren Klageverfahren hat zudem das Bundesverwaltungsgericht Verstöße für drei Abschnitte der Autobahn gegen das Wasser- beziehungsweise Artenschutzrecht festgestellt. Rund 80 Prozent der geplanten Trasse verläuft durch Moore und Marschböden. Deren Fähigkeit, CO₂ zu binden, wird zubetoniert. Durch Aushub und Mineralisierung wird außerdem gebundenes CO₂ freigesetzt. Moore sind Lebensraum für zahlreiche seltene Tierarten, insbesondere Insekten und angepasste Pflanzenarten wie Torfmoose. Zudem dürfte die A 20 weiteren Güterverkehr auf die Straße ziehen, anstatt diesen auf Wasserstraßen und Schienen zu verlagern. Der zu erwartende Neuverkehr auf der A 20 stößt zusätzliche 50.000 Tonnen CO₂ jährlich aus.

Pannenaubahn

Eine Autobahn durch Mooregebiete trifft auf einen Untergrund, der in weiten Bereichen nicht tragfähig ist. Der schon bestehende Teil der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern wurde zur Pannenaubahn: Neben „Brüllbeton“ und Blasenwurf im Fahrbahnbelag ist zwischen Tribsees und Bad Sülze die Fahrbahndecke durch Absackung des Untergrundes auf rund 100 Meter eingebrochen und seit 2017 nicht mehr befahrbar. Eine Behelfsbrücke wurde errichtet. 2019 wurde bekannt, dass der Untergrund diese auf zwei weiteren Streckenabschnitten absackt und nur noch eingeschränkt befahrbar sind.

Mythos „fehlende Hinterlandanbindung“ und „Engpassbeseitigung“

Ein Ziel der A 20 ist angeblich die verbesserte Hinterlandanbindung der Seehäfen. Doch nur etwa vier Prozent der straßengebundenen Verkehre aus den Seehäfen würden durch sie schneller abgewickelt. Die für die Häfen maßgebliche Nord-Süd-Achse ist durch die vorhandenen Autobahnen A 29, A 27, A 1 und A 7 ausreichend abgedeckt. Die A 20 würde Güterströme aus den niederländischen Häfen über Land an den deutschen Seehäfen vorbeileiten.

Die A 20-Trasse wäre keine Entlastung für die Knotenpunkte Bremen und Hamburg. Sie ist auch keine europäische Verbindung und zu Recht nicht im Kernnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze enthalten. Trotzdem wurde dieser Strecke im BVWP die Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet.

Die Raumwirksamkeit der A 20 war ursprünglich als mittel bis gering eingestuft. Durch nachträgliche Änderung der Bewertungskriterien wurde sie jedoch auf „hoch“ angehoben.

Alternative

Eine Alternative für den Güterverkehr ist bereits vorhanden: der Wasserweg zwischen den norddeutschen Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg. Dieses „Short Sea Shipping“ sollte weiter gefördert werden. Für eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene müssen Engpässe im Schienennetz, besonders in den überlasteten Bahnknoten Hamburg und Bremen beseitigt und die Güterstrecken nach Hannover ausgebaut werden. Auf der Straße gibt es mit der jüngst ausgebauten A 1 bereits eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung. Der Stau im Hamburger Elbtunnel ist ein Engpass, den die geplante A 20 nicht auflösen kann. Bei nachgewiesenem Bedarf wäre ein Ausbau bereits vorhandener Bundesstraßen, gegebenenfalls mit Ortsumfahrungen, ausreichend.

Fazit

Der BUND fordert, alle Planungen zum Bau der A 20 zwischen Bad-Segeberg und Hamburg sofort zu stoppen. Es braucht eine echte Alternativenprüfung unter Berücksichtigung zukunftsfähiger Transport- und Logistikkonzepte.

Kontaktpersonen

Susanne Grube, Mail: susanne.grube@bund-ammerland.de
Volker Sokollek, Mail: volkersokollek@gmail.com

¹⁵ Nach Angaben des Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) 2021-2025 der Autobahn-GmbH vom 17.09.2020

¹⁶ Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (2020): Die Kosten der Autobahn A 20