

Alternativen zur A 20 prüfen und umsetzen!

BUND fordert die Streichung der A 20 und die Umsetzung seines Alternativkonzeptes

Stand: 30.9.2013

Projekt laut Anmeldelisten der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein:

A 20 in Schleswig-Holstein, 04KB, Neubau, noch Abschnitte 4 bis 8 (Elbquerung als Tunnel)_Landesgrenze Niedersachsen – Lübeck (faktisch bis Bad Segeberg).

- AB 4 Wittenborn (A 21) – Bad Bramstedt (A 7)
- AB 5 Bad Bramstedt (AK A7/A20) – Bokel (L 114)
- AB 6 Bokel (L 114) – Hohenfelde (AK A23/A20)
- AB 7 Hohenfelde (AK A23/A20) – Glückstadt (B 431)
- AB 8 Glückstadt (B 431) – Drochtersen (AD A20/A26)

A 20 in Niedersachsen, 04KB, Neubau, 4-streifig mit beidseitigem Standstreifen, sieben Abschnitte:

- AB 1 Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29), Projekt-Nr. 116101
- AB 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437), Projekt-Nr. 116102
- AB 3: Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121), Projekt-Nr. 116103
- AB 4: östl. Weserquerung (L 121) – Heerstedt (B 71), Projekt-Nr. 116501
- AB 5: Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495), Projekt-Nr. 116502
- AB 6: Bremervörde (B 495) – Elm (L 114) (mit OU Bremervörde), Projekt-Nr. 116503
- AB 7: Elm (L 114) – AD: A 20/A 26 (östl. Drochtersen), Projekt-Nr. 116504

Kurze Begründung der BUND-Alternative:

Streichung der A 20 von Westerstede (bestehende A28) bis Bad Segeberg (bestehende A21). Stattdessen Ortsumgehungen in NDS und beschleunigter Ausbau des NOK i.V.m. dem Korridor „Meeresautobahn Ostsee“ (TEN – Projekt Nr. 21) in SH.

Dem Kfz-Fern- und Regionalverkehr aus Richtung Osten von der bestehenden A 20 stehen ab Lübeck mit dem in Kürze beendeten Ausbau der A 1 für den Verkehr nach Westen und Süden (Richtung Niederlande und Richtung Hannover) ausreichend Kapazitäten zur Verfügung, der Hamburg im Osten umfährt. Vom qualifizierten Anschluss der A 20 an die A 21 gilt dies in Richtung Kiel und ebenso nach Norden (Dänemark) für die gut ausgebaute B 205 (incl. neue OU Neumünster), die ggf. noch optimiert werden kann. Zudem stellt die als ÖPP-Projekt zu 6-streifigem Ausbau bereits planfestgestellte A 7 für den Nord-Süd-Verkehr – einschließlich 8-streifig ausgebautem – Elbtunnel – ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. In Ost-West-Richtung ist das Verkehrsaufkommen nördlich von Hamburg mit ca. 3.000 Kfz/Tag (Elbfähre Glückstadt) äußerst gering und kann keine Autobahn rechtfertigen. Eine messbare Entlastung des Ballungsraumes Hamburg ist aus geografischen Gründen i.V.m. der geplanten Bemaatung ausgeschlossen. Die offiziellen Prognosen, die den Bau dieses Ost-West-Abschnitts begründen sollen, sind mit 40.000 Kfz/Tag völlig überhöht – wie die bereits gebauten östlichen Abschnitte der A 20 belegen. Zur Verknüpfung der regionalen Wirtschaftsräume westlich (NDS) und östlich (SH) der Elbe im Nordwesten von Hamburg wird ein fortschrittliches Fährkonzept bei Glückstadt angeregt.

Für den Lkw-Verkehr von den niederländischen und deutschen Nordrangehäfen sollen Maßnahmen zur Verlagerung auf Seeschiffe, insbesondere auf Feederschiffe für Transporte in den Ostseeraum genutzt und das Short-Sea-Shipping gefördert werden (Kurzstreckenseeverkehr: vgl. das TEN-Projekt der „motorways of the sea“). Die A 20 widerspricht dieser Strategie der Verlagerung „from road to sea“ diametral, indem sie eine Verlagerung in die umgekehrte Richtung – from sea to road – bewirken wird mit massiven negativen Wirkungen auf Klimaschutz und die Emission von Lärm und Schadstoffen.

Die A 20-Planung widerspricht allen vier Zielen der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“, nämlich

- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Sicherheit)
- Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen (durch Verkehrsverlagerung)
- Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft mit den Unterzielen
- Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs
- Kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume (UZVR werden zerschnitten) und
- Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten

Die Instandsetzung und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Oststrecke) soll mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

Weitere Maßnahmen:

Ortsumgehung Bremervörde und bei nachgewiesenem Bedarf 2+1-Ausbau vorhandener Bundesstraßen. Dazu flankierend verkehrslenkende Maßnahmen, wie Bemaubung von Mautausweichstrecken, Verlagerung von Gütern auf Bahn und Schiff.

Beschreibung

Das Land Niedersachsen hat für den BVWP 2015 das folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet:

A 20 (04KB, Neubau, 4-streifig mit beidseitigem Standstreifen), sieben Abschnitte (s. o.):

Von Westerstede (Landkreis Ammerland) bis Drochtersen (Landkreis Stade) / Länge: 112,5 km (gemäß BVWP 2003)

Die A 20 in Niedersachsen steht als neues Vorhaben A 22 im BVWP 2003 im „weiteren Bedarf“ mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag.

Mit dem angemeldeten Projekt sind erhebliche Umwelteingriffe verbunden (Betroffenheit zahlreicher EU-Schutzgebiete und verkehrsarmer unzerschnittener Räume, etwa die Hälfte der Strecke verläuft durch Moorgebiete; Details siehe unten). Dies wurde bereits im Vorfeld der Aufstellung des BVWP 2003 erkannt, weshalb die A 20 in Niedersachsen (damals noch A 22) mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen wurde. Andererseits stagniert im Durchschnitt das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren auf den bestehenden Straßen in Verlaufsrichtung der A 20 (Ost-West-Verkehr). Teilweise hat das Verkehrsaufkommen abgenommen, an anderen Stellen, besonders in Nord-Südrichtung auch zugenommen (vgl.

http://www.bast.de/cln_033/nn_42244/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/Manuelle-Zaehlung-2010.html: Straßenverkehrszählungen 2010: Bundesstraßen und Bundesautobahnen). Die Kapazitätsgrenzen der vorhandenen Straßen sind – mit Ausnahme einzelner, lokaler Engpässe – lange nicht erreicht und werden nach der Verkehrsprognose zur A 20 auch 2025 nicht erreicht sein. Einer der wenigen verkehrlichen Engpässe besteht in der Ortsdurchfahrt Bremervörde, obwohl die Ortsumgehung Bremervörde seit 30 Jahren im vordringlichen Bedarf des BVWP steht und längst hätte realisiert sein können. Einschränkend hinsichtlich der Wirkung einer Ortsumgehung muss gesagt werden, dass es sich bei 86 % des Verkehrs in Bremervörde um Ziel- und Quellverkehr handelt, der nicht aus der Stadt gezogen werden könnte.

Der zu erwartende Verkehr für die A 20 ist laut Verkehrsgutachten so gering, dass ihr Bau auch rechtlich unzulässig wäre (siehe Urteil vom 22.01.2004 – BVerwG 4A32.02 – BVerwGE 120,87). Zudem hat sich gezeigt, dass bei großen Infrastrukturprojekten in der Vergangenheit vielfach fehlerhafte Daten zugrunde gelegt und zu hohe Prognosewerte für den zu erwartenden Verkehr angegeben wurden. So fährt z. B. durch den Wesertunnel nur die Hälfte und auf der A 20 stellenweise sogar nur ein Drittel der prognostizierten Anzahl an Fahrzeugen. Die Prognosen zur A 20 lassen außerdem mehrere wichtige Faktoren wie steigende Treibstoffkosten und abnehmende Bevölkerungszahl unberücksichtigt.

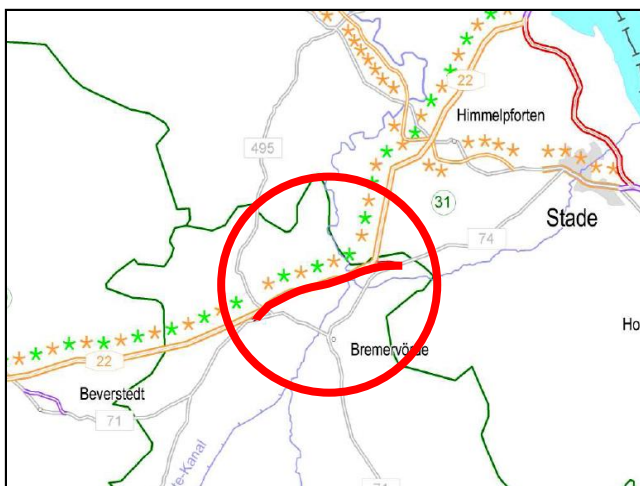
Der Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen geht in den Süden und Südosten (> 75 %). Die A 20 ist mit ihrer Ost-West-Ausrichtung als Hinterlandanbindung der Seehäfen untauglich. Auch der Jade-Weser-Port benötigt keine A 20. Dazu heißt es im Planfeststellungsbeschluss zu dem Tiefwasserhafen vom 15.03.2007: „Für das Straßennetz des erweiterten Untersuchungsraumes (Anm: außerhalb Wilhelmshavens) sind mit den durch den Jade-Weser-Port induzierten Personen- und Güterverkehren keine Kapazitätsprobleme verbunden“. Da die Hauptgüterströme aus den Häfen Richtung Süden und Südosten gehen, trifft das auch für die übrigen Seehäfen an der nordwestdeutschen Küste zu. Eine A 20 würde im Gegenteil die Situation der deutschen Seehäfen gefährden, weil sie die Position der Konkurrenzhäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen stärken würde. Der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 hat zudem in einer Studie nachgewiesen, dass nur 4 % der Güter aus den Seehäfen über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen können als über die vorhandenen Autobahnen (vgl. http://wp.a22-nie.de/wp-content/uploads/2012/10/A22-Hinterlandanbindung_2011-06-30.pdf). Die Kernaussagen der Studie wurden durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt.

Sollten sich wider Erwarten zukünftig Kapazitätsengpässe einstellen, könnten der Neubau einer Ortsumfahrung um Bremervörde und Kapazitätserweiterungen im Bestand weitaus umweltfreundlicher gelöst werden.

Aus diesem Grund schlagen wir als Alternative bzw. als Variante vor:

Ortsumgehung Bremervörde Nord im Zuge der B 71 und B 74 von Glinde (B 74/71/495) bis Elm (L 114)

Länge: 13 km



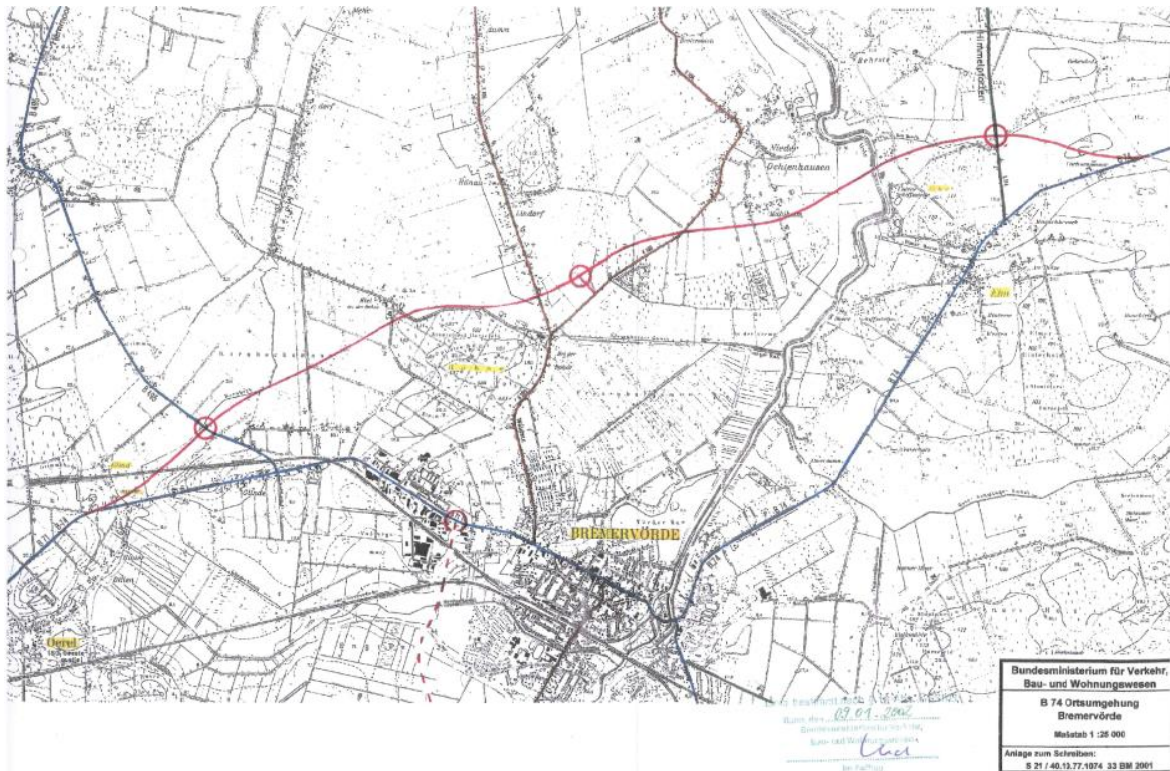
Auszug Bedarfsplan 2004, Ortsumgehung Bremervörde herausgehoben

Die Ortsumgehung Bremervörde Nord steht im BVWP 2003 im „vordringlichen Bedarf“ als neues Vorhaben „B 74 N-OU Bremervörde“, BVWP-Nr. NI6111. Bautyp: 2 Fahrstreifen, kein Seitenstreifen.

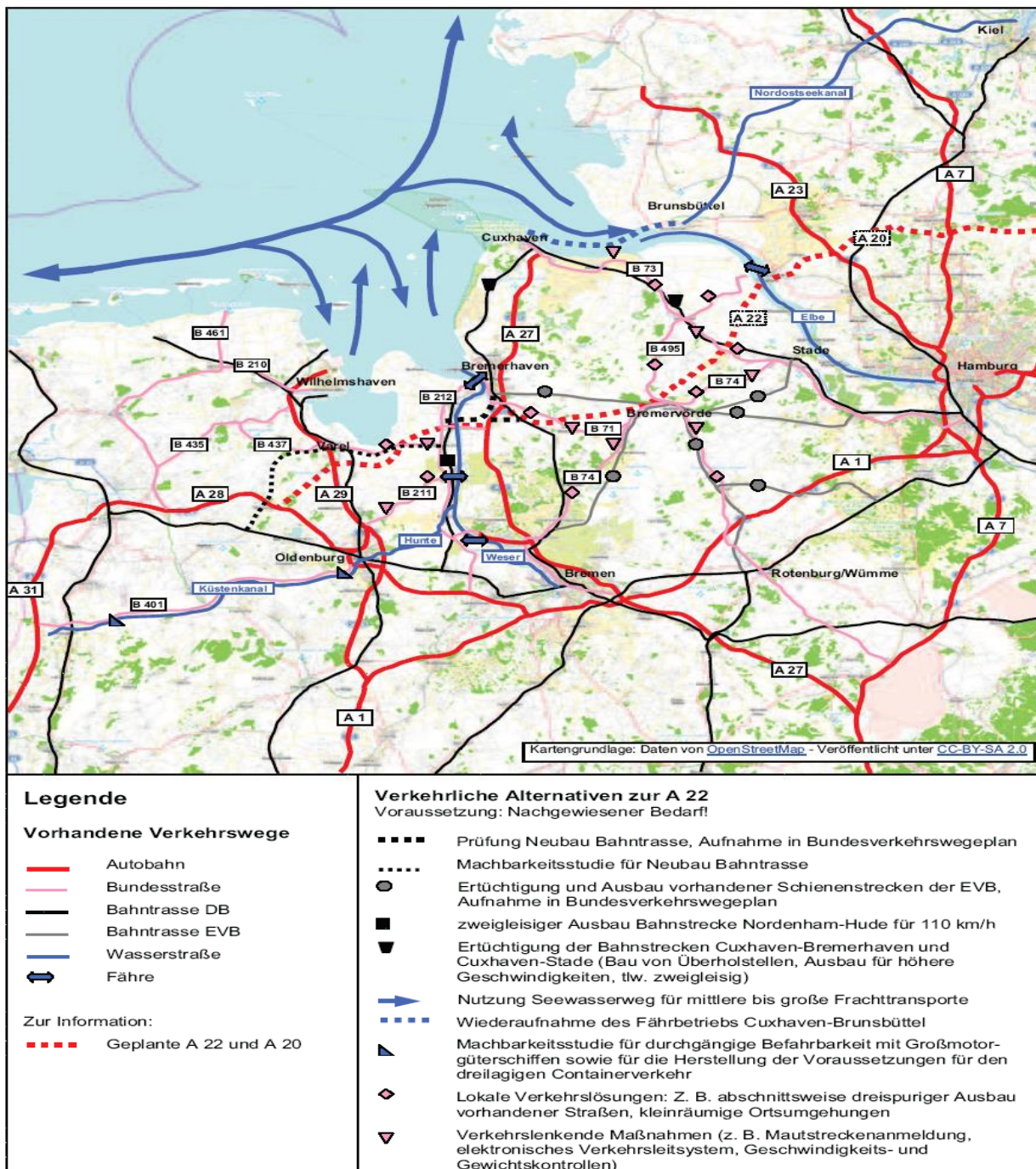
Ergänzend werden verkehrslenkende Maßnahmen, einschließlich Verlagerung auf andere Verkehrsträger, und – bei nachgewiesenem Bedarf – der 2+1-Ausbau der vorhandenen Bundesstrassen vorgeschlagen. Um Wartezeiten bei der Elbfähre Glückstadt-Wischhafen während der Ferienzeit aufzulösen, wird als weitere Maßnahme die Ertüchtigung der Fähre vorgeschlagen.

Projekthistorie

Das Raumordnungsverfahren zur Ortsumgehung Bremervörde Nord im Zuge der B 71 und B 74 wurde mit der Landesplanerischen Feststellung am 22.01.1998 abgeschlossen (Az.: 61 13 81-1). Am 09.01.2002 erfolgte die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Weiterführende Planungsschritte sind bisher nicht unternommen worden. Die nachfolgende Abbildung stellt die linienbestimmte Trasse dar. Anschlussstellen waren an der B 495, der K 105, der L 114 und der B 74 vorgesehen.



Der BUND hat bereits 2008 im Raumordnungsverfahren zur A 20 (damals noch A 22) die Prüfung von Alternativen gefordert. Die Alternativenprüfung wurde von den Behörden stets abgelehnt mit der Begründung, dass der Bedarf der A 20 durch die Aufnahme in den Bedarfsplan festgestellt sei. Auch in den Antragskonferenzen zu den sieben Abschnitten der A 20 in Niedersachsen wurden Anträge zur Alternativenprüfung gestellt. Die Anträge bezogen sich u. a. auf die Ausarbeitung „Verkehrliche Alternativen zur Küstenautobahn A 22/20“ des Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20, siehe http://wp.a22-nie.de/wp-content/uploads/2012/10/Verkehrliche-Alternativen-zur-A22_KOK_2010_oL.pdf und nachfolgenden Auszug der zeichnerischen Darstellung des Alternativenkonzeptes (siehe nächste Seite).



Bisher wurde nur das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 6 (Bremervörde) eingeleitet. In den Antragsunterlagen zu Abschnitt 6 wird dargestellt, dass im Zuge der Vorplanung als zusätzliche Variante eine so genannte Nullplusvariante (Ausbau vorhandener Straßenzüge unter Berücksichtigung von kleineren Neubaumaßnahmen, Ortsumgehungsstraßen) untersucht worden sei. Die Abhandlung der Nullplusvariante in der dargelegten Weise ist jedoch vollkommen unzureichend und die eigentlichen Untersuchungen, die die Prüfung dokumentieren könnten, waren nicht beigelegt. Mit Hinweis darauf, dass im Zuge der B 71/B 74 nur bei zwei von 14 Ortsdurchfahrten mit einer Ortsumgehung eine Entlastung erreicht werden könne und auf der insgesamt 66 km langen Strecke somit rund 21 km im vorhandenen Querschnitt bleiben würden, wird in den Unterlagen eine weiterführende Untersuchung verworfen. Ohne Vorliegen der entsprechenden Untersuchung sind die Ausführungen allerdings nicht nachzuvollziehen. Unsere Überprüfung hat im Gegenteil ergeben, dass zahlreiche Ortsumfahrungen

im Prinzip möglich wären (die Einschätzung erfolgte auf Grundlage der vorhandenen Bebauung und angrenzenden Nutzungsstrukturen).

Nur in drei Fällen (Bexhövede, Stinstedt und Elm) wäre eine Umfahrung schwer oder nicht zu realisieren. In Basdahl wäre eine Umfahrung vergleichsweise aufwendig. Wenn in diesen Fällen auf eine Querschnittserweiterung verzichtet wird, würden – entgegen der Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen – statt 21 km insgesamt nur rund 6 km im bestehenden Querschnitt verbleiben (Bexhövede 1.500 m, Stinstedt 500m, Elm 1.700 m und Basdahl 2.500 m). Der Einsatzbereich des vorhandenen Querschnitts (RQ 10,5) bewegt sich zwischen 5.000 und 18.000 (bis 20.000) KFZ/24h. Selbst wenn man die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten, aus unserer Sicht überhöhten zukünftigen Verkehrsbelastungen von bis zu 12.600 KFZ/24h (2.220 SV/24h) mit ca. 18 % Schwerverkehrsanteil annimmt (Bezugsnetz 2025), können die dargestellten Verkehre von den vorhandenen Straßenquerschnitten problemlos aufgenommen werden. Aus den vorgenannten Gründen besteht kein Anlass, die weiterführende Untersuchung der Nullplusvariante zu verwerfen. Im Gegenteil scheint im Hinblick auf die geringe Verkehrsbelegung der geplanten A 20 eine vertiefende Untersuchung der Nullplusvariante angezeigt.

Bei Annahme eines steigenden Schwerverkehrsanteils könnten die Ortslagen, die nicht oder nur schwer zu umfahren sind, durch alternative Lösungen von Beeinträchtigungen frei gehalten werden. In diesen Fällen könnten Ortsdurchfahrten z. B. als Halbtunnel gestaltet werden mit Überführungen für querende Verkehre. Die linienbestimmte Nordumgehung Bremervörde wurde in die Betrachtung möglicher Alternativen bisher überhaupt nicht einbezogen, obwohl diese Alternative aufgrund der Aufnahme in den BVWP 2003 nahe liegt.

Beschreibung der Alternative bzw. Variante zum o.g. Projekt A 20 des Landes Niedersachsen

Alternative

- Neubau der Nordumgehung Bremervörde (Erläuterungen siehe oben)
- Verkehrslenkende Maßnahmen im Bereich Bremervörde, Schwerverkehr auf in Kürze fertig gestellte Südumgehung verweisen (Gewichtsbeschränkung, Nachtfahrverbot für Schwerverkehr).
- Als Alternative zur geplanten A 20 stehen in Ost-West-Richtung bereits Bahnstrecken zur Verfügung, z. B. landeseigene EVB zwischen Bremerhaven, Bremervörde, Rotenburg und Hamburg. Kapazitätserweiterung von Schienenstrecken und Engpassbeseitigung zur vermehrten Verlagerung von Gütern auf die Schiene werden vorgeschlagen. Die Anmeldung von Streckenabschnitten im Bestandsnetz Schiene an das BMVBS ist durch den BUND Bundesverband/Landesverband Niedersachsen im März 2013 bereits erfolgt.
- Verlagerung von mittleren und größeren Frachtvolumen auf den vorhandenen küstenparallelen Seeweg.
- Die kürzeste Verbindung zwischen Bremerhaven und Hamburg ist der Weg über die B 71 und die B 74. Dies bleibt auch so, wenn die A 20 gebaut würde. Deshalb wird diese Strecke gerade zwischen Bremerhaven und Hamburg vielfach von LKW genutzt. Um die Belastung der Bevölkerung in den Dörfern durch Schwerverkehr zu verringern, sollte die Strecke mit einer Maut belegt werden. Das gilt gleichermaßen für die B 211 und B 212.
- Förderung eines gut vertakteten ÖPNV

Variante

Wie oben bereits dargestellt, reicht der vorhandene Querschnitt der Straßen im Planungsraum in den überwiegenden Fällen zur Aufnahme des Verkehrs aus. Den nachgewiesenen Bedarf vorausgesetzt können im Bestandsnetz folgende Ausbaumaßnahmen vorgenommen werden, um Überholmöglichkeiten für Pkw zu schaffen und den Verkehr zu verflüssigen. Probleme bei der Einbindung in das Bestandsnetz sind nicht zu erkennen.

- 2+1-Ausbau von B 71 und B 74
- 2+1-Ausbau von B 211
- 2+1-Ausbau der B 437

Zur Verknüpfung der Wirtschaftsräume westlich und östlich der Elbe fordert der BUND eine Aufwertung des Fährverkehrs bei Glückstadt. Dazu zählt insbesondere auch die Verlängerung der Ladebrücke, um den eisenunabhängigen Fährverkehr zu ermöglichen. Die Investitionsabsicht der Fährbetreiberin in zusätzliche leistungsstarke Schiffe könnte durch die Bereitstellung von Fördermitteln unterstützt werden.

Zudem verweist der BUND auf den leistungsfähigen Ausbau der A 1 und A 7 als Variante.

Im Falle eines Festhaltens an der A 20 kämen schließlich als Varianten die Nordtrassen Ost 3A, Ost 3B und Ost 4 in Frage, die allesamt geringere Umweltwirkungen und Belastungen für Menschen und Landwirtschaft aufweisen als die Südtrassen Ost 1 und Ost 2.

Projektwirkungen: Kritik des offiziellen Vorhabens:

- Natur- und Landschaftsschutz

Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzzorrangflächen mit herausragender Bedeutung:

- Direkte Inanspruchnahme von FFH-Gebieten durch Querung/Überbauung:
 - FFH-Gebiet DE 2517-331 „Teichfledermaus-Gewässer im Raum Bremerhaven/Bremen“
 - FFH-Gebiet DE 2616-331 „Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief“
 - FFH-Gebiet DE 2320-332 „Ostescheifen zwischen Kranenburg und Nieder-Ochtenhausen“, sofern man der fachlichen Auffassung folgt, dass die drei Teilgebiete des FFH-Gebietes auch die dazwischen liegenden Gewässerabschnitte einschließen.
- Beeinträchtigungen durch Eintrag von Feinstaub, Stickstoff oder Lärm sowie durch Beseitigung außerhalb der FFH-Gebiete gelegene Nahrungsgebiete charakteristischer Arten (Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen) oder durch Unterbrechung der Kohärenz können bislang nicht ausgeschlossen werden für:
 - FFH-Gebiet DE 2519-301 „Wollingster See mit Randmoor“
 - FFH-Gebiet DE 2519-331 „Malse“
 - FFH-Gebiet DE 2518-301 „Silbersee, Laaschmoor, Bülter See, Bülter Moor“
 - FFH-Gebiet DE 2519-301 „Wollingster See mit Randmoor“
 - FFH-Gebiet DE 2418-331 „Niederung von Geeste und Grove“
 - FFH-Gebiet DE 2322-331 „Wasserkruher Moor und Willes Heide“
 - FFH-Gebiet DE 2713-332 „Garnholt“
 - FFH-Gebiet DE 2421-331 „Hohes Moor“

FFH- und Vogelschutzgebiete im Bereich der geplanten A20

Übersichtskarte (Trasse der A20 angenähert)



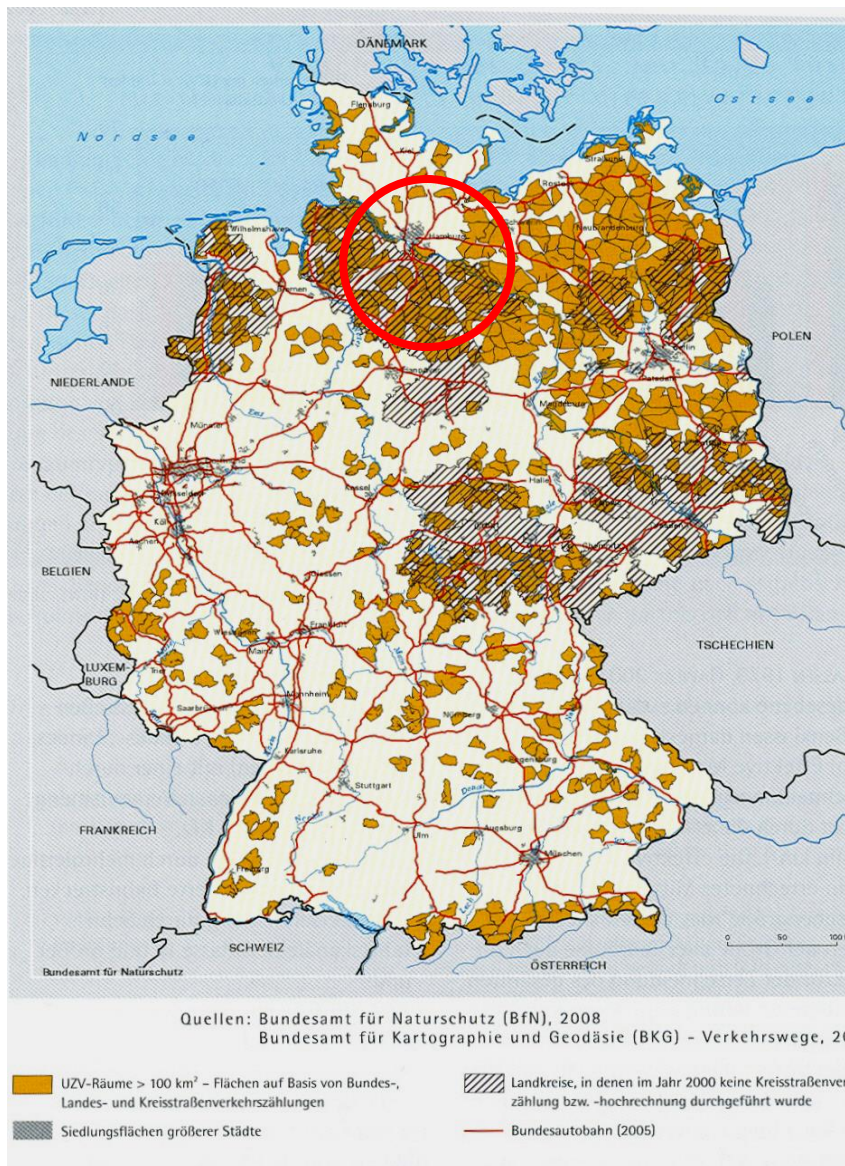
- FFH-Gebiete (Stand März 2006)
- EU-Vogelschutzgebiete (Stand Dezember 2007)

Quelle: NLWKN (2008): Übersichtskarte 1:500.000 der Natura 2000-Gebiete in Niedersachsen. Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 1/2008, Hannover

Neben den oben aufgeführten FFH-Gebieten sind etliche NSG und LSG zumeist indirekt betroffen, zahlreiche geschützte Biotope sind auch direkt durch Überbauung betroffen. Gravierend sind auch die Durch- und Anschnitte historisch alter Wälder, wie z. B. in Garnholt oder im Bereich der Hühne.

Inanspruchnahme unzerschnittener Räume des BfN-Lebensraumnetzwerks:

Die geplante A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Lebensräume zerschneiden. Siehe dazu die nachfolgende Abbildung.



Flächeninanspruchnahme:

Nach überschlägiger Schätzung würde der Bau der A 20 direkt rund 1.000 ha Fläche in Anspruch nehmen (ohne Kompensationsmaßnahmen). Etwa die Hälfte der Strecke verläuft durch Mooregebiete.

Durchfahrung von Wasserschutzgebieten nach § 19 WHG

Im Bereich Loxstedt würde ein Wasserschutzgebiet durchfahren.

Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten nach § 31b WHG

Im Bereich der Oste würde ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet gequert. Weitere betroffene Überschwemmungsgebiete sind zurzeit nicht bekannt. Allerdings verläuft die geplante Trasse an mehreren

Stellen über lange Strecken direkt in der Niederung von Gewässern, so z. B. in den Niederungen der Otterbäke und des Dohrener Baches

- **Klimaschutz/Energieeinsparung:** Rund 25 % der zu erwartenden Verkehre wären durch den Bau der A 20 induziert. Diese Verkehre und die damit verbundenen CO₂-Emissionen würden nicht entstehen, wenn die A 20 nicht gebaut würde. Hinzu kommt, dass knapp die Hälfte der geplanten A 20 durch Mooregebiete verläuft. Durch die Auskofferung der Moorboden zur Bauvorbereitung würden zusätzlich klimaschädliche Gase freigesetzt. Der nach dem Bau versiegelte Moorboden stünde nicht mehr zur Bindung von klimaschädlichen Gasen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten, dass durch eine A 20 die CO₂-Emissionen vermindert werden.
- **Regionale Schadstoffminderung:** Durch den Bau der A 20 würde rund 25 % zusätzlicher Verkehr verursacht. Eine Verminderung der Schadstoffemissionen (PM_{2,5}, NO₂, etc.) kann bezogen auf den Planungsraum ausgeschlossen werden. Die Schadstoffemissionen werden nur verlagert, erhöhen sich aber im Planungsraum.
- **Lärminderung:** Die A 20 würde einige Ortslagen von Schwerverkehr entlasten. Diese Entlastungswirkung geht jedoch von einem sehr geringen Niveau aus und betrifft häufig nur kleine Ortschaften, also wenige Menschen, da der Planungsraum überwiegend ländlich geprägt ist. Daneben werden aber auch einige Ortschaften zum Teil massiv durch Zubringerverkehr neu oder zusätzlich belastet. Dazu zählen beispielsweise Neustadt, Elm und insbesondere Loxstedt. Die derzeitige Lärmbelastung durch Schwerverkehr auf den vorhandenen Straßen würde durch eine A 20 nur an andere, bislang absolut ruhige Stellen verlagert. Durch den induzierten Verkehr ist generell von einer Zunahme der Lärmbelastung durch eine A 20 auszugehen.
- **Schaffung städtebaulicher Potenziale:** Die Schaffung städtebaulicher Potenziale durch eine Autobahn kann ausgeschlossen werden, da sie im vorliegenden Fall überwiegend für den Durchgangsverkehr konzipiert ist (ländlicher Raum mit geringen städtebaulichen Potenzialen, zu wenige Abfahrten). Im Gegenteil würde die A 20 den Wegzug der Bevölkerung begünstigen (siehe Canzler und Knie 2005: Verkehrte Infrastrukturpolitik, WZB-Mitt. 12/05) und die Kaufkraft in die größeren Zentren verlagern. Zahlreiche Studien belegen, dass von neuen Autobahnen im ländlichen Raum keine positiven regionalwirtschaftlichen Effekte zu erwarten sind (vgl. die aktuelle Studie „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte“ unter <http://www.db-thueringen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-27288/Verkehr.pdf>)
- **Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten:** In weniger als 20 Minuten sind die Mittelzentren im Planungsraum der A 20 erreichbar (zumutbarer Reiseaufwand 30 Minuten gemäß RIN 2008). In weniger als 30 Minuten sind die Oberzentren im Planungsraum der A 20 erreichbar (Ausnahme: LK Stade). Das entspricht dem Durchschnitt in Deutschland (zumutbarer Reiseaufwand 60 Minuten gemäß RIN 2008). Laut NIW 2012 ergibt sich keine Verbesserung der Zentrenerreichbarkeit in der Region durch eine A 20.
Fazit: Es bestehen keine Erreichbarkeitsdefizite im Planungsraum der A 20.
- **Kosten**
 - Bisherige Kostenentwicklung:

○ 2003 BVWP:	0,884 Mrd. Euro
○ 2007 Unterlagen ROV:	1,119 Mrd. Euro
○ 2009 Antrag Linienbestimmung:	1,27 Mrd. Euro

Vorteile des Alternativvorschlags gegenüber dem offiziellen Vorhaben

Die BUND-Alternativen reichen für den Bedarf vollkommen aus. Die Kapazitätsgrenzen der vorhandenen Straßen sind noch lange nicht erreicht, zudem stagniert der Gesamtverkehr im Elbe-Weser Raum in den vergangenen Jahren und hat teilweise sogar abgenommen. Insbesondere für die OU Bremervörde reicht eine zweispurige Straße vollkommen aus. Durch die Alternativen ergeben sich folgende Vorteile:

- der Engpass Bremervörde wird beseitigt. Eine Entlastung Bremervördes wird besser durch eine ortsnahe Ortsumgehung als durch die A 20 gewährleistet.
- Seeschiffe und Bahn sind für mittlere und große Frachttransporte eher geeignet
- bessere Hinterlandanbindung der Seehäfen durch die Optimierung der vorhandenen Bahnstrecken. Die A 20 würde diese Hinterlandanbindung nicht gewährleisten.
- die regionale Erreichbarkeiten werden verbessert
- Erhalt mehrerer verkehrsarmer unzerschnittener Landschaftsräume
- Erhalt der Moorstandorte zum Klimaschutz, denn 50 Prozent der A 20-Strecke soll durch Moor führen

Konkret ergeben sich folgende Vorteile:

- Umwelt
Eine OU Bremervörde würde nur ein FFH-Gebiet (FFH-Gebiet DE 2320-332 „Osteschleifen zwischen Kranenburg und Nieder-Ochtenhausen“) möglicherweise indirekt betreffen. Insgesamt wären bei der OU Bremervörde einschließlich der flankierenden Maßnahmen wesentlich weniger geschützte oder schutzwürdige Flächen betroffen. Die ortsnahe Führung der Trasse würde nur randlich zur Beeinträchtigung eines verkehrsarmen Raumes führen. Zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Räume blieben erhalten.
- Städtebauliche Potenziale
Die städtebaulichen Potenziale werden durch die Alternativvorschläge im Gegensatz zur A 20 verbessert, weil der Verkehr nicht an den Städten und Dörfern vorbeigeführt wird.
- Erreichbarkeit

Die regionale Erreichbarkeit wird durch die OU Bremervörde und die flankierenden Maßnahmen gegenüber einer A 20 deutlich verbessert. Das zeigt der Vergleich des Abschnitts 6 der A 20 mit der Nordumgehung Bremervörde, siehe nachfolgende Tabelle.

Prognostizierte Entlastungswirkung verschiedener Maßnahmen für Bremervörde bezogen auf 2020; INGENIEURGEMEINSCHAFT DR.-ING. SCHUBERT

geplante Maßnahme	prognostizierte Entlastungswirkung für Bremervörde bezogen auf 2020					
	Bremervörde Ost		BRV Innenstadt		Bremervörde West	
	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]	[%]
Nordumgehung BRV im Zuge der B 71 und B 74 ^a	-4.400	-19,2	-3.350	-22,9	-3.250	-20,1
A 20, Abschnitt 6 ^b	-3.200	-13,9	-2.450	-16,7	-2.750	- 17,0

a aus Verkehrsentwicklungsplan 2009¹, entspricht dem dortigen Planfall 1

b bezogen auf den Prognosenullfall für Bremervörde Innenstadt (14.650 Kfz/24h), Werte gerundet

- Klimaschutz

Allein aufgrund der fast zehnfachen Länge der A 20 gegenüber der OU Bremervörde und der starken verkehrsinduzierenden Wirkung einer Autobahn wären die Emissionen aus dem zu erwartenden Verkehr einer A 20 viel größer als bei einer OU Bremervörde. Die flankierenden Maßnahmen würden wenig zusätzlichen Verkehr verursachen und teilweise sogar die Emissionen reduzieren bei Verlagerung auf emissionsärmere Verkehrsträger (Bahn, Schiff). Die OU Bremervörde würde außerdem weniger Moorböden versiegeln, die für die Festlegung von klimaschädlichen Gasen eine Rolle spielen.

Kosten

Investitionskosten Bund für OU Bremervörde: 36,9 Millionen Euro (gemäß BVWP 2003).

Kontakt und weitere Informationen:

Name des Verbandes: BUND, Landesverband Niedersachsen e. V.
BearbeiterInnen: Susanne Grube, Dr. Marita Wudtke;
Rolf Jünemann (BUND S.-H.)
Telefon: 0511-9656918
Adresse: Goebenstraße 3a, 31161 Hannover
E-Mail: Marita.Wudtke@bund.net