

NG Nahrungsgäste = Anzahl Brutpaare, die außerhalb des Gebietes brüten, jedoch überwiegend im Gebiet nach Nahrung suchen

RL D / NI: Gefährdungsgrad nach Roter Liste Deutschland (WITT et al. 1996) und Niedersachsen (HECKENROTH 1995): 1 = vom Aussterben bedroht; 2 = stark gefährdet; 3 = gefährdet; V = Art der Vorwarnliste

Stetigkeit und Bedeutung des Vorkommens: Dargestellt ist, wie oft die Kriterien zur Einstufung des Vogelbestandes von internationaler oder nationaler Bedeutung erreicht worden sind (Kriterienwerte siehe Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 6/97).

erreicht: Bedeutung wurde in mindestens einem Erfassungsjahr erreicht

Mehrzahl der Jahre: Bedeutung wurde in der Mehrzahl der erfassten Jahre erreicht

jährlich: Bedeutung wurde in jedem Erfassungsjahr erreicht

Folgende für die Gebietsauswahl nicht ausschlaggebende Arten wurden im Gebiet außerdem regelmäßig nachgewiesen:

Anhang I: Zwerggans, Rothalsgans, Kornweihe, Wanderfalke, Schwarzkopfmöwe, Küstenseeschwalbe, Zwergseeschwalbe, Trauerseeschwalbe

Zugvögel: Zwergtaucher, Haubentaucher, Kormoran, Graureiher, Saatgans, Kurzschnabelgans, Tafelente, Reiherente, Schellente, Gänsesäger, Bläßhuhn, Austernfischer, Flußregenpfeifer, Seeregenpfeifer, Kiebitzregenpfeifer, Alpenstrandläufer, Flußuferläufer, Steinwälzer, Zwergmöwe, Heringsmöwe, Silbermöwe, Mantelmöwe, Uferschwalbe, Gartenrotschwanz, Pirol, Saatkrähe.

Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und Raumwirkung: Westtrasse der A20 steht im Widerspruch zur bundesdeutschen Verkehrspolitik

Einleitung

Schwerpunkt dieses Teils der Untersuchung sind die verkehrliche und räumliche Wirkung der Westtrasse A20 insbesondere für die Samtgemeindegebiete Himmelpforten und Oldendorf. Diese Wirkungen sind eng miteinander verknüpft und beeinflussen sich in Teilbereichen.

Kernaussagen und prognostizierte Zahlen Gutachtergruppe A20 (Lit. 1) und der PLANCO Consulting GmbH (Lit. 2) dienen im wesentlichen als Basis dieser Untersuchung

Allgemeine Betrachtungen

Der Verkehrsbericht 2000 stellt das Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Lit.3, kurz Bundesverkehrsministerium) seine „Integrierte Verkehrspolitik“ als Konzept für eine mobile Zukunft vor. Es „sieht seine wesentliche Aufgabe darin, die Mobilität von Menschen und Gütern zu sichern und gleichzeitig die unerwünschten Folgen des Verkehrs auf ein vertretbares Maß zu begrenzen. Wichtige Punkte sind:

- die Zusammenführung von Raum- und Verkehrsplanung
- die Vernetzung der Verkehrsträger
- die Verbesserung des Umweltschutzes“.(Lit.3,S.15)

Das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs in Deutschland bezogen auf die Bundesautobahnen hat sich in den vergangenen 30 Jahren insgesamt nahezu verdreifacht auf 11.427 km (Lit.4, Bundesamt für Straßenwesen). Auch die Fahrleistungen in Deutschland änderten sich in diesem Zeitraum um fast ein 20-faches auf insgesamt 639,3 Mrd. km auf bundesdeutschen Autobahnen.

Hierzu hat Dr. Konrad Schliephake in „Raumbezogene Verkehrsforschung – Realitäten und Analyseansätze“ (Lit. 5, S. 38) bereits für 1992 festgestellt, daß 49% der 448 Mrd. Fahrzeugkilometer per PKW, LKW und Bus auf westdeutschen Straßen für Freizeit und Urlaub aufgebracht werden, also fast 50 % zu konsumorientierten Zwecken.

In anbetracht dieser Tatsachen zieht das Bundesverkehrsministerium folgende Konsequenz (Lit. 3, S.16): „Das Wachstum (hier der Verkehrsleistungen) sollte vor allem in Transitländern wie Deutschland nicht – wie in den vergangenen Jahrzehnten – weit überwiegend von der Straße übernommen werden.“ Der kombinierte Verkehr erhält nun einen verkehrspolitischen Schwerpunkt.(Lit.3, S.15)

Des weiteren werden im Verkehrsbericht Aussagen zu Umweltschutz und Raumwirksamkeit von Verkehrsprojekten getroffen. Dabei sollen Infrastrukturprojekte differenziert geprüft werden. Die Umweltrisikoeinschätzung (URE) wurde erweitert (Lit. 3, S. 65):

„Die im geltenden Bundesverkehrswegeplan enthaltene Konzeption wurde weiterentwickelt. Die wichtigsten Ergebnisse der Modernisierung sind (u.a.):

- die verbesserte Berücksichtigung von Kulturlandschaften, von unzerschnittenen verkehrarmen Räumen und von hochempfindlichen Gebieten,
- die frühzeitige und angemessene Berücksichtigung möglicher Konflikte mit dem europäischen Naturschutz (FFH- und Vogelschutzgebiete),...

Zur Raumwirksamkeitsanalyse wurde ein neues Zielsystem mit zwei Gruppen entwickelt. Besonders die erste Gruppe „Verteilungs- und Entwicklungsziele“ ist hier von Bedeutung. Es wird auf das System „Zentraler Orte“ zurückgegriffen. Dazu heißt es (Lit. 3, S.66): „Sie haben Versorgungsfunktionen für ihre jeweiligen Verflechtungsräume und – speziell in ländlichen Bereichen – auch die Funktion von Entwicklungszentren für die ganze Region.“ Und weiter: „Raumordnerische Kriterien für die Bewertung von Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans müssen daher erkennbar machen, in welchem Umfang ein Projekt zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung und der Verbindung von Zentralen Orten beiträgt.“

Im weiteren wird hier untersucht,

- ob die bisher angeführten Einzelaspekte der deutschen Verkehrspolitik bei der Beurteilung der geplanten Infrastrukturmaßnahme A20 (besonders Westtrasse) berücksichtigt werden und
- welche Konsequenzen sie für die Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf haben würde.

Räumliche Wirkung der A20 Westtrasse für die Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf

„Bereiche potentieller Trassenkorridore, die in Niedersachsen weit westlich auf der Linie Elsdorf – Bremervörde - Drochtersen verlaufen, sind wegen der Vielzahl und des Umfangs der Konflikte mit Natur und Landschaft als äußerst schwierig einzustufen. Da vorgezogene Modellrechnungen nur eine relativ geringe verkehrliche Bedeutung einer solchen Verbindung aufzeigen, so daß auch nur ein vergleichsweise geringer Nutzen zu erwarten ist, wurden diese Bereiche nicht weiter untersucht.“(Lit.1, S.11)

Trotz dieser eindeutig negativen Bewertung durch die offizielle Gutachtergruppe wurde eine Westtrasse in die aktuellen Planungen zur A20 aufgenommen.

Speziell für die Elbquerung bei Drochtersen, die im Zuge anderer Trassenvarianten Gegenstand der Untersuchungen der Gutachtergruppe A20 war, gilt, daß sie in Niedersachsen sehr konfliktreich ist (Lit.1, S.13). **Die von der Westtrasse betroffenen Regionen bieten fast ausnahmslos hohe bis**

sehr hohe Raumwiderstände (s.a. Ökologie, Karte der Planungsgruppe Ökologie + Umwelt). Sie quert ebenso wie Variante I „auf weiten Strecken Landschaften besonderer Bedeutung und große, bisher störungsarme Räume“ (Lit.1, S.29).

Daher ist es nicht nachvollziehbar, dass die Westtrasse überhaupt noch in die Planung aufgenommen wurde – dies insbesondere unter Einbeziehung der Umweltrisikoeinschätzung (s. Allgemeine Betrachtungen).

System „Zentrale Orte“

Zahlreiche Politiker aus dieser Region setzen sich ebenso wie einige Organisationen (u.a. IHK) verstärkt für das Projekt A20-Westtrasse ein. Sie erhoffen sich regionalwirtschaftlichen Aufschwung durch bessere Erreichbarkeit (s.a. Kapitel Wirtschaftliche Aspekte“).

Im Zusammenhang mit den Wirtschaftsaspekten wird an dieser Stelle hinsichtlich der Raumwirksamkeit auf das System der „Zentralen Orte“ eingegangen. Unterstützt wird danach ein Projekt, das „zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung und der Verbindung von Zentralen Orten beiträgt.“ (Lit.3, S.66) Im betrachteten Streckenabschnitt der Westtrasse A20 sind jedoch keine „Zentralen Orte“ zu finden, für die sich eine solche Verbesserung ergeben würde. Bestenfalls werden in deren Verlauf die Orte Zeven und Bremervörde miteinander verbunden, was allerdings bereits über die B71 gewährleistet ist. Die Gutachtergruppe A20 äußert sich zum Thema „Zentrale Orte“: „Die Trassenführung sollte möglichst so gewählt werden, dass sie eng an den zentralen Orten höherer Ordnung vorbeiführt. Hierdurch kann eine Erhöhung ihrer Standortqualität durch eine Bündelung der Funktionen Arbeiten und Wohnen erzielt werden, die aus raumordnerischer Sicht für die Gesamtregion positiv zu bewerten ist.“ (Lit.1, S.5). Der gewünschte regionalwirtschaftliche Aufschwung wird sich – wenn überhaupt- daher nur im Bereich Stade entwickeln.

Entlastung des lokalen Bereiches

Auch die „Entlastung im lokalen Bereich“ ist ein Ziel der Verkehrspolitik. Vom Grundsatz her, ist dieses Ziel zu befürworten, kann aber aufgrund der entstehenden Verkehrsströme (im wesentlichen B73) nicht realisiert werden. Für die B73 ist eine gegenteilige Wirkung zu erwarten, da **bei der Westtrasse A20 die direkte Verbindung zwischen A20 und A26 fehlt**. Die bereits jetzt schon mit ca. 30.000 Fahrzeugen in 24h überlastete B73 würde dann noch stärker befahren (Lit.6). Dies widerspricht eindeutig dem erklärten Ziel deutscher Verkehrspolitik hinsichtlich der „Wirkung auf bebaute Bereiche und auf den Menschen“, bezogen auf die Bedarfsprüfung für Bundesfernstraßen (Lit.3, S. 66). Es heißt hier, „daß durch die Einbeziehung städtebaulicher Effekte sichergestellt wird, daß Infrastrukturmaßnahmen des Bundes nicht nur der Erschließung und Verbindung, sondern – im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrsplanung von Bundesfernstraßen - auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Unverträgliche Neubelastungen in empfindlichen Bereichen sollen möglichst vermieden werden.“ Durch eine Westtrassierung A20 käme es zu einer unzumutbaren Mehrbelastung der Anwohner und Nutzer der B73, da diese die Hauptverbindung zwischen A20 und A26 darstellt. Ortsumgehungen sind bisher nicht vorgesehen und angesichts der leeren Kassen auch auf lange Sicht nicht zu erwarten, „da große Investitionsprojekte miteinander um immer knappere Haushaltsmittel konkurrieren“ (Lit3, S.55). So wird mit der Planung der Westtrasse A20 bereits im Vorfeld der Grundstein für weiteren Straßenbau gelegt.

Anbindung an Hamburg

Ein weiterer Aspekt zur regionalen Entwicklung der Samtgemeinden Himmelpforten/ Oldendorf ist die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrum¹ Hamburg. Horst Lutter konstatierte 1993 (Lit.5, S.145) , dass Regionen, die ein solches Zentrum innerhalb einer Stunde erreichen können, zum sogenannten weiteren Agglomerationsraum gehören und sich somit im Vergleich zu anderen Regionen in zentraler Lage befinden. Dies trifft auf Himmelpforten/ Oldendorf per Bahn schon heute zu. Zusätzlich verfügt die hiesige Region zur Zeit noch über eine hohe Wohn- und Lebensqualität, insbesondere eine hohe Umwelt- und Erholungsqualität, so dass sie prädestiniert ist als sehr guter Wohnstandort mit guter Erreichbarkeit Hamburgs. Dies wird durch den Bevölkerungswachstum im Landkreis Stade (plus 9,1%) bis zum Jahre 2015 bestätigt (lit. 1, S.7). Aber gerade wenn man das gewünschte Wachstum der Gemeinden und Orte bedenkt, muß man berücksichtigen, dass durch den Bau einer Autobahn die Wachstumskapazitäten (z.B. Siedlungsbegrenzung in Himmelpforten) zusätzlich eingeschränkt werden.

Es ist also abschließend festzustellen, daß sich die Regionalpolitiker in der trügerischen Hoffnung eines regionalwirtschaftlichen Aufschwungs klar über die Zielsetzung der deutschen Verkehrspolitik hinwegsetzen, indem sie den Bau der Westtrasse A20 fordern. Dieses Bauvorhaben kann bei einer Projekt- Umweltrisikoeinschätzung nur negativ bewertet werden, es führt zu keiner Verbindung zwischen Zentralen Orten im Landkreis Stade und durch die fehlende Verbindung zur A26 kommt es anstelle einer angestrebten „Entlastung im lokalen Bereich“ zu einer unzumutbaren Mehrbelastung, die wiederum auch noch weiteren Straßenneubau fordern wird. Außerdem wird sich die wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen weiterhin auf Hamburg und sein direktes Umfeld konzentrieren (Lit.1, S.8), wohingegen Himmelpforten und Oldendorf ihre derzeit guten Wohnqualitäten mit dem Bau einer Westtrasse durchaus gefährden.

Anschluß und Fahrtzeit an die/ zur Metropolregion Hamburg

Der Verlauf der Westtrasse der A20 ist in unserer Region als Süd- Nord- Achse mit einer Distanz von rund 80 km zu Hamburg geplant. In Schleswig- Holstein kreuzt sie dann sowohl die A23 als auch die A7 und schließt dann in einem Bogen wieder an die A1 bei Lübeck an.

In der politischen Diskussion wird häufig die Wege- bzw. Zeitersparnis für den Anschluß nach Hamburg als Argument für die Westtrasse genannt. Für Himmelpforten beträgt die Strecke über die B73 bis Hamburg Mitte rund 70 km, bei gleichem Zielort über die A20/A23 jedoch rund 90 km. Hier liegt also offensichtlich keine Streckenverkürzung vor. Auch eine Zeitersparnis ist trotz Autobahn nicht zu erwarten, da sich an der Streckenführung Richtung Hamburg ab A23 nichts ändert. Es kann im Einzelfall zu einer Wegeverkürzung kommen, wenn das Ziel im Nordwesten Hamburgs liegt. Für den Anschluß an die Metropolregion Hamburg bedarf es einer West- Ost- Achse, die in Form der B73 und auch über die Schienenanbindung vorliegt. Entsprechende Fahrtzeitberechnungen bis zur Hamburger Innenstadt über die beschriebene Route liegen ab Himmelpforten bei ca. 80 Minuten. Im Vergleich zu heute macht das eine Ersparnis von 10 Minuten Fahrtzeit.

Auch im Zuge der zukünftig streckenabhängigen Besteuerung der LKW's ist die Westtrasse der A20 ein unsinniges Projekt, denn es ist naheliegend, das zumindest ein Teil des Transitverkehrs Nebenstrecken wählen wird, um diese Besteuerung möglichst gering zu halten.

Verkehrliche Wirkung der Westtrasse A20 für die Samtgemeinden Himmelpforten und Oldendorf

Die verkehrliche Wirkung einer Straßenplanung wird in verschiedenen Aspekten gemessen. Da die Planung der A20 ursächlich zur Entlastung der Metropole Hamburg entwickelt wurde, ist zunächst die derzeit aktuelle Nutzungsrate der Straßen dieser Stadt und die prognostizierte Nutzung zu

¹ Agglomerationszentrum: „.....sind die wirtschaftlichen aktivsten Räume mit der größten Konzentration von Betrieben, Beschäftigten und Nachfragern und den vielfältigsten und hochwertigsten Dienstleistungsangeboten.“ (Lit.5, S.145)

betrachten. Die Zahlen des vorliegenden Gutachtens der Gutachtergruppe A20 (Lit.1, S.6) basieren auf der Verkehrssituation Hamburgs von 1993 und besagen, daß nur ~25 % der Verkehrsbelastungen auf den Autobahnen A1 und A7 überhaupt Durchgangsverkehre sind, nämlich ~50.000 KFZ/Tag an Normalwerktagen. Prognostisch werden diese Zahlen noch weiter ansteigen (Lit.1, S.25 – Tabelle s. Anhang). 2010 ist deswegen als Bezugsjahr gewählt worden, weil man dies als Freigabejahr für die A20 angenommen hat. Für die fünf untersuchten Varianten sind drei verschiedene Elbquerungen geprüft worden. Dabei wurde deutlich, daß „**je weiter entfernt von Hamburg eine Variante die Elbe quert, umso geringer ist ihre großräumige Wirkung, da der Weg- Zeitvorteil der A20 gegenüber der A1 / A7 mit zunehmender Entfernung zu Hamburg abnimmt.**“ (Lit.1, S.24) Die westliche Elbquerung bei Drochtersen, die auch für die Westtrasse in Frage käme, bringt mit bis zu 50% weniger Verkehrsbewegungen im Vergleich zu anderen Varianten für Hamburg die geringste Entlastung.

Als zweiter Faktor muß der Bedarf nach einer neuen Straße anhand der prognostizierten Belastung geprüft werden. Da die Elbquerung auch als Investitionsprojekt für eine Privatfinanzierung überlegt wird, spielt nicht nur der Nutzungsfaktor alleine eine wichtige Rolle, sondern auch die Kosten für den Tunnelbau, da diese in Form einer Maut letztlich wieder vom Nutzer getragen werden soll. Eine Maut jedoch hat wiederum einen Einfluß auf die Frequentierungsrate des Elbtunnels, sie wirkt sich um ca. ein Drittel senkend aus. „Diese Fahrten werden weiterhin auf den bisherigen Routen durchgeführt.“ (Lit.1, S.35) Die Drochterser Elbquerung wird sowohl ohne als auch mit Maut am geringsten genutzt werden (16.300 – 21.800 KFZ/Tag ohne Maut, 11.800 – 18.100 KFZ/Tag mit Maut; Lit.1, S.26). Dabei ist es besonders auffällig, „daß der gesamte Schnitt durch die extrem niedrigen Mautwerte in Niedersachsen gedrückt wird. Dieses wird insbesondere bei den Lastzügen deutlich. ... Hier wirkt sich die durch die Alternativrouten und Umgehungsmöglichkeiten geringe Zahlungsbereitschaft besonders deutlich aus.“ (Lit.2, S.19). Außerdem ist die westlichste Elbquerung mit einem Baukostenfaktor von derzeit berechneten ~784 Mio. DM (Lit.2, S.9) die zweit teuerste Variante. Dies führt durch eine geringe Verkehrsfrequentierung zu einer unrentablen Investition. Die allgemein eher schwache Nutzung der A20 hat Dr. Klaus Horn bereits in „Verkehrsnetze als Analyse- und Planungswerkzeuge in der Raumordnung“ (lit. 5, S.218) dargestellt. Die „Prognose der Verkehrsströme für den Zustand nach dem Aus- oder Neubau aller betrachteten Straßen“ (gemeint sind die Straßenbauprojekte nach dem noch gültigen Bundesverkehrswegeplan) zeigt eine Auslastung von < 75% der Grenzkapazität für die A20. Dies entspricht im Regelfall einer geringen Belastung von < 40.000 KFZ/24h gemäß Funktion eines RAS-Typs (Richtlinie für die Anlage von Straßen) und ist für die Westtrasse noch geringer einzustufen, da die Verkehrszahlen noch deutlich unter den notwendigen (d.h. gerechtfertigten) Werten für einen Neubau liegen.

Induzierter Verkehr

„Unter induziertem Verkehr wird Neuverkehr verstanden, der ausschließlich auf verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsnetz zurückzuführen ist und der ohne die jeweilige Maßnahme nicht entstanden wäre“ (Lit.3, S.67). Er ist u.a. gerade heute eine Ursache für das enorme Verkehrswachstum in Deutschland (weitere Information s. Anhang). An den vorliegenden Zahlen der Gutachtergruppe A20 (Lit.1, Abb. 5,6) ist abzulesen, dass dies zumindest zu einem Teil berücksichtigt wurde. Es wird für das Jahr 2010 ein Verkehrszuwachs um 25.000 KFZ/Tag auf den Ausfallstraßen Hamburgs prognostiziert (im Vergleich zwischen Bezugs- und Planfall). Induzierter Verkehr erstreckt sich aber oftmals nicht nur auf die neue Straße und deren Verlängerung, sondern auch auf nachgeordnete Verkehrsträger (Land- und Kreisstraßen). Sie werden sowohl durch verlagerte Verkehrsströme (unverändertes Ziel, neuer Weg) als auch durch solche, die durch den Straßenneubau erst entstehen (neues Ziel), enorm belastet.

Um einen Maßstab für das Ausmaß dieses Verkehrszuwachses durch induzierten Verkehr zu erhalten, läßt sich dieser überschlägig berechnen (Lit.7, S.36/37). In der Berechnung wird nicht unterschieden, in wie weit sich dieser Verkehr auf veränderte oder neue Verkehrsströme bezieht, sondern es wird die Gesamtmenge des Neuverkehrs über eine Weg-Zeit-"Schiene" ermittelt

(vereinfachte Berechnung). Als Maßstab werden zusätzlich fahrbare Kilometer angegeben, die der einzelne Verkehrsteilnehmer wieder in den Verkehr investiert unabhängig davon, ob dies für veränderte oder gar neue Wege geschieht. Für die Berechnung benötigt man die Kenntnis über die durch die neue Straße gewonnene Zeit, die für die Westtrasse anhand der nachfolgenden Daten geschätzt und als Grundlage verwendet wird:

- Strecke Elsdorf- Zeven- Bremervörde- Drochtersen ~ 78 km über **Bundesstrassen** (B71 und B495), Durchschnittsgeschwindigkeit ~60 km/h per PKW, Zeitaufwand etwa 1,30 Std (= **78 Min.**)
- Strecke via **A20** zu Anfang etwa parallel, ab Bremervörde dann über Himmelpforten nach Drochtersen ~62 km, Durchschnittsgeschwindigkeit hier angenommen mit 120 km/h per PKW, Zeitaufwand etwa 0,52 Std. (= **31,2 Min.**)

Die sich daraus ergebende Zeitersparnis von 47 Minuten wird lt. Studien (Lit.7, S.13) zu 100% in den Verkehr reinvestiert durch weitere/längere und/oder häufigere Fahrten, das s.g. "konstante Reisezeitbudget". Untersuchungen belegen sogar, daß es einen Zuwachs der im Verkehr zugebrachten Zeit bei zunehmendem Verkehrsangebot gibt (Lit.7, S.13). Deutsche Verkehrswissenschaftler gehen eher davon aus, daß nicht alle Verkehrsteilnehmer die gewonnene Zeit in den Verkehr reinvestieren und setzen daher einen mindernden Faktor $\varepsilon_v=0,75$ an. Dies ist auch bei den im Anhang dargestellten Berechnungen berücksichtigt worden. Dabei ergibt sich für den einzelnen Verkehrsteilnehmer der neuen Straße (A20) eine zusätzlich fahrbare Strecke von **35 km via Landstraße oder 70 km via Autobahn** bei sogar geringerem Zeitaufwand (Faktor $\varepsilon_v=0,75$), die tatsächlich auch durch veränderte oder neue Verkehrsströme gefahren werden. **Dieses Phänomen führt den Bau einer neuen Straße mit der Absicht der Verkehrsreduzierung (Zeit- u./o. Wegeersparnis) schlichtweg ad absurdum!**

Außerdem kommt es u.a. zu einer weiteren Trennung der Funktionen Arbeiten und Wohnen sowie auch zu einem erhöhten Treibstoffverbrauch. Die Gutachtergruppe A20 gibt z.B. für den Streckenabschnitt Stade – Horneburg via Autobahn einen Verkehrszuwachs von 14.000 KFZ/24h in 2010 an (Lit.1, Abb.6). Der für diesen Autobahnteilabschnitt entstehende induzierte Verkehr beinhaltet einen **Treibstoffmehrerverbrauch** von **4,67 t** (eigene Berechnungen s. Anhang). Wenn man bedenkt, dass ein großer Anteil der Schadstoffemissionen bereits 1990 nur in Westdeutschland durch Verkehr verursacht wurde (Tab. s. Anhang), läßt sich das Bauvorhaben A20-Westtrasse kaum mit dem Gedanken der geforderten CO₂- Reduktion vereinbaren. Sie ist die längste Trassenvariante, die ein nicht zu unterschätzendes Potential an induziertem Verkehr nach sich ziehen wird sowie zusätzlichen Treibstoffverbrauch, ansteigende Schadstoffemissionen und letztlich auch die Forderung nach noch mehr neuen Straßen (wie bereits im Kapitel Raumwirkung beschrieben). Dies gilt mit veränderten Größenordnungen natürlich auch für andere Trassenvarianten.

Fazit

Eine westliche Trassenführung der A20 beinhaltet den geringsten Entlastungsfaktor für Hamburg und verbessert die Anbindung an die Metropole nicht. Die sowieso **als geringfügig einzustufende Belastung (= Ausnutzung) der A20** reduziert sich zusätzlich durch den westlich gelegenen Verlauf und die eventuelle Einführung einer Maut. Sie bedeutet keinen Weg- Zeit- Vorteil gegenüber der A1/A7 für den Fernverkehr, insbesondere im Hinblick auf die streckenabhängige Besteuerung des Lastverkehrs. Desweiteren wird es erheblichen Neuverkehr geben, der u.a. zu einer außerordentlichen Belastung der B73 und weiteren Verkehrsträgern führen wird.

Weder aus regionaler Sicht noch im überregionalen Kontext ist also ein nennenswerter verkehrlicher Nutzen festzustellen. Die enormen Kosten, die Zusatzbelastungen für Mensch und Umwelt durch induzierten Verkehr und die Zerstörung bzw. Zerschneidung einzigartiger Landschaften sind daher rational nicht zu begründen.

Einzig der politische Wille, verbunden mit den an ein solches Projekt geknüpften, vermeintlich positiven Erwartungen, hat diese Trasse ins Leben gerufen, **obwohl sie bereits im Vorfeld von den Gutachtern abgelehnt und darum auch nicht mit in die Untersuchungen aufgenommen worden ist**