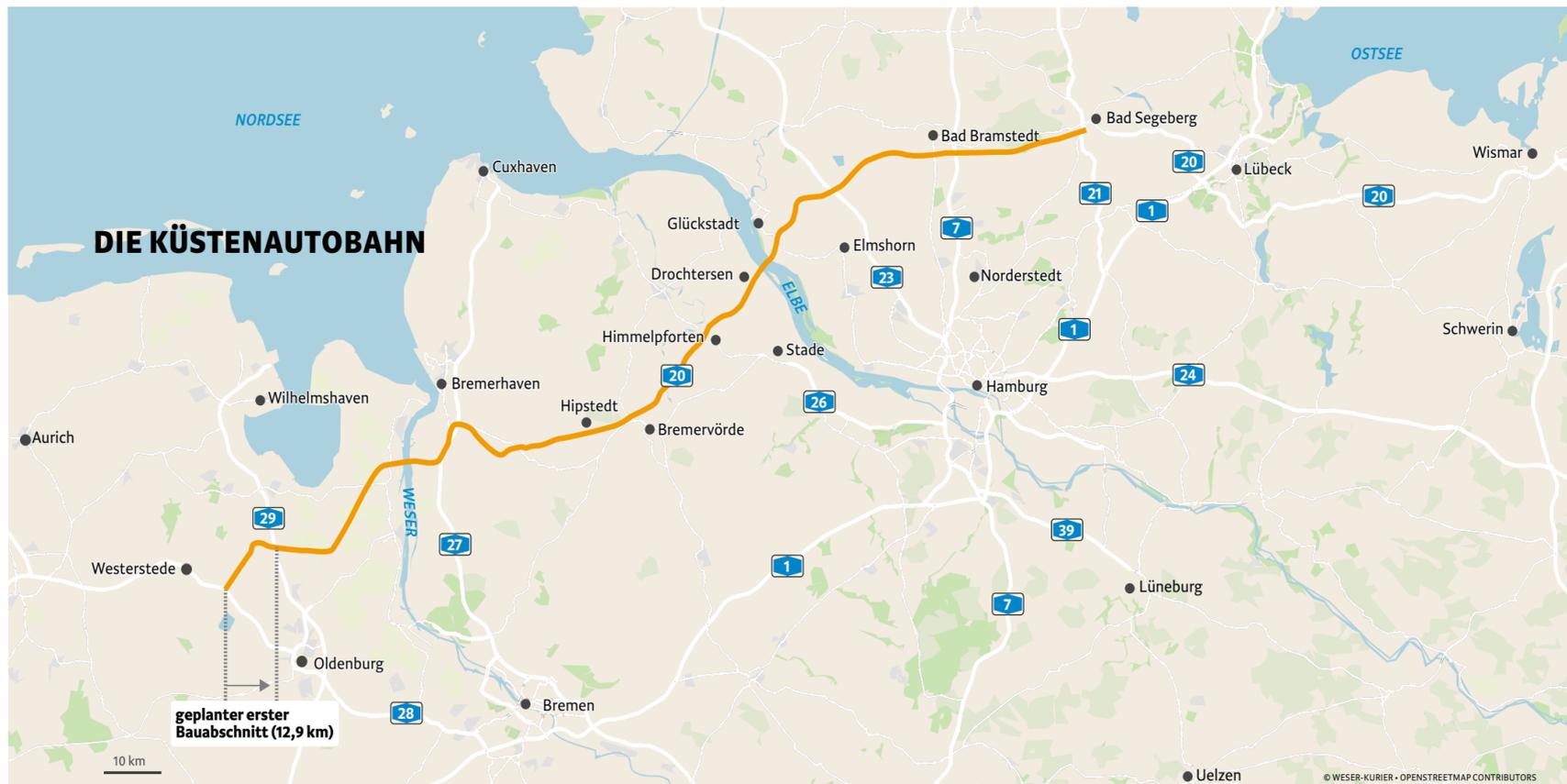


KÜSTENAUTOBAHN: RICHTER VERWIRFT DIE PLÄNE FÜR DEN ERSTEN BAUABSCHNITT IN NIEDERSACHSEN

Autobahn ausgebremst



VON JÜRGEN HINRICHS

Ein Teil der Küstenautobahn ist in Niedersachsen bereits fertig, was nach so langer Zeit aber kaum jemand weiß und formal auch nur halb stimmt. Das Stück Asphalt misst exakt 1636 Meter. Es hat eine viertel Milliarde Euro gekostet, viel Geld für so wenig Strecke, aber der Aufwand war nötig. Ein Tunnel unter der Weser, der Westertunnel, ist notgedrungen teuer.

Als vor 23 Jahren nach erbitterten, auch juristischen Auseinandersetzungen mit dem Bau begonnen wurde, war offiziell von einem Projekt zu Nutzen und Frommen der strukturschwachen Region an der Unterweser die Rede. Die Wirtschaft sollte aufblühen, das Gebiet links und rechts des Flusses endlich zusammenwachsen. Man versprach sich neue Gewerbegebiete, einen regelrechten Aufschwung. Das ist nicht passiert oder nur in geringem Maße und war vielleicht auch

nicht ernsthaft erwartet worden. Der Tunnel hatte eine andere Bedeutung, es wurde nur nicht offen darüber gesprochen. Die Planer sahen ihn als Bindeglied für ihren Traum von der großen Ost-West-Tangente zwischen Polen und Belgien, vom Güterband, an dessen Rändern Wachstum entsteht. In Erfüllung gegangen ist dieser Traum noch nicht, und seit Donnerstag, nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, rückt das einmal mehr in die Ferne. Die Richter in Leipzig haben den Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt im Ammerland für „rechtswidrig und nicht vollziehbar“ erklärt. Auf den 13 Kilometern zwischen der A28 bei Westerstede und der A29 bei Jaderberg darf vorerst nicht gebaggert werden.

Susanne Grube vom Naturschutzverband BUND hatte einen anderen Ausgang des Verfahrens erwartet. „Ich bin eher pessimistisch“, sagte die Aktivistin am Tag vor der Entscheidung im Gespräch mit dem WESER-KURIER. In der Verhandlung sei deutlich ge-

worden, dass die beiden wesentlichen Kritikpunkte am Bau der A20 – fehlender Bedarf und die Folgen für das Klima – außen vor bleiben. „Da wollte das Gericht nicht ran“, kritisiert die Biologin. Konkret bemängelt wurde vom 9. Senat stattdessen die Stickstoffberechnung für ein Fauna-Flora-Habitat-Gebiet, das in dem Planungsraum liegt. Hier seien den Behörden ein Fehler unterlaufen. „Die Stickstoffberechnung war von Anfang an sehr auf Kante genähert“, erklärte die Vorsitzende Richterin. Es sei nicht auszuschließen, dass das FFH-Gebiet beeinträchtigt werden könnte. Der Planfeststellungsbeschluss müsse an diesem Punkt nachgebessert werden.

Für Grube steht fest, dass die Autobahn nicht gebraucht wird, „ich halte sie für überflüssig“. Die 65-jährige Ammerländerin ist

„Gegen Autobahnen zu demonstrieren, ist noch nicht so sexy.“

Susanne Grube, BUND

seit 18 Jahren der Kopf des Widerstands gegen die Baupläne und auch sonst viel für den BUND unterwegs: „Ein Fulltime-Job im Ehrenamt.“ Eine Protestbewegung gegen die A20 ist aus dieser Arbeit nicht entstanden, im Gegenteil, der Widerhall hält sich in Grenzen.

Als im Mai ein Bündnis aus 18 Initiativen und Vereinen zu einer Verkehrswende-Demo in Oldenburg aufgerufen hatte, kamen 200 Menschen. „Gegen Autobahnen zu demonstrieren, ist noch nicht so sexy“, sagt Grube, die seit 18 Jahren gegen die Küstenautobahn kämpft. Ein Kampf gegen Windmühlen, so empfindet sie das: „Wir haben von Anfang an versucht, mit der Politik ins Gespräch zu

kommen, um auf sachlicher Ebene Argumente auszutauschen, es hat sich aber niemand darauf eingelassen.“

Für besonders gravierend hält die Frau vom BUND die Folgen für den Klimaschutz: „In den ersten beiden von insgesamt 18 Bauabschnitten würden allein durch den Aushub von Torf fast 450.000 Tonnen CO₂ freigesetzt – ohne dass dort ein einziges Auto gefahren wäre.“ Dazu kämen rund 50.000 Tonnen CO₂ pro Jahr durch den zusätzlichen Verkehr, den die Autobahn mit sich bringen würde. „Gerade Moorgebiete sind hervorragende Kohlenstoffspeicher, die uns beim Klimaschutz enorm voranbringen könnten.“

Neben den Gegnern des Autobahnprojekts haben sich auch die Befürworter zusammenschlossen und den Förderverein „Pro A20“ gegründet. Darin vertreten ist unter anderem Thorsten Raschen, CDU-Bürgerschaftsabgeordneter aus Bremerhaven. Er bezeichnet den Gerichtsbeschluss auf Nachfrage als „äußerst ärgerlich“. Die Entscheidung zeige ein-

mal mehr, dass es in Deutschland immer schwieriger werde, solche Schlüsselprojekte zu verwirklichen: „So kann sich unser Land nicht weiterentwickeln.“ Sollte die Küstenautobahn am Ende überhaupt nicht gebaut werden, wäre das ein schwerer Rückschlag für die gesamte Region.

Die Handelskammern in Bremen, Oldenburg und Stade sind nach eigener Darstellung ebenfalls enttäuscht darüber, wie das Gericht geurteilt hat. Immerhin aber sei der Bau der A20 nicht infrage gestellt worden. „Dies macht uns zuversichtlich, was die weiteren Bauabschnitte anbelangt“, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung. Die Bremer FDP nimmt den Fall als Beispiel, wie dringend es aus ihrer Sicht wäre, die Planung von Bauprojekten zu beschleunigen: „50 Jahre, wie bei der A20, sind eindeutig zu lang, um eine Volkswirtschaft wie Deutschland zukunftsfähig gestalten zu können“, erklärt Hauke Hiltz, hafenpolitischer Sprecher der FDP-Bürgerschaftsfraktion. **Kommentar Seite 2**

Das sagt die Schutzgemeinschaft

Die Umweltverbände laufen Sturm gegen die Küstenautobahn. Für sie stimmt die ganze Rechnung nicht, schon deshalb, weil nach ihrer Bewertung das Projekt drastisch teurer wird als von den Planern angenommen: Statt rund vier Milliarden Euro kämen beim Bau der A20 mindestens sieben Milliarden Euro zusammen. Die Kosten-Nutzen-Analyse – Grundlage für die Einordnung als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan – sei deswegen in keiner Weise belastbar und im Grunde nicht das Papier wert, auf dem sie steht.

In einem Fakten-Check der Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West aus Beverstedt kommen die Annahmen der A20-Befürworter auf den Prüfstand und werden aus Sicht der Gegner des Projekts in jedem Punkt widerlegt. Demnach sei es mitnichten so, dass die Küstenautobahn in greifbarer Nähe gerückt ist.

In einigen der 18 Bauabschnitte seien noch nicht einmal die langwierigen Genehmigungsverfahren eingeleitet worden. Auch sei es nicht richtig, dass die A20 für die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland benötigt werde: „Das Hinterland der Nordseehäfen liegt im Süden. Die Ost-West-Trasse der A20 verläuft für diesen Zweck in falscher Richtung“, heißt es in dem Papier.

Die Gegner sehen keinerlei Nutzen in dem Projekt Küstenautobahn. Mit den bestehenden Straßen, der Eisenbahn und den Wasserwegen gebe es gute Alternativen, die bei Bedarf im Vergleich zum Autobahnbau umweltfreundlicher und kostengünstiger ausgebaut werden könnten – auch für den Tourismus: „Die Urlauber in unserer Region suchen Ruhe und Erholung in der Natur. Die A20 würde beides zerstören.“ **HI**

Das sagt die Wirtschaft

Die Wirtschaft gibt richtig Gas für die Küstenautobahn. „Sie ist ein dringend erforderlicher Lückenschluss im transeuropäischen Verkehrsnetz, der den Güter- und Individualverkehr verbessert, bestehende Gewerbestandorte wettbewerbsfähiger und neue Ansiedlungen möglich macht“, erklären die Handelskammern von Bremen, Oldenburg und Stade.

Von kürzeren Fahrtstrecken würden die Häfen Bremerhaven, Brake, Cuxhaven, Nordenham, Stade und Wilhelmshaven profitieren. Einmal mehr dann, wenn, wie geplant und teilweise bereits im Bau, in Stade und Wilhelmshaven LNG-Terminals für die Anlandung von Flüssiggas entstanden sind. Mittelfristig werde dort grüner Wasserstoff verarbeitet.

Die Kammern glauben an das Prinzip „Industrie folgt Energie“, heißt es in der Mitteilung. Im

Zuge der Energiewende würden sich weitere Unternehmen an der deutschen Nordseeküste ansiedeln und damit Arbeitsplätze und Wertschöpfung schaffen. „Ein entscheidender Standortfaktor ist dabei eine gute Erreichbarkeit über die A20.“

Weitere Argumente der Kammern für den Bau der Küstenautobahn sind die bessere Vernetzung der Tourismusstandorte an der Küste und die Entlastung von Landstraßen und den stark befahrenen Hauptverkehrsachsen, wie die A1. Insgesamt stehe außer Frage, „dass das vordringliche Projekt im Bundesverkehrswegeplan ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis“ hat. Außerdem werde es einen umfangreichen Ausgleich für den Verlust an Natur geben, im beklagten Bauabschnitt sei diese Kompensation zu einem erheblichen Teil bereits umgesetzt worden. **HI**

Was die Moore für den Klimaschutz leisten

VON KATIA BACKHAUS

Als noch niemand Autobahnen baute, tauchten Moore gern als Gegenstand in der Literatur auf. „Weitläufig, öde und rätselhaft“ nannte Sherlock-Holmes-Autor Arthur Conan Doyle im Jahr 1901 die Feuchtgebiete, derer er nie überdrüssig werden könne. Andere schreckte genau das ab: Moore verkörperten nichts als Ödnis und Rückständigkeit, urteilte der Bremer Reiseschriftsteller Johann Georg Kohl Mitte des 19. Jahrhunderts. Fortschrittlich erschien es hingegen, sie trocken-zulegen und daraus land- oder forstwirtschaftliche Flächen zu machen.

Inzwischen würde man sich wünschen, die weitläufige, feuchte Ödnis jener Tage hätte noch Bestand: Moore gelten heute als einzigartige Lebensräume für Tiere und Pflanzen, tragen zum Schutz von Klima und Ar-

tenvielfalt bei und speichern Kohlenstoff. Das Bundesumweltministerium hat am 1. September 2021 eine „Nationale Moorschutzstrategie“ veröffentlicht. Deren Hauptziel ist es, die jährlichen Treibhausgasemissionen aus Moorböden bis 2030 um mindestens fünf Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent zu senken. Das soll durch die Wiedervernässung der Gebiete erreicht werden.

Kritik auch an Torfabbau

Doch zugleich sollen Teile der A-20-Trasse den Planungen zufolge über Moorböden führen, wo auch Torf abgebaut werden soll. Die Option, durch eine Renaturierung der Moore klimaschädliche Gase zu binden, werde damit förmlich zubetoniert, kritisiert der BUND, und stattdessen tonnenweise CO₂ freigesetzt. Das stehe dem Ziel der „Nationalen Moorschutzstrategie“ klar im Weg. Was genau haben Moorböden mit Treibhaus-

gasen zu tun? Moore haben einen nassen Torfboden, der zum großen Teil aus Kohlenstoff besteht. Torf entsteht, wenn sich Pflanzen zersetzen. Das Wasser und der Torf binden Treibhausgase – wird der Boden jedoch entwässert und dringt Sauerstoff ein, werden Kohlenstoff und Lachgas freigesetzt. Die Auswirkung dieses Prozesses auf das Klima ist laut Bundesumweltministerium 298-mal höher als bei CO₂.

Allein in Niedersachsen entweichen jedes Jahr etwa 10,6 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente aus den Mooren und kohlenstoffreichen Böden, teilt der Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) mit. Das entspricht etwa elf Prozent der gesamten niedersächsischen Treibhausgasbilanz. „Damit tragen diese Flächen maßgeblich zum Klimawandel bei, wobei der Hauptanteil (circa 90 Prozent) aus den landwirtschaftlich genutzten Mooren entweicht.“

Moore gelten heute als einzigartige Lebensräume für Tiere und Pflanzen, tragen zum Schutz von Klima und Artenvielfalt bei. Teile der A-20-Trasse sollen den Planungen zufolge über Moorböden führen

FOTO: VOGEL/DPA

