

Geschichte der Küstenautobahn A 22 (Stand März 2009)

- 60er Jahre Überlegungen zu einer Küstenautobahn zur Verbindung Schleswig-Holstein – Ostfriesland – Niederlande ¹
- 1969 erarbeiteten die Industrie- und Handelskammern in Emden, Bremerhaven, Stade und Oldenburg sowie die Handelskammer Bremen einen Verkehrswegeplan für den Küstenraum zwischen Ems, Weser und Elbe. Darin wurde für die Küstenautobahn/A 22 plädiert.²
- 1970/74 Verkehrliche Untersuchung zur Küstenautobahn: drei Querungsstellen zwischen Elsfleth und Kleinensiel wurden untersucht. Der Standort südlich Dedesdorf wurde als günstigste Querungsstelle bewertet. ¹
- 1978 Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für die Küstenautobahn, 1980 Aussetzung des Verfahrens, weil die Küstenautobahn nicht mehr im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen für 1980 vorgesehen war, sondern nur der Wesertunnel selber. ¹
- 1982 –1994 war die Küstenautobahn A 22 Bestandteil des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen. ²
- 1985 Abschluss des ersten Raumordnungsverfahrens für den Wesertunnel mit einer landesplanerischen Begutachtung für den Tunnelstandort südlich Dedesdorf (Tunnel mit regionaler Funktion: Der Tunnel wird von der Straßenverwaltung mit einer Verbesserung der regionalen Verkehrsverbindungen zwischen den Städten der Küstenregion Bremerhaven, Wilhelmshaven, Nordenham und Brake begründet. Der Tunnel soll die nördlichen drei Fähren an der Unterweser ersetzen. Die Naturschutzverbände befürchten, dass der Tunnel ein weiterer Baustein der "Küstenautobahn" ist, die momentan in Niedersachsen politisch nicht gewollt ist.) ¹
- 1989 Wirtschafts- und Verkehrsminister Walter Hirche: „Küstenautobahn ersatzlos streichen“. NWZ vom 23.05.1989 ³. Nach Aussage von Hirche „wollen und werden weder der Bund noch das Land Niedersachsen die Pläne für diese (...) Maßnahme neu aufleben lassen“.
- 17.04.1990 Abschluss des zweiten Raumordnungsverfahrens für den Wesertunnel durch die landesplanerische Feststellung und Festlegung der Linien zur Straßenanbindung des Wesertunnels als regionale Bundesstraßenverbindung. Zitat Straßenbauamt Oldenburg auf deren Website: „Anmerkung: Die früher einmal geplante "Küstenautobahn" wird seit Ende der siebziger Jahre nicht mehr verfolgt. In den Bedarfsplänen des Bundes gibt es - auch als "weiteren Bedarf" - in diesem Raum keinerlei Autobahnplanungen.“ ⁴
- Sommer 1991 politische Diskussionen um die Küstenautobahn, wobei öffentlich befürwortende Stimmen Gefahr liefen, aus den eigenen Reihen „Prügel zu beziehen“. Denn allgemeine Meinung war: „Wer das dringend notwendige Projekt der Weserquerung mit dem Planspiel der Küstenautobahn verquicke, tue der Region keinen Gefallen, sondern gefährde den Konsens in der Bevölkerung. Und der hieß bisher so: Der Wesertunnel ist in der Bevölkerung mit einer Küstenautobahn nicht durchsetzbar.“ ⁵

- 1993 Aufnahme der Maßnahme "Weserquerung" in "Vordringlichen Bedarf" im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch den Deutschen Bundestag. ⁴
- 1994 Streichung der A 22 aus dem Landesraumordnungsprogramm, das neu aufgestellt und mit der Veröffentlichung in den Nds. Gesetz- und Verordnungsblättern Nr. 5 vom 9. März 1994 und Nr. 16 vom 25. Juli 1994 wirksam wird. ²
- 20.12.1996 Planfeststellungsbeschlüsse für die Weserquerung (West- und Ostseite) durch die Bezirksregierungen Weser-Ems und Lüneburg. ⁴
- Auf die Stellungnahmen von Einwendern beim Planfeststellungsverfahren zum Wesertunnel bezüglich der potentiellen Rolle des Wesertunnels für eine Küstenautobahn äußerte sich die Straßenbauverwaltung: „... Der Ausbauquerschnitt des Tunnels entspricht nicht dem erforderlichen Querschnitt einer Bundesautobahn, weil der Bau von Standstreifen nicht vorgesehen ist. Eine nachträgliche Querschnittserweiterung ist technisch nicht möglich“. An anderer Stelle wird ebenfalls von der Straßenbauverwaltung erwidert: „Der vorgesehene Tunnelquerschnitt entspricht nicht den erforderlichen Kriterien einer Autobahn. Der Ostteil der B 211n wird zweistreifig gebaut und eignet sich in der Linienführung nicht zu einem Autobahnausbau“.
- 16.02.1998 Offizieller 1. Spatenstich zum Beginn der Bauarbeiten am Wesertunnel unter Beteiligung des Bundesverkehrsministers Matthias Wissmann und des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Dr. Peter Fischer, sowie etwa 200 Gästen aus Politik, Verwaltung und Verbänden. ⁴
- Februar 1998 Die offizielle Gutachtergruppe zur A 20 kommt in der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung A 20 – Großräumige Umfahrung Metropolregion Hamburg“ zu dem Ergebnis, dass von drei untersuchten Varianten zur Elbquerung die Hamburg nahe Variante hinsichtlich ihrer Wirkungen in den Bereichen Umwelt und Städtebau, Raumstruktur, Verkehr und Wirtschaftlichkeit die günstigste ist. Die von Hamburg am weitesten entfernte Variante bei Drochtersen schneidet am schlechtesten ab: „Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, der weiteren Planung (die Hamburg nahe) Variante III zugrunde zu legen“. ⁶
- 1999 – 2001 Erarbeitung Umweltverträglichkeitsstudie, Variantenvergleich und Linienfindung zur Elbquerung. ⁷
- Anf. Nov. 2000 Noch Anfang November hatte der Niedersächsische Verkehrsminister Dr. Peter Fischer (SPD) einer Küstenautobahn eine deutliche Abfuhr erteilt. Zwischen Elbquerung/A20 und Wesertunnel „wird man über eine geeignete Verbindung nachdenken müssen, eine Küstenautobahn ist dafür aber nicht notwendig“, sagte er in einem Interview. Doch intern waren in seinem Haus bereits die Diskussionen über diese Autobahn neu aufgenommen worden. ⁵
8. 11.2000 Dienstbesprechung im Niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, um „einen Autobahnverlauf zu untersuchen, der ausgehend von der Elbequerung den Raum Bremervörde weitgehender erschließt, durch den im Bau befindlichen Wesertunnel führt und südlich Varel die A 29 kreuzend bei Westerstede die A 28 erreicht“. Eine derartige Autobahnverbindung könne derzeit nicht konkret geplant werden, weil eine entsprechende Ausweisung im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nicht

enthalten sei, „wohl ist es aber denkbar, dass die vorstehend beschriebene weitere Variante der A 20 auf niedersächsischem Gebiet bei der zurzeit laufenden Überprüfung des BVWP mit untersucht wird. Auch die aktuelle Diskussion um die Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Nordseehäfen sowie um den Standort für einen neuen Tiefwasserhafen legen eine Einbeziehung einer früheren Planung der Küstenautobahn in die laufende Überprüfung des BVWP nahe“. ⁵

Vom damaligen Landrat Udo Zempel initiierte Straßenverkehrskonferenz, die als Ergebnis den Bau der Küstenautobahn forderte. Kreiszeitung Wesermarsch: „Udo Zempel, der vor nicht all zu langer Zeit die A 20 für mausetot erklärt habe, inszeniere sich jetzt als verkehrspolitischer Retter der Wesermarsch. Damit hätten er und andere Politiker die Bevölkerung wider besseres Wissen belogen, um den politischen Widerstand gegen den Bau des Wesertunnels möglichst gering zu halten.“ ⁸

- Januar 2001 Als Vision hat der Leiter des Straßenbauamtes Oldenburg, Bernd Brünig, die inzwischen von vielen Politikern in der Region geforderte Küstenautobahn bezeichnet. Allerdings bekannte er auch, dass er die Planungsunterlagen für diese West-Ost-Verbindung inzwischen wieder aus dem Keller hat holen lassen. Vision nannte Bernd Brünig die Küstenautobahn, weil der Planungszeitraum für eine solche Trasse mindestens zehn bis 20 Jahre dauern werde. ⁹
- 26.02.2001 Entschließung zur Küstenautobahn (unterzeichnende Körperschaften: Handelskammer Bremen, Industrie- und Handelskammer Bremerhaven, Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum, Stadt Bremerhaven, Stadt Wilhelmshaven, Landkreis Osterholz, Landkreis Rotenburg (Wümme), Landrat Armonat (Landkreis Stade), Landkreis Wesermarsch, Landkreis Ammerland, Landkreis Cuxhaven, Landkreis Friesland, Landkreis Leer. „In der gemeinsamen Besprechung im Niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium am 08.11.2000 haben alle Beteiligten (Vertreter der zuständigen Ministerien aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein, der Bezirksregierungen Lüneburg und Weser-Ems sowie der unterzeichnenden Landkreise) einhellig die immense Bedeutung einer Küstenautobahn anerkannt. Die unterzeichnenden Körperschaften begrüßen die eingeleiteten Vorplanungen zur Fortführung der Autobahn A 20 ab Lübeck mit einer festen Elbquerung bei Stade. Diese Untersuchungen müssen zügig fortgeführt und zum Abschluss gebracht werden. Hierbei sollte auch die „Küstenautobahn“ einbezogen werden.“ ¹⁰
- 14.05.2002 Auf der Grundlage von Umweltverträglichkeitsstudie, Variantenvergleich und Linienfindung und nach der Zusammenführung der einzelnen Fachbeiträge zu einer Gesamtabwägung, in die auch die Ergebnisse auf niedersächsischer Seite einbezogen wurden, hat die Landesregierung Schleswig-Holstein am 14. Mai 2002 ihr Votum für die Vorzugstrasse mit Elbquerung bei Glückstadt/Drochtersen abgegeben. ⁷

Das Votum erfolgt also gegen die Empfehlung der offiziellen Gutachtergruppe für die von Hamburg am weitesten entfernte Variante, die bei der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung hinsichtlich ihrer Wirkungen in den Bereichen Umwelt und Städtebau, Raumstruktur, Verkehr und Wirtschaftlichkeit am schlechtesten abgeschnitten hat, die aber für eine A 22 am günstigsten gelegen ist.

- Februar 2003 Forderungen von Politikern aus dem Landkreis Wesermarsch (u. a.?) und der Stadt Bremerhaven, die so genannte Küstenautobahn aus Richtung Hamburg zum Wesertunnel und den Weiterbau der A20 im Zuge einer weiteren Elbquerung in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.¹¹
- April 2003 - also noch während des Baus des Wesertunnels – wird eine Studie des Institut für Wirtschaftsforschung GmbH (BAW) veröffentlicht mit dem Thema „Ökonomische Bedeutung des neuen Wesertunnels für den Wirtschaftsraum Bremerhaven/Cuxhaven und Ausblick auf eine Küstenautobahn“¹²
- Frühjahr 2003 - ebenfalls noch während des Baus des Wesertunnels – wird eine regionale Arbeitsgruppe aus Behördenvertretern in Sachen A 22 unterstützend tätig, die aus der „Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen“ (RAG) erwachsen ist: „Ziel ist, ein von allen Seiten akzeptiertes Abstimmungs- und Trassenfindungsverfahren zu entwickeln. Im Rahmen von Vorarbeiten vor den vorgeschriebenen weiteren Verfahren (Raumordnungsverfahren/ Planfeststellungsverfahren) sollen Grundlagen geschaffen werden, mit denen eine breite Öffentlichkeit und auch die Betroffenen frühzeitig informiert und ein regionaler Konsens erzielt werden kann. Von herausragender Bedeutung für den Nordwesten ist die Verbindung zwischen dem Wesertunnel und der A 28 bei Westerstede sowohl als Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports, wie auch für die Vernetzung der Nordwest-Häfen untereinander.“ (Projektdate: Landrat Jörg Bensberg, Landkreis Ammerland; Kooperationspartner: Landkreise Ammerland, Friesland, Wesermarsch; Weitere Beteiligte: Oldenburgische IHK, JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft GmbH, Landwirtschaftsamt und Landvolk)¹³
- 2.07.2003 beschließt die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan 2003 und weist die Küstenautobahn A 22 im weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag aus.
- 2003 Das Niedersächsische Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz beauftragt das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), eine Untersuchung durchzuführen mit dem Ziel, Aussagen über Wirkungen der A 22 für die betroffenen Räume in verkehrlicher, raumordnerischer, wirtschaftsstruktureller und ökologischer Hinsicht zu erarbeiten. Als Ergebnis wird im November 2003 die Studie „Raum- und wirtschaftsstrukturelle Untersuchung für die A 22 Küstenautobahn“ vorgelegt. Die Erarbeitung der Untersuchung wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der sich zusammensetzt aus Vertretern des Niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums, des Niedersächsischen Landwirtschaftsministeriums, der Bezirksregierungen Weser-Ems und Lüneburg, der IHK Oldenburg, Stade und Hannover, der Landkreise Ammerland und Rotenburg/Wümme, des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau sowie der JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft mbH.¹⁴
- Zitat: „Ausgelöst durch die Planungen für die A 20, den bevorstehenden Lückenschluss der A 31, die anstehende Fertigstellung des Wesertunnels bei Nordenham, die Planungen für den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven sowie vor dem Hintergrund, dass der Bund seit 1998 die Fortschreibung des BVWP betreibt, hat die Diskussion der A 22 wieder deutlich an Dynamik gewonnen.“¹⁴
- Januar 2004 Eröffnung Wesertunnel für den Verkehr

- Mai 2004 Die 2. Unterweserkonferenz des Regionalforums Bremerhaven unterstützt die Aufnahme von Vorarbeiten, um die zügige Umsetzung der geplanten Küstenautobahn A 22 zu realisieren. In dem Beschluss der Konferenz geht es konkret um Vorarbeiten gerade für den Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung. Auf der westlichen Weserseite kümmert sich bereits der Landrat des Landkreises Ammerland als so genannter Projektpate darum, raumplanerische und naturschutzrelevante Daten zusammenzutragen, um mögliche Trassenvarianten für die A 22 zu finden. Auf der östlichen Weserseite soll diese Aufgabe nun der Landrat des Landkreises Cuxhaven, Kai-Uwe Bielefeld, übernehmen.¹⁵
- 16.10.2004 Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem als Anlage enthaltenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: Aufnahme der A 22 unter „weiterer Bedarf“ mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag sowie mit festgestelltem hohem Umweltrisiko (Ökostern).¹⁶
- November 2004 Erstes Vernetzungstreffen der Initiativen gegen die A 22 (Geburtsstunde des Koordinationskreises der Initiativen gegen die A 22)
- November 2004 Veröffentlichung der vom Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau in Auftrag gegebenen Studie „Fernstraßennetz im Nord-Westdeutschen Küstenraum“, Vergleich der verkehrswirtschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen der A 20 von der A 26 bis Sittensen (A 1) und der A 22 von der A 20/A 26 bis Westerstede (A 28). In der Untersuchung sollte die generelle Machbarkeit einer Netzergänzung des Fernstraßennetzes im Nord-Westdeutschen Küstenraum dargestellt werden.¹⁷
- Anfang 2005 Europaweite Ausschreibung der landschaftsplanerischen Leistungen für die Vorbereitung der Linienfindung und des Raumordnungsverfahrens sowie Auftragsvergabe dieser Leistungen.¹⁸
- 7.06.2005 Antragskonferenz zur Linienfindung und zum Raumordnungsverfahren der A 22 in der Stadthalle Friedeburg in Nordenham.¹⁹
- 06/2005-07/2007 Veranstaltungsreihe (Propaganda-Feldzug) des Vereins Pro A 22 mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Straßenverkehrslobby. In diesem Zusammenhang erinnert Werner Pfeiffer, Referatsleiter Bundesfernstraßen beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, „an die Eröffnung des Wesertunnels im Januar 2004 – eine wichtige Etappe hin zur Küstenautobahn“²⁰
- 28.07.2005 Linienbestimmung der Elbquerung durch das BMVBS⁷
- 27.10.2005 „Startschuss“ für die Planung der Küstenautobahn A 22 durch den niedersächsischen Wirtschaftsminister Walter Hirche.²¹
- Februar 2006 Vorstellung des Variantenspektrums für die A 22¹⁹
- 30.05.2007 Veröffentlichung der optimierten Varianten der A 22¹⁹
- 10.10.2007 Einleitung des Raumordnungsverfahrens zum geplanten Bau der A 22¹⁹
- 30.01.2008 Wirksamwerden der Änderungsverordnung zum Landes-Raumordnungsprogramm. Mit der Änderungsverordnung wird die A 22 in das Landes-Raumordnungsprogramm aufgenommen.²²

Anmerkung: Neu aufgenommen in das LROP wird der Themenschwerpunkt „Mobilität, Verkehr, Logistik“. Für die Erarbeitung der erforderlichen Grundlagen, die offensichtlich den Festlegungen im LROP zugrunde gelegt wurden, wurde das Beratungsunternehmen LogisticNetwork Consultants (LNC) vom Niedersächsischen Landwirtschaftsministerium beauftragt. Die LNC betreibt ein Netzwerk für Logistikunternehmen und vertritt deren Interessen.²³ In der Anlage zum Abschlussbericht des Beitrags zum LROP sind Werbeeindrücke von Logistikunternehmen in Form von Firmenlogos abgedruckt.²⁴ Die eigentliche Zielsetzung einer unabhängigen Landesplanung muss bei der Novellierung des LROP stark in Frage gestellt werden.

26./27.08.2008 Erörterungstermin zur A 22 in der Stadthalle Friedeburg in Nordenham ¹⁹

29.01.2009 Abschluss des Raumordnungsverfahrens zur A 22 mit der Landesplanerischen Feststellung ¹⁹

Nachweise:

- 1 Platte, Harald in Mitteilungen aus der NNA 3 / 93, S. 25 – 27,
<http://www.wirz.de/projekte/westufm.htm>
- 2 http://www.ml.niedersachsen.de/master/C362122_N14742_L20_D0_I655.html
- 3 NWZ vom 23.05.1989
- 4 Erläuterungen zur Planung und zum Bau der Weserquerung Kleinensiel-Dedesdorf:
<http://www.strassenbauamt-oldenburg.de/>
- 5 Kreiszeitung Wesermarsch vom 22.11.2000 „Die Küstenautobahn war verpönt
Niedersächsischen Wirtschaftsministerium prüft inzwischen einen neuen
Streckenverlauf bis Westerstede“
- 6 Verkehrswirtschaftliche Untersuchung A 20 – Großräumige Umfahrung Metropolregion
Hamburg. Von der offiziellen Gutachtergruppe A 20 im Februar 1998. http://www.a-20.de/ARGUMENTE/Gutachten_zur_A20/Gutachtergruppe%20A%2020%201998.doc
- 7 http://www.schleswig-holstein.de/MWV/DE/Verkehr/Strassenbau/AusbauBundesautobahnen/a20/NordWestUmfahrung/abschnitt8/abschnitt8_.html
- 8 Kreiszeitung Wesermarsch vom 22.11.2000 „Küstenautobahn „Moloch der
Vergangenheit“
- 9 Kreiszeitung Wesermarsch vom 25.01.2001 „Küstenautobahn braucht 10 bis 20 Jahre“
- 10 Entschließung zur Küstenautobahn/Kreistagssitzung 26.2.2001: http://www.a-20.de/ARGUMENTE/Friesenspiess/Kreitag_Beschluss_A22_26201.htm
- 11 Nordsee-Zeitung vom 24.02.2003 „Verkehrsclub gegen neue Autobahnen“
- 12 Institut für Wirtschaftsforschung GmbH (BAW) (2003): Ökonomische Bedeutung des
neuen Wesertunnels für den Wirtschaftsraum Bremerhaven/Cuxhaven und Ausblick auf
eine Küstenautobahn. Im Auftrag des Arbeitskreises „Wirtschaftsstruktur Region
Bremerhaven“, des Cuxhavener Wirtschaftsrates e. V. und des Landkreises Cuxhaven.
- 13 Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG), Handlungsrahmen
2003/2004, Flyer, Juli 2003
- 14 Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2003): Raum- und
wirtschaftsstrukturelle Untersuchung für die A 22 „Küstenautobahn“. Im Auftrag des
Niedersächsischen Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft
und Verbraucherschutz. Hannover.
- 15 Kreiszeitung Wesermarsch vom 12.05.2004 „Unterweserkonferenz plädiert für
Vorarbeiten zur Küstenautobahn“
- 16 http://www.bmv.de/Anlage/original_15944/Bundesverkehrswege-plan-2003-Beschluss-der-Bundesregierung-vom-02.-Juli-2003.pdf
- 17 IVV GmbH, Projektgruppe Ökologie + Umwelt, Bosch & Partner GmbH (2004):
„Fernstraßennetz im Nord-Westdeutschen Küstenraum“. Im Auftrag des
Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau. Aachen, Hannover.
- 18 Wirtschaftsecho April 2005 „Küstenautobahn A 22 wird europaweit ausgeschrieben“
- 19 www.kuestenautobahn.info
- 20 [http://www.a22-jetzt.de/a22_aktuell/aktuelles/23/auftaktveranstaltung
_des_foerderevereins_pro_a_22_e_v_.html](http://www.a22-jetzt.de/a22_aktuell/aktuelles/23/auftaktveranstaltung_des_foerderevereins_pro_a_22_e_v_.html)
- 21 Pressemitteilung der GRÜNEN vom 27.10.2005 „GRÜNE kritisieren Hirtches Festhalten
an Planungen für Küstenautobahn – Künftige Verkehrsentwicklung durch unrealistische
Annahmen "schön gerechnet"“
- 22 http://www.ml.niedersachsen.de/master/C39546657_N11234568_L20_D0_I655
- 23 www.LNC-Hannover.de
- 24 LogisticNetwork Consultants (2005): Beiträge zum Thema „Logistik und Verkehr“ für
das Landesraumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen – Anlagen. Hannover.