

Martin Mützel,
stellvertretender Landesvorsitzender

Niedersachsen

VCD Niedersachsen
Postfach 6124 – 30061 Hannover

An die
Regierungsvertretung Lüneburg

per Online-Beteiligung

VCD
Landesverband
Niedersachsen e. V.

Hausanschrift
Alleestraße 2
30167 Hannover

E-Mail: nds@vcd.org
www.vcd.org/nds

Hannover, den 10. Januar 2008

Stellungnahme A 22

Stellungnahme zum Verfahren

Der VCD lehnt das vorgelegte Verfahren ab. Es ist **keine ergebnisoffene Prüfung**, die eine Nullvariante als Planungsergebnis zulässt.

Im gesamten Verfahren werden ausschließlich die jeweils vier westlichen und östlichen Trassenvarianten verglichen und untereinander abgewogen, es wird jedoch an keiner Stelle ein Verzicht auf Ausbauten, Verlagerung auf andere Verkehrsträger oder auch nur ein geringer dimensionierter Ausbau des Fernstraßennetzes (Ortsumfahrungen, Neubau einer Bundesstraße) geprüft. Dieser Verzicht ist ein schwerer Mangel des Verfahrens.

Das Niedersächsische Raumordnungsgesetz sieht eine Abwägung nach Erhebung der Daten vor: (§ 6):

(1) Bei der Aufstellung der Raumordnungspläne sind die Grundsätze der Raumordnung gegeneinander und untereinander abzuwägen. ²In der Abwägung sind zu berücksichtigen

- 1 die im Beteiligungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen,*
- 2 der Umweltbericht, wie er sich nach seiner Überprüfung unter Berücksichtigung der im Beteiligungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen darstellt,*

3 (...)

Als erstes der abzuwägenden Ziele wird in § 2 (1) der Umwelt- und Klimaschutz genannt.

Statt dessen findet Erläuterungsbericht, Kapitel 1:

„Die Küstenautobahn A 22 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und besonderem

naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft (Abbildung 1-1). Auf diese Weise hat der Deutsche Bundestag die Absicht zum Bau der A 22 generell festgelegt.“

„Die Planungen zum Neubau der Küstenautobahn A 22 wurden nach umfangreichen Untersuchungen im Hinblick auf verkehrliche, raumordnerische, städtebauliche und umweltbezogene Wirkungen und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auf der Grundlage eines wissenschaftlich anerkannten, bundesweit einheitlichen Bewertungsverfahrens¹ durch den Deutschen Bundestag mit Inkrafttreten des 5. Fernstraßenausbaugesetzes (5. FstrAbÄndG) am 04.10.2004 legitimiert. Diese grundsätzliche, demokratische Entscheidung kann nur durch den Gesetzgeber selbst geändert werden.“ (...)

„Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen.“

Der Begriff „Klimaschutz“ taucht in den Kapiteln 1 (Projektdarstellung) und 2 (Projektbegründung) nicht auf.

Die angebliche Rechtsgrundlage ist hier falsch benannt. Das 5. FstrAbÄndG enthält keine Aussage zur A 22. Gemeint ist vermutlich die Änderung des Bedarfsplans.

Ein Verweis auf die politische Beschlusslage im Bund reicht nicht aus, um einen Bedarf oder gar die Notwendigkeit dauerhaft zu begründen. Dies gilt nicht nur wegen der Kurzlebigkeit von politischen Beschlüssen und der Langfristigkeit des Projektvorlaufes und der vorgesehenen Nutzungsdauer. Der Bedarfsplan ist ein politischer Kompromiss, in den auch sachfremde Motive eingeflossen sind.

Obwohl die Mehrzahl der in diesem Verfahren erhobenen Informationen bei der Änderung des Bedarfsplans noch gar nicht zur Verfügung standen und ein noch geringerer Teil bei den Beratungen in Ausschüssen, Bundestagsplenum und Bundesrat behandelt wurde, wird die im NROG vorgesehene Abwägung über die Notwendigkeit des Projektes und damit der natürliche Gegenstand dieses Verfahrens als erledigt betrachtet. Im vorgelegten Verfahren wird nicht mehr abgewogen, sondern nur noch nachträglich erhoben.

Auch im Raumordnungsgesetz des Bundes findet sich in § 7 (7) die Aufforderung zur Abwägung:

1Für die Aufstellung der Raumordnungspläne ist vorzusehen, dass die Grundsätze der Raumordnung gegeneinander und untereinander abzuwägen sind. 2Der Umweltbericht nach Absatz 5 sowie die Stellungnahmen nach Absatz 6 sind in der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht lag beim Beschluss über den Bedarfsplan nicht vor. Es ist daher eindeutig, dass mit dem Beschluss über den Bedarfsplan auch nach geltendem Bundesrecht noch keine ausreichende Abwägung, bei der auch eine Nullvariante zu prüfen ist, erfolgt ist.

Es besteht von Seiten des Bundes keine Verpflichtung, dieses Projekt unter Ausschluss aller Alternativen, auch der Nullvariante, zum alleinigen Planungsziel der Raumordnung zu machen. Auch ein Planungsrecht ist keine Planungspflicht, ebenso wenig besteht ein Verbot der Prüfung von Alternativen. Mit der Aufnahme in den „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans ist keineswegs eine Entscheidung des Bundes verbunden, exakt dieses Projekt zeitnah umzusetzen. Eine Umsetzung mit Bundesmitteln erfolgt nur nach einer Aufstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ und anschließender Bereitstellung

von Finanzmitteln, die beide jeweils eine erneute Abstimmung zwischen Bund und Ländern erfordern. Hierbei sind ein Verzicht und Änderungen von Art, Umfang und Lage der Projekte möglich. Es ist kein Fall bekannt, in dem der Bund ein Projekt des „Weiteren Bedarfs“ gegen den Willen des betroffenen Landes durchgesetzt hat, auch innerhalb des „Vordringlichen Bedarfs“ sind sowohl ein Projektverzicht als auch wesentliche Änderungen möglich.

Auch bei der sogenannten „Abarbeitung“ des naturschutzfachlichen Planungsauftrages beschränkt sich die Behörde darauf, bei der Trassenwahl als eines von vielen Zielen auch eine aus ihrer Sicht nicht zu hohe Belastung der Natur zu erreichen. Sie verzichtet aber sogar auf eine Prüfung, ob die danach unvermeidbare Belastung mit nationalen und europäischen Naturschutzrecht vereinbar ist. Wie bereits dargestellt, findet erst recht keine Abwägung zwischen der offensichtlich sehr erheblichen Naturbelastung und dem verkehrlichen Ziel statt.

Die Prüfung intelligenter, innovativer Verkehrskonzepte alternativ zur A 22-Planung findet sich in den derzeitigen Planungen nicht wider. Das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Verkehren auf das System Schiene wird mit der A 22 verfehlt.

Stellungnahme zum Projekt

Der VCD lehnt die A 22 ab, da **kein Bedarf besteht**, sie **extreme Schäden an der Natur verursacht** und sie **nicht geeignet** ist, die vorgebrachten übergeordneten Ziele zu erreichen.

Kein Bedarf

Der Bedarf muss fachlich und sachlich objektiv nachgewiesen werden. Ein politischer Beschluss ist nicht ausreichend.

Das zur Projektbegründung prognostizierte Verkehrsaufkommen der Neubauabschnitte beträgt nur bei Stade über 25 000 Fahrzeuge am Tag, es fällt in der Vorzugsvariante nach Westen hin auf 17 700 und in anderen Varianten auf 14 000 ab. Zum Vergleich: die durchschnittliche Belastung einer Bundesautobahn betrug 49 400 Fahrzeuge am Tag (2004 laut Straßenbaubericht 2005).

Der VCD ist der Überzeugung, dass dieses Verkehrsaufkommen im vorhandenen Straßennetz abgewickelt werden kann, jedoch besser auf Schiff und Schiene verlagert werden sollte.

Unabhängig davon ist festzustellen, dass Verkehrsaufkommen in dieser Größenordnung regelmäßig durch zweispurige Straßen bedient werden.

Naturschäden

Bereits die Einleitung zur Umweltverträglichkeitsstudie belegt, dass keine konfliktarme Trassierung möglich ist (Kapitel 8.3): *„Aufgrund hoher Konfliktdichte des Untersuchungsraumes können nicht überall relativ konfliktarme Korridore im Untersuchungsraum abgeleitet werden. Die Korridore werden nach Möglichkeit so abgegrenzt, dass über alle Schutzgüter hinweg ein möglichst geringes Konfliktpotenzial erreicht wird.“*

Weiter heißt es (Kapitel 18.3.6 Umwelt ...): *„Alle untersuchten Varianten des östlichen Untersuchungsraums führen zu zum Teil schwerwiegenden Konflikten mit den verschiedenen Belangen der Schutzgüter.“*

Auch die Vorzugsvariante, die als die naturverträglichste bezeichnet wird, weist damit erhebliche Risiken auf.

Schwere Naturschäden sind unvermeidbar.

Verfehlung der Ziele

In der Projektbegründung werden die folgenden Ziele der Planung benannt:

Entlastung der A 1

Nach Tabellen 16-13 und 16-22 beträgt die maximal mögliche Entlastung der A 1 in den betrachteten Szenarien 14 % bei Buchholz, 13 % östlich Bremen und 9 % direkt südlich Bremen. Dies liegt unter den Fehlergrenzen der Wachstumsprognose und ist keine wesentliche Entlastung.

Die Bundesautobahn 1 dient überwiegend dem Nord-Süd-Verkehr von und zum Rhein/Ruhr-Raum und dem lokalen Verkehrsaufkommen Bremens und insbesondere Hamburgs. Diese Verkehre werden durch die A 22 nicht bedient.

Die Bundesautobahn 1 wird parallel ausgebaut. Es ist nicht zu erkennen, dass für den derzeit auf einer teilweise vierspurigen Autobahn abgewickelten Verkehr mittelfristig eine sechs- und eine vierspurige Autobahn nötig sein werden.

Ergänzung der vorhandenen Flussquerungen von Elbe und Weser (...)

Dieses Ziel wird mit dem vorgelegten Verfahren nicht einmal angegangen. Der Wesertunnel besteht bereits, die Elbquerung im Zuge der A 20 ist ausdrücklich nicht Gegenstand des Verfahrens.

Abbau von Kapazitätsengpässen und verkehrliche Entlastung der Ballungszentren Bremen und Hamburg

Diese Wirkung wird im Kapitel 16 (Verkehrsuntersuchung) nicht erläutert. Der Verkehr innerhalb der Ballungszentren ist noch stärker vom lokalen Aufkommen geprägt als derjenige zwischen ihnen. Es ist daher weder in absoluten noch in relativen Zahlen eine Entlastung zu erwarten, die über der geringen Entlastung der A 1 zwischen diesen Ballungszentren liegt.

Bündelung des regionalen und überregionalen Schwerverkehrs (...) auf einer dafür geeigneten Straße

und

Verkehrliche Entlastung von Ortsdurchfahrten

Für den Schwerverkehr ungeeignete Straßen sind für ihn zu sperren. Der örtliche Verkehr wird die geplante Autobahn nicht nutzen, der regionale nur teilweise. Der überregionale Straßenverkehr ist bereits auf bestehenden Fernstraßen gebündelt.

Eine Entlastung von Ortschaften ist durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger möglich und anzustreben. Erst danach ist der Bau kurzer Ortsumfahrungen aus finanziellen und Naturschutzgründen einem großen Neubauprojekt vorzuziehen.

Die Veränderung der Verkehrsverteilung wird in Kapitel 16 der Planungs begründung aus Sicht der Planer prognostiziert. Dieses Gutachten geht von einem festen Straßenverkehrsvolumen aus, das über das Netz verteilt werden muss. Hier wird das gesamte Aufkommen auf der A 22 als Entlastung des übrigen Straßennetzes bezeichnet, verkehrsinduzierende Wirkungen und Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl werden entgegen dem Stand der Wissenschaft ignoriert.

Die Entlastung für das untergeordnete Straßennetz ist gering. Sie wird in Kapitel 16 noch weiter relativiert, dort heißt es: „Die Belastungsreduzierungen auf den zur A 22 parallel verlaufenden Straßen bewirken auch teilweise Belastungserhöhungen auf den auf die A 22 zuführenden Straßen. (...) Die Entlastung von Ortslagen steht dabei nicht im Vordergrund, ist aber ein nützlicher Nebeneffekt“.

Im bevorzugten Planfall 2 West beträgt laut Planungsunterlagen die höchste Entlastung (Schwei-West, Teil eines 700-Einwohner-Ortes an der B 437) 5200 Fahrzeuge am Tag, die höchste Belastung (Neustadt-Colmar) 4500 tägliche Fahrzeuge.

Im Planfall 2-Ost wird die B 73 in Stade-Südost als Spitzenreiter um 7300 Fahrzeuge entlastet. Es handelt sich hierbei um eine ehemalige Ortsumfahrung, die beidseitig von Gewerbegebieten umfasst ist. Dem steht eine Zusatzbelastung von Hemmoor um 4100 Fahrzeugen am Tag gegenüber.

Es ist offenkundig, dass sich zur Entlastung von Orten günstigere Alternativen zum Bau einer überregionalen Fernstraße anbieten.

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Bündelung von Verkehren auf dafür vorgesehenen verkehrssicheren Straßen und durch Entlastung von Ortsdurchfahrten

Dies ist kein selbständiges Ziel, sondern die Begründung für den vorgenannten Punkt. Sie wird in der weiteren Begründung nicht weiter ausgeführt. Da die Entlastung insgesamt gering ist, ist auch deren Wirkung begrenzt. Ohne geeignete Rückbaumaßnahmen verfahren entlastete, ausgebaute Ortsdurchfahrten erfahrungsgemäß zu Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Schaffung einer neuen (...) Verbindung zwischen (...) Ruhrgebiet und den Beneluxstaaten auf der einen Seite sowie Skandinavien, den Beitrittsländern zur Europäischen Union (EU) im Osten und Russland/GUS auf der anderen Seite (...)

Es wird keine attraktive Alternative zur A 1 geschaffen. Die oben genannte geringe Entlastung der A 1 besteht zu einem wesentlichen Teil aus Quell- und Zielverkehren im Bereich Bremerhaven/Oldenburg/Wilhelmshaven.

Für die Mehrzahl der in diesem Projektziel aufgezählten Verkehrsbeziehungen ist die A 22 ein erheblicher Umweg, zum Teil sogar gegenüber südöstlich der A 1 gelegenen Routen (Beispiele Ruhrgebiet–Russland oder Luxemburg–Schweden). Hinzu kommt, dass die A 22 auf den geplanten Elbtunnel im Zuge der A 20 zielt, der nach derzeitiger Planung über Mauteinnahmen finanziert werden soll. Es ist nicht zu erwarten, dass wesentliche Teile des genannten Verkehrs von der kürzeren und für Pkw gar nicht, für Lkw deutlich niedriger bemauteten A 1 abgezogen werden können.

Überwindung der räumlichen Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Untereibegebiet (...)

Die A 22 führt nicht nach Schleswig Holstein, die Elbquerung ist ausdrücklich nicht Bestandteil des vorgelegten Verfahrens. Der separat geplante, an die A 22 anschließende Elbtunnel im Zuge der A 20 liegt östlich der bestehenden Fährverbindung, die dann aufgegeben wird. Die Chancen auf eine Fähre im Bereich Cuxhaven/Otterndorf–Brunsbüttel werden gesenkt, da ihr die möglichen überregionalen Verkehrsanteile teilweise entzogen werden. Der geplante Elbtunnel wird im Gegensatz zur Fähre für Gefahrguttransporte sowie für Fahrradtouristen gesperrt sein. Damit wird sich die Trennwirkung der Elbmündung sogar noch erhöhen.

Wirtschaftliche Folgen

In der weiteren Planungs begründung werden wirtschaftliche Ziele benannt. Es wird jedoch kein Hinweis darauf gegeben, ob und in welchem Maß die A 22 zu diesen Zielen beitragen kann. Statt dessen wird auf mehrere nicht-repräsentative Umfragen der Industrie- und Handelskammern verwiesen. Diese sind für die Abschätzung der Wirkungen der geplanten Autobahn völlig wertlos. Es ist anzunehmen, dass überwiegend Unternehmen freiwillig geantwortet haben, die an der A 22 Interesse haben. Die negativ betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe gehören nicht zur IHK und wurden nicht befragt.

Die IHK der Region haben sich frühzeitig sehr positiv zu diesem Straßenbauprojekt positioniert, wie sie es grundsätzlich bei allen steuerfinanzierten Infrastrukturmaßnahmen tun. Es ist nicht zu erwarten, dass von oder über die IHK neutrale Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen ist Folge von unternehmerischen Entscheidungen, auf die ein Vielzahl von Faktoren Einfluss nehmen. Die Verkehrsinfrastruktur ist nur einer dieser Faktoren, der ausschließlich die Transportkosten auf überörtlichen Strecken positiv beeinflusst, gleichzeitig treten negative Effekte im Tourismus sowie bei Land- und Forstwirtschaft, also den Kernbranchen in der hier betrachteten Region, auf.

In der Region bestehen bereits die Bundesautobahnen 27, 28, 29 und 31, die Autobahn 26 ist im Bau. Damit sind bereits alle Hafenstädte an das Autobahnnetz angeschlossen. Im Gegensatz zu diesen bestehenden Autobahnanschlüssen liegt die A 22 quer zu den Hauptverkehrsströmen.