

Bürgerbuch

Küstenautobahn

Bürgerbuch Küstenautobahn

von den
Initiativen gegen die A 22
zwischen Elbe und Ammerland

überreicht an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Wolfgang Tiefensee
am 6. März 2007

Impressum:

Koordinationskreis der Initiativen gegen die A 22

Jürgen Janssen, Pressesprecher-West
Abser Deich 8
26935 Stadland
Tel. 04732-2355

Uwe Schmidt, Pressesprecher-Ost
Frelsdorfer Straße 7
27432 Hipstedt
Tel. 04768-304
eMail info@gegen-A22.de

www.A22-nie.de

Vorwort

Zwischen Drochtersen an der Elbe und Westerstede ist auf einer Länge von rund 113 km die sogenannte Küstenautobahn A 22 geplant. Es ist zwar noch lange nicht klar ist, ob sie jemals gebaut wird oder ob es eine Finanzierung dafür gibt. Aber bereits jetzt wird die Planung in der betroffenen Region vielerorts in Frage gestellt. Zwischen Drochtersen und Westerstede haben sich deshalb zahlreiche Initiativen gebildet, die den Planungsprozess von Beginn an kritisch begleiten und versuchen, die Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in der gesellschaftlichen Diskussion und im Planungsverfahren zu vertreten. Die entstandenen Bürgerinitiativen sind über den Koordinationskreis miteinander verbunden.

Mit dem vorliegenden Bürgerbuch wollen die Initiativen gegen die A 22 auf die Nutzlosigkeit des Projektes „Küstenautobahn“ aufmerksam machen. Es soll auf die Gefahren für die hiesige Region und insbesondere für die lokale Wirtschaft hinweisen, die mit dem Bau einer weiteren Autobahn verbunden sind.

Zur Entstehung des Bürgerbuches haben all die Menschen beigetragen, die mit ihrer Unterschrift den Nutzen der Küstenautobahn anzweifeln und großen Schaden für unsere Region befürchten.

Im März 2007

Uwe Schmidt, Pressesprecher-Ost

Jürgen Janssen, Pressesprecher-West

Inhalt

Petition

Unsere Zweifel am Nutzen der A 22

Unterschriftenlisten

PETITION

Sehr geehrter Herr Tiefensee, wir fordern Sie in Ihrer Funktion als Bundesverkehrsminister auf, die Planung der A 22 kritisch zu verfolgen. Wir bitten Sie, sich den fast 8.000 Unterzeichnern der nachfolgenden Listen anzuschließen und sich gegen den Bau der Küstenautobahn auszusprechen. Denn die A 22 wird

– OHNE einen Beitrag zur Lösung heutiger Probleme zu leisten –

- unsere lokale Wirtschaft schwächen
- regionale Arbeitsplätze vernichten
- kostbare Steuergelder sinnlos verschwenden
- die Entvölkerung des ländlichen Raumes begünstigen
- die Lebensqualität der Menschen in unserer Region durch Lärm, Abgase und Feinstaub stark beeinträchtigen
- attraktive Naherholungsgebiete schädigen
- wertvolle Natur- und Landschaftsräume zerstören
- die Klimakatastrophe beschleunigen
- landwirtschaftliche Existenzen gefährden
- Grundstücke und Lebensräume dauerhaft entwerten
- nachfolgende Generationen mit hohen Folgekosten belasten.

Machen Sie sich stark

- für unsere Region und gegen eine Küstenautobahn, die die meisten Menschen hier nicht brauchen und nicht haben wollen,
- für eine zukunftsfähige und umweltverträgliche Mobilität,
- für eine verantwortungsbewusste Verkehrspolitik, bei der eine zusätzliche Parallelautobahn wie die A 22 nichts zu suchen hat.

Unsere Zweifel am Nutzen der A 22

Der Bundesverkehrswegeplan bescheinigt der A 22 nur ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis bei gleichzeitig höchstem Umweltrisiko. Eine Einstufung in den vordringlichen Bedarf bei der nächsten Neuschreibung des Bedarfsplans ist nach menschlichem Ermessen nicht zu erwarten. Das allein ist Grund genug, die Planung nicht weiter zu verfolgen. Wir nehmen an, dass in Fachkreisen darüber Konsens besteht, auch innerhalb des Bundesverkehrsministeriums.

Dennoch wird die A 22 in der Öffentlichkeit vorangetrieben, als sei sie beschlossene Sache. Die Protagonisten, die überwiegend bei Großunternehmen und deren politischen Interessenvertretern zu suchen sind, gefährden die Stabilität der gewachsenen regionalen Wirtschaftsstrukturen.

Was uns Sorge bereitet, ist der massive Druck, den die Wirtschaft ausübt, maßgeblich die großen, mit dem schnelllebigen und unbeständigen Welthandel verknüpften Konzerne sowie die Industrie- und Handelskammern, in diesem Fall wohl auch überwiegend Vertreter weniger Akteure mit völlig einseitigen Interessen. Nach unserer Auffassung ist die Planung von Bundesverkehrswegen eine hoheitliche Aufgabe, die nicht unter dem Einfluss vorwiegend ökonomischer Interessengruppen stehen sollte.

Die innerhalb ökonomischer Interessen darüber hinaus einseitige Schwerpunktsetzung zugunsten international operierender Akteure, ist nicht nur fragwürdig, sondern auch in hohem Maße kurzsichtig. Diese „Global Players“ kommen schnell, besonders wenn bei ihrer Niederlassung Fördermittel fließen. Sie gehen genauso schnell oder verkaufen die Betriebe, wenn die Gewinne nicht sprudeln, wie erwartet. Der Steuerbeitrag vieler solcher Betriebe ist teilweise extrem gering verglichen mit der Leistungsfähigkeit, was den Forderungen nach gleichen Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen widerspricht. Dagegen sind kleine Unternehmen, Mittelständler und Eigentümer-geführte Unternehmen steuerlich oft hoch belastet, genau jene Betriebe, die die Wirtschaft in unserem ländlichen Raum prägen. Gerade diesen Betrieben wird durch die Planung der A 22 in

Zusammenhang mit der gegenwärtigen Entwicklung des Welthandels immer mehr die Luft abgeschnitten.

Die Wirkung dieses zunehmenden Drucks auf die lokalen Wirtschaftsbetriebe fördert unweigerlich den Abwärtstrend für kleine und mittlere Unternehmen, die wesentlicher Träger einer stabilen, sozialen Marktwirtschaft sind. Im Gegensatz zu den international agierenden Großunternehmen erzeugen sie für unser Land besonders interessante Elemente der Wertschöpfung, zahlen die meisten Steuern, beschäftigen die meisten Mitarbeiter, bilden die meisten Lehrlinge aus und bringen den größten Sozialkostenanteil auf. Mit der weiteren Verschlechterung der Situation für diese Betriebe durch die geplante A 22 wird die letzte Kuh geschlachtet, die noch gemolken werden kann.

Seit Jahren verfolgen wir intensiv die Veröffentlichungen des Norddeutschen Handwerks. Die A 22 wird darin nicht erwähnt. Wohl aber die Gefahr, die durch Gewerbegebiete auf der „grünen Wiese“ entstehen, z. B. entlang von Autobahnen. Das zeigt, dass die lokalen Betriebe kein großes Interesse an der A 22 zu haben scheinen.

Die A 22 wird nicht oder nur bedingt den angestrebten Zielen und Grundsätzen zur gesamträumlichen Entwicklung des Landes Niedersachsen und seiner Teilräume dienen. Sie wird aufgrund ihrer Lage nicht oder nur unzureichend zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und der raumstrukturellen Standortpotentiale beitragen können und damit den angestrebten Beitrag zur räumlichen und strukturellen Entwicklung des Landes nicht erfüllen.

Dies begründet sich darin, dass die A 22 die ländlichen Regionen nicht an die für sie relevanten Wirtschaftsräume anbinden wird, da sie tangential zu den Oberzentren sowie regionalen und überregionalen Wirtschaftsräumen OL, WHV, HB, HH verläuft und damit quer zu den regionalen und überregionalen Verkehrsbedürfnissen und Handelsbeziehungen. Mit den Autobahnen 1, 27, 28, 29 und 31 ist der nordwestdeutsche Raum hervorragend erschlossen und direkt an die bedeutsamen Wirtschaftsräume in Niedersachsen und Deutschland angebunden. Der von der A 22 zu bedienende Raum ist insgesamt sehr ähnlich, überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Die Erfordernis einer weiteren Vernetzung dieser Region für eine

gewinnbringende regionale „Arbeitsteilung“ ist deshalb nicht zu erkennen, zumal das bestehende Straßennetz die bisherigen Verkehre problemlos bewältigt.

Die Metropolregionen Hamburg und Bremen-Oldenburg im Nordwesten sind durch die vorhandene Autobahn 1, deren 6-spüriger Ausbau vorgesehen ist, optimal miteinander vernetzt. Wegen der längeren Strecke würde die A 22 keine Vorteile gegenüber der bestehenden Verbindung bringen. Die Metropolregionen sind bereits durch die bestehende Infrastruktur mit den übrigen Teilräumen im Nordwesten verbunden, die A 22 würde keine wesentliche Verbesserung bedeuten. Auch die Häfen sind optimal über die bestehenden Autobahnen und Schienenwege angebunden. Bei nachgewiesenen Infrastrukturengpässen kann eine weitere Optimierung der Infrastruktur kostengünstiger und umweltschonender über den Ausbau vorhandener Strecken erfolgen.

Für die maßgeblichen europäischen Transitströme auf der Straße liegt die A 22 viel zu weit nördlich. Niedersachsen sollte hier vielmehr die herausragende Chance der seeseitigen Transitverbindung nutzen, die es aufgrund der privilegierten Lage an der Nordseeküste hat. Auch die EU setzt auf den seeseitigen „Transitverkehr“ („Motorways of the Sea“ MOS) zur Begegnung steigender Belastungen der landgebundenen Verkehrswege.

Eine zukunftsorientierte und auf verschiedene Verkehrsträger verteilte Güterverkehrsabwicklung soll eine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur und der Umwelt durch die zunehmenden Güterverkehrsmengen verhindern. So lautet das Ziel der niedersächsischen Raumordnung. Aufgrund der Lage der Logistikregionen und der dort bereits vorhandenen Anbindung an Wasser- und Schienenwege bietet sich hierfür insbesondere die Abwicklung über das bestehende Wasserwege- und Schienennetz an. Die A 22 dagegen würde die o. g. Zielsetzung verfehlen. In diesem Zusammenhang sollte mit dem Bund und den angrenzenden Ländern, insbesondere Hamburg und Bremen, auf ein gemeinsam abgestimmtes Hafenkonzept hingewirkt werden.

Es ist ausdrückliches Ziel der Landespolitik, die Regionen zu stärken, die regionenspezifischen Entwicklungen und Potenziale auszuschöpfen und insbesondere die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der ländlichen Regionen zu verbessern. Dies drückt

sich unter anderem in den Leitziele aus, die der geplanten Änderung des Landesraumordnungsprogramms zugrunde gelegt werden.

Die Auswertung von Untersuchungen zu diesem Thema durch das Umweltbundesamt (2005) zeigt, dass in wirtschaftlich weit entwickelten Ländern wie Deutschland, die bereits über ein leistungsfähiges Infrastrukturnetz verfügen, kaum nennenswerte regionale Entwicklungseffekte durch die Erweiterung der Infrastruktur erreicht werden können. Es zeigt sich, dass Autobahnen weder notwendig noch hinreichend für eine positive Entwicklung sind und eher negative Wirkungen auf Arbeit und Beschäftigung mit sich bringen können. Auch ein langfristiger deutlicher Arbeitsplatzgewinn lässt sich nicht nachweisen. Durch den Ausbau der Infrastruktur treten Orte mit zentralräumlicher Funktion verstärkt in Konkurrenz zueinander und führen zu einem Abfluss von Kaufkraft aus den ländlichen Regionen, die in der Folge wirtschaftlich geschwächt werden.

Nachteilig für die regionale Entwicklung wirkt sich auch die unbeabsichtigte Entvölkerung des ländlichen Raumes durch Autobahnen aus, die u. a. von der OECD festgestellt wurde. Im Übrigen kann durch die A 22 selbst keine Wertschöpfung für die Region erwartet werden, da sie überwiegend als Transitstrecke fungieren würde. Zusammengefasst kann davon ausgegangen werden, dass die regionenspezifische Entwicklung durch die A 22 eher behindert als gefördert wird. Dies läuft den Zielen der Landespolitik zuwider.

Die überflüssige Ergänzung des bestehenden funktionsfähigen regionalen, überregionalen und europäischen Verkehrsnetzes durch eine A 22 widerspricht der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität. Die geplante A 22 steht darüber hinaus im Widerspruch zu konkreten Nutzungsansprüchen, Zielen und Grundsätzen der Landesentwicklung. Im folgenden seien einige Beispiele herausgegriffen.

Die A 22 wird in weiten Bereichen siedlungs- und verkehrsarme Freiräume zerschneiden und den Erhalt und die Weiterentwicklung des Freiraumverbundes verhindern. Das Ziel, möglichst große verkehrsarme unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Räume zu erhalten sowie naturbetonte Bereiche auszusparen, wird durch die Planung der A 22 konterkariert.

Die geplante A 22 berührt für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild äußerst wertvolle Gebiete und Landschaftsbestandteile und zerschneidet räumlich und funktional zusammenhängende Lebensräume (Biotopverbunde, Kohärenz von NATURA 2000). Im Bereich des Vorranggebietes wird großräumig der Aufbau eines Biotopverbundes verhindert. Dies widerspricht den Zielen zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

Eine Funktion des landesweiten Freiraumverbundes ist die landschaftsgebundene Erholung, die zunehmend an ökonomischer Bedeutung gewinnt und nach zahlreichen Veröffentlichungen der jüngeren Zeit gerade in ländlichen Räumen einen beachtlichen Beitrag für die regionale Wirtschaft leistet. Die geplante A 22 schränkt das Entwicklungspotential dieses wachsenden Wirtschaftszweiges stark ein und unterwandert den raumordnerischen Grundsatz, die Voraussetzung für die Erholung in Natur und Landschaft zu sichern und weiter zu entwickeln.

Den mit einem Bau der A 22 verbundenen Nutzen, der die enormen Kosten und den zu erwartenden Schaden rechtfertigen würde, können wir nicht erkennen. Wie oben ausgeführt, kann im Gegenteil von einer in der Summe negativen Wirkung auf die Entwicklung der Regionen zwischen Elbe und dem Ammerland ausgegangen werden. Wir halten deshalb den Bau der A 22 für nicht geeignet, die nachhaltige Entwicklung des Landes Niedersachsen, insbesondere des Nordwestens, zu fördern.

Allein schon die Planung einer Parallelstrecke, die tangential und damit quer zu den regionalen wirtschaftlichen, verkehrlichen und touristischen Bedürfnissen verläuft, zudem abseits der Haupttransitströme und in einer Region, die aufgrund der geringen Siedlungsdichte kein bedeutsames Verkehrsaufkommen erwarten lässt, halten wir für unverantwortlich. Sie läuft jeder sozial-, ökonomisch- und umweltgerechten Verkehrsplanung zuwider.

Unterschriftenlisten

7.731 Einträge