

WA23 A 20 nie – Zukunftsfähige Mobilität statt Milliardenloch

Antragsteller*in: Joachim Fuchs (KV Stade)

Tagesordnungspunkt: 8. Weitere Anträge

Antragstext

Wir GRÜNE in Niedersachsen stellen uns weiterhin klar gegen den Neubau von Autobahnen, weil der weitere Ausbau des Autobahnnetzes klimapolitisch unverantwortlich, ökologisch zerstörerisch, ökonomisch unsinnig und verkehrspolitisch eine Sackgasse ist. Insbesondere der Bau der A 20 würde wertvolle Moorböden zerstören, bisher zusammenhängende Natur- und Landschaftsräume zerschneiden sowie Milliarden Euro binden, die für den Erhalt der bestehenden Straßen benötigt werden. Während CDU und SPD über Prestigeprojekte wie die A 20 diskutieren, bröckeln überall Brücken, sitzen Menschen in vollen Zügen oder stauen sich täglich an der Elbe. Anstatt in ein Projekt zu investieren, das frühestens in einem Jahrzehnt einen fragwürdigen Nutzen hätte, braucht es jetzt konkrete Verbesserungen vor Ort.

Wir niedersächsische GRÜNEN setzen uns deswegen dafür ein:

- Alle Neubauprojekte im Bundesfernstraßennetz zu unverzüglich zu stoppen und das Bundesfernstraßengesetz entsprechend zu ändern,
- den Infrastrukturdiallog wieder aufzunehmen, der in der vergangenen Bundestags-Legislaturperiode begonnen wurde,
- den Bundesverkehrswegeplan durch einen Bundesmobilitätsplan zu ersetzen, um die Verkehrsplanung auf Klimaneutralität, Flächenschonung und soziale Gerechtigkeit auszurichten,
- den Erhalt und die Sanierung der bestehenden Infrastruktur klar zu priorisieren und diesen Schritt durch Einrichtung von Kompetenzzentren für Tunnelsanierung und Lärmschutz bei der Autobahn GmbH zu unterstützen, vergleichbar zum bestehenden Brückenkompetenzzentrum,
- mehr Geld für Schiene und Fähren zur Verfügung zu stellen, um die Mobilitätswende voran zu bringen,
- insbesondere das Mobilitätskonzept der FRS Elbfähre Wischhafen – Glückstadt mit der geplant Verlegung und des Neubaus eines Doppelanlegers in Wischhafen zu unterstützen,
- wichtige Projekte zu entkoppeln und zum Beispiel die Verlegung des Industriegleises Stade–Bützfleth nicht weiter vom Autobahnbau abhängig zu machen.

Wir stehen an der Seite von Umwelt- und Naturschutzverbänden sowie Bürgerinitiativen, die sich seit Jahrzehnten gegen neuen Autobahnen engagieren. Wir setzen uns dafür ein, dass Niedersachsen nicht in gestriger Straßenbaupolitik verharret, sondern vorangeht: Mit einer konsequenten Mobilitätswende, die Schiene und Fähre stärkt, Brücken saniert und unsere Natur schützt.

Begründung

Deutschland hat bereits eines der dichtesten Autobahnnetze weltweit. Die mit einem weiteren Ausbau verbundenen Probleme lassen sich anhand der A 20 gut illustrieren:

Katastrophe für das Klima

Von den 200 geplanten Kilometern A 20 sollen knapp 50 Prozent über organische Moorböden führen. Diese Böden sind natürliche Kohlenstoffspeicher, deren Zerstörung zu einer erheblichen Freisetzung von Treibhausgasen führen würde. Allein in den ersten beiden Bauabschnitten Ammerland und Wesermarsch würde der Aushub von 1,8 Millionen Kubikmetern Torf zu CO₂-Emissionen von 450.000 Tonnen führen.

Erhebliches Kostenrisiko

Im Bundesverkehrswegeplan von 2016 sind die Kosten für die A 20 noch mit 3,7 Milliarden Euro angegeben worden. Im Jahr 2022 ging die Bundesregierung dann von Gesamtkosten in Höhe von 6,6 Milliarden Euro aus. Inzwischen ist der Preis auf 9 Milliarden Euro gestiegen. Der Bau ist allerdings wegen der schwierigen Bodenverhältnisse mit erheblichen Risiken verbunden, welche die Kosten in die Höhe treiben können: Bis zu 20 Meter mächtige Torfschichten wirken wie Wackelpudding. Selbst nach einer aufwendigen Vorbereitung des Baugrunds ist es möglich, dass der Boden sich weiter bewegt.

Veraltet und unwirtschaftlich

Die Planung der A 20 basiert auf veralteten Annahmen, die einer Aktualisierung nicht standhalten. Eine vom Bundesumweltministerium in Auftrag gegebene Studie der TU Dresden bezeichnet zum Beispiel die Wirtschaftlichkeit der A 20 als „nicht robust“: Geänderte Rahmenbedingungen wie steigende CO₂-Preise führen dazu, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter eins fällt, der Bau der Autobahn also mehr Kosten verursacht, als er Nutzen bringt.

Alternativen zum Stau

Bisher besteht nur für den ersten Bauabschnitt der A 20 vollziehbares Baurecht. Positive Auswirkungen auf aktuelle Verkehrsprobleme wird es mit einer neuen Autobahn erst in Jahrzehnten geben – wenn überhaupt: Mit einer wesentlichen Entlastung der vorhandenen Autobahnen ist nicht zu rechnen, weil die A 20 weitab der Ballungszentren verlaufen soll, die das Ziel der meisten Autofahrer sind. Stattdessen würde zusätzlicher Kraftverkehr induziert.

Ein Ausbau der Infrastruktur und der Kapazitäten auf der Elbfähre zwischen Glückstadt und Wischhafen mit größeren klimaneutralen Fähren ließe sich dagegen relativ kurzfristig umsetzen und würde spürbare Verbesserungen für Pendler*innen schaffen. Außerdem sichert die Fähre weiterhin den Transfer für Landwirt*innen, Gefahrguttransporte, Fahrradfahrende und Fußgänger*innen über die Elbe. Sollte der Elbtunnel gebaut werden, ist die Existenz der Fähre grundsätzlich bedroht.

Nicht kurzfristig umsetzbar, aber deutlich zielführender zur Entlastung der Straßen, wäre ein Ausbau der Schieneninfrastruktur, wie zum Beispiel der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Leer: Dadurch könnte die Region westlich von Oldenburg deutlich besser an den schienengebundenen Nahverkehr angebunden werden.

Mittel für den Erhalt der Bundesfernstraßen fehlen

Der Bundesrechnungshof stellt in seinem Bericht zur Entwicklung des Haushaltsplans für das Verkehrsministerium für das Haushaltsjahr 2026 fest, dass zwar anscheinend im Haushaltsentwurf ausreichende Mittel für den Erhalt der Bundesautobahnen vorgesehen sind. Er halte es aber für wahrscheinlich, dass die Mittel nicht auskömmlich sein werden, weil der Bundesrechnungshof von einem deutlich höheren Bedarf für Brückenmodernisierungen ausgeht.

Für den Erhalt der Bundesstraßen seien bereits im Haushaltsentwurf 776 Millionen Euro weniger veranschlagt, als in der Erhaltungsbedarfsprognose des Verkehrsministeriums ermittelt.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt daher, Neu- und Ausbauprojekte zurückzustellen, um die Autobahn GmbH durch freiwerdende personelle und finanzielle Kapazitäten in die Lage zu versetzen, die Brückenmodernisierung vorrangig wahrzunehmen. Geld für neue Autobahnen auszugeben, erscheint angesichts dieser Ausgangslage für mindestens unverantwortlich.

Unterstützer*innen

Stephan Christ (KV Cloppenburg); Leonhard Pröttel (KV Wolfenbüttel); Torsten Schönebaum (KV Ammerland); Felix Langer (KV Braunschweig); Stefan Wübker (KV Ammerland); Mareen Guth (KV Osnabrück-Land); Cornelia Kuck (KV Ammerland); Anna Nawrath (KV Ammerland); Guido Hübner (KV Stade); Christian Schroeder (KV Gifhorn); Malte Lindenmeyer (KV Osnabrück-Stadt); Henning Hause (KV Hannover); Hans-Werner Gotthier (KV Ammerland); Philip Günther (KV Hannover); Carla Prinz (KV Stade); Alaa Alhamwi (KV Oldenburg-Stadt); Hilka Herden (KV Ammerland); Julia Stock (KV Hannover); Sabine Reents (KV Ammerland); Esther van Santen-Nguyen (KV Ammerland); Alexander Laatsch (KV Ammerland); Christian Hikisch (KV Cloppenburg); Martin Dörenkämper (KV Ammerland); Martin Trojahn (KV Cloppenburg); Patrik Schönfeldt (KV Ammerland); Marius Meyer (KV Hannover); Niklas Fabian (KV Ammerland); Gudrun Kundt-Bergmann (KV Ammerland); Birgit Rowold (KV Ammerland); Angelika Ernst (KV Ammerland); Christoph Behnke (KV Stade); Wilfried Böhling (KV Stade); Marius Meyer (KV Cloppenburg); Carolin Krieger (KV Ammerland); Felix-Nikolai Lange (KV Stade); Hannes Coners (KV Cloppenburg); Bettina Hüniken (KV Ammerland); Nico Albrecht (KV Stade); Ina Ecks (KV Stade); Astrid Lingener (KV Stade); Anne Rameil (KV Cloppenburg); Christoph Meier (KV Oldenburg-Stadt)