



## Bürgerinitiative gegen den Bau der A20/ A22

**Jörg Stark**  
Sprecher der BI

Datum 24.2.03

### Sprecher:

Jörg Stark, Breitenwisch 1,  
21709 Himmelpforten,  
Tel. 04144-230086  
Fax 04144-210045  
[Joerg-Stark@online.de](mailto:Joerg-Stark@online.de)

**E-Mail:** [Kontakt@a-20.de](mailto:Kontakt@a-20.de)  
**Internet:** [www.a-20.de](http://www.a-20.de)

### Weitere Mitglieder Sprecherkreis:

**Annette Buchholz** –  
Engelschoff  
**Frauke Engelbart** –  
Kranenburg  
**Wulf Barthel** –  
Burweg  
**Patricia Hager** –  
Engelschoff (Presse)  
**Ulrike Weber** –  
Engelschoff

### Spendenkonto:

Kt.Nr. 812296, BLZ  
24151116  
(Kreissparkasse Himmelpforten)  
Empfänger:  
BI/ z.Hd. Yvonne Jarck

### Kassenwartin:

Yvonne Jarck–Breitenwisch 3  
Himmelpforten („Zur Linde“)

### Mitgliedschaft

**Bürgerinitiative:**  
Kontakt Jörg Stark *oder* „online“  
via Homepage  
(keine Kosten)

BI gegen A20/ A22, Breitenwisch 1, 21709 Himmelpforten

Herr Christian Wulff  
Vorsitzender CDU-Fraktion/ CDU-Vorsitzender NDS  
Herderweg 5 a  
49086 Osnabrück

### Offener Brief: Autobahnplanung A22 in Niedersachsen

hier: Ihr Schreiben an von Ende Januar 2003

Sehr geehrter Herr Wulff,

wir gratulieren Ihnen zu Ihrem Wahlsieg am 2. Februar. Eine derart deutliches Wahlergebnis „verlangt“ nach einer sachorientiert-verantwortungsbewußten Politik für Niedersachsen. Im Vorwege der Wahl haben Sie ausführlich zu unseren Fragen bezüglich der Planungen zur A20/ A22 geantwortet. Wir bedanken uns für Ihre offenen Worte und die Ausführlichkeit der Antwort. Wir haben Ihre Meinung an unsere Mitglieder weitergegeben. Nachdem Sie Ihre dort geäußerte Meinung in den letzten Tagen öffentlich bekräftigt haben, möchten wir heute auf Ihre Gründe für eine A 22 eingehen. Wir möchten Sie davon überzeugen, dass es im Sinne Niedersachsens notwendig ist, die Sachargumente bei der weiten Planung in den Vordergrund zu stellen.

Sie führen hauptsächlich an:

1. Nutzen für das Land Niedersachsen durch Förderung der Wirtschaft in unserer Region.
2. Regelung der Waren- und Transitströme durch die A20/ A22.

#### **Zu 1.: Wirtschaftsförderung durch A20?**

Wirtschaftsförderung ist ein unbestreitbarer Nutzen von Investitionsentscheidungen. Entsprechende Untersuchungen über die Auswirkungen von Autobahnen in ländlichen Regionen (das Elbe-Weser-Gebiet gehört in diese Kategorie) sind diesbezüglich aber ernüchternd. Die Autobahnprojekte der Vergangenheit haben nicht zu Entwicklung der Wirtschaft in ländlichen Regionen geführt (siehe z.B. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung 1980, 1986, 1993/ Bundesamt für Bauswesen und Raumordnung 1999 – bitte informieren Sie sich auf den Seiten 11-17 in unserer beigegefügteten Studie)

Auch das Bundesverkehrsministerium konnte für die Planungen A20 keinen derartigen Nutzen u.a. in der Region nachweisen, in der für die A22 eine Planungsoption besteht. Auch das Landesstrassenbaurat konnte bei entsprechenden Voruntersuchungen für die A20 für die fragliche Region keine positiven Effekte im Jahr 2015 zweifelsfrei und nachweislich belegen. Die erwartete Wirtschaftsförderung (und damit ein Nutzen für das Land Niedersachsen), ist also nicht nachweisbar. Eine sachorientierte Politik muss sich aber an die Fakten halten und darf sich nicht auf Vermutungen und Annahmen stützen. Die Risiken und Nachteile (=Kosten) sind eindeutig zu hoch. In diesem Sinne kann für die A22 dann nur gelten: Stopp aller Planungsarbeiten.

## Zu 2.:      **Mobilität/ Regelung der Waren- und Transitströme?**

Alle bisherigen offiziellen Gutachten kommen eindeutig zu dem Schluss, dass die westlichste Elbquerung für die Entlastung der A1 und der Hamburger Elbtunnels im Jahr 2010/ 2015 nur minimale Bedeutung hat. Die Entlastung der Hamburger Elbquerungen wird bei etwa 6.000 Kfz liegen. Dies ist bei einem Gesamtvolumen von bis zu 150.000 Kfz am Hamburger Elbtunnel weniger als 5%. Da außerdem die Streckenlänge via A20 in SH deutlich größer ist und im privatfinanzierten Elbtunnel MAUT-Gebühren erhoben würden, werden überregionale LKW-Verkehre nicht nennenswert auf die A22 ausweichen. Dies zeigt sich auch an den für die A22 vom Bundesverkehrsministerium erhobenen Gesamtverkehrswerten. Es werden 24.000 Kfz-Bewegungen durch die Gutachter erwartet. Deutlich zu wenig für eine Autobahn und einen „MAUT-finanzierten Elbtunnel“.

Sie führen außerdem an, dass der **Elbtunnel bei Drochtersen privat finanziert** wird. Lt. Gutachten des PLANCO-Institutes (April 200) ist aber die westlichste Elbquerung privat nicht zu finanzieren, da die Renditeerwartungen bei dem zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommen unzureichend sind. Lediglich mit enormen öffentlichen Vorfinanzierungen von bis zu 80% ließe sich unter Umständen ein privater Investor für die „Drochtersen-Querung“ finden. Damit kann von Entlastung der öffentlichen Hand durch Privatinvestition keine Rede mehr sein.

Hinzu kommt, dass der geplante knapp 6 km lange Tunnel bisher wohl "schön gerechnet" wurde, was an folgenden Daten deutlich wird: Die veranschlagten Kosten für den Drochtersen-Tunnel liegen bei knapp 500 Mio €. Damit sollen die Kosten etwa 150 Mio € niedriger liegen als beim Wesertunnel, der nur 1,6 km lang ist. Der 4. Röhre des Hamburger Elbtunnel hat bei etwa einem Drittel der Länge und der Hälfte der Fahrspuren sowie vorhandener Tunnelinfrastruktur ebenso ca. 500 Mio € gekostet. Kostenmäßig vollkommen unberücksichtigt bleibt zudem die extrem aufwendigen Baumassnahmen im Moorgebiet von Kehdingen. Die A26 zählt aufgrund der ähnlichen Bedingungen deshalb zu den teuersten Autobahnen Deutschlands. Dies ist bei der Tunnel-Kostenrechnung nicht eingerechnet.

Dies sind nur einige der Fakten, die unsere Argumentation gegen eine A22 stützen.

Sie haben während des Wahlkampfes dankenswerterweise immer wieder betont, dass es im Sinne der Interessen Niedersachsens notwendig ist, Sachargumente bei der weiteren Planung in den Vordergrund zu stellen. In diesem Sinne bitten wir Sie dringend, Ihre Entscheidung pro A22 zu überdenken. Der Nutzen für Niedersachsen ist nicht nachweisbar. Die erwarteten Kosten (dies beinhaltet auch die „Folgekosten“) sind so hoch, das eine Entscheidung gegen die A22 Schaden vom Land abwenden würde

Vielmehr sollten die Mittel des BVWP für sinnvolle Infrastrukturprojekte genutzt werden. In unserer Region werden z.B. (insbesondere im Zuge der B73) Ortsumgehungen, schrankenlose Verkehrswege, Lärmschutzwälle und ökologische Verbesserungen beim Bau der bereits vorhandenen A26 benötigt.

Gerne würde wir Ihnen die über 1000 Unterschriften gegen einen Autobahnbau aus unserer Region persönlich überreichen. Wir freuen uns, wenn Sie nach Ihrer MP-Wahl Gelegenheit finden, mit uns für einige Minuten zu sprechen.

Freundliche Grüße  
Sprecher der BI gegen A20/ A22