



## Hintergrundinformation zur Presseinformation vom 14.11.2011:

### Weder als Hinterlandanbindung noch sonst von nachweisbarem Nutzen

Kritiker der A22/20 sehen sich durch Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt

**Im Juni hatte der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 eine Nutzenanalyse der Funktion der Küstenautobahn als Hinterlandanbindung der Seehäfen vorgelegt. Diese Nutzenanalyse war im Auftrag des Autobahnfördervereins Pro A20 vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) kritisch geprüft worden. Nachdem die Initiativen das Prüfergebnis des ISL auch im Original eingesehen haben, nehmen sie nun wie folgt Stellung:**

Wir begrüßen uneingeschränkt den Weg zu einer fundierten sachlichen Auseinandersetzung, den der Förderverein Pro A20 mit dem Auftrag an das ISL eingeschlagen hat. Das ISL bescheinigt der Studie der Autobahngegner, dass sie bis auf kleine Schwächen handwerklich ordentlich gemacht sei und das Thema gut gesetzt habe. Der wesentliche Kritikpunkt an der Studie ist, dass diese sich allein auf die Hinterlandanbindung fokussiere und andere Effekte, wie die Aufnahme des großräumigen Transitverkehrs und die eventuelle Stärkung der regionalen Wirtschaft, unbetrachtet lasse (1).

Wir haben uns in unserer Studie bewusst auf die Funktion Hinterlandanbindung konzentriert, weil

- die A22/20 von ihren Befürwortern immer wieder mit dem Argument, sie diene der Hinterlandanbindung, begründet wird - insbesondere dann, wenn es darum geht, ihre Bedeutung für Deutschland insgesamt hervorzuheben (2). So wurde ein dringender Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen und als wichtiger Beitrag dazu die A22/20 auf parlamentarischen Abenden der norddeutschen Bundesländer in Berlin angemahnt; Ministerpräsident McAllister begründet gegenüber Bundesverkehrsminister Ramsauer seine Forderung nach höheren Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur im Norden Niedersachsens mit der nationalen Bedeutung der Hinterlandanbindung der Seehäfen; der Sprecher des niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums erklärt die A22/20 für zwingend erforderlich als Hinterlandanbindung der Seehäfen; Herr Ferlemann wird nicht müde zu betonen, dass die Hinterlandanbindung und damit die A22/20 hohe Priorität im Bundesverkehrsministerium genießen; und Herr Schiffer, Vorsitzender des Fördervereins Pro-A20 und Geschäftsführer von EUROGATE, hat wiederholt – z.B. bei der Enthüllung des A22-Werbebanders vor dem EUROGATE-Firmensitz und bei Entgegennahme der Linienbestimmungsunterlagen - betont, dass insbesondere die Hafenwirtschaft auf die A22/20 als leistungsstarke Hinterlandanbindung angewiesen ist. Allerdings äußert Herr Schiffer nun nach Erstellung des Gutachtens zur Hinterlandanbindungsstudie der Autobahngegner durch das ISL, dass der eigentliche Zweck der Küstenautobahn die Förderung der regionalen Wirtschaft sei (3).
- Das jetzt von Herrn Schiffer nach seinem Sinneswandel vorgebrachte Argument der regionalen Wirtschaftsstärkung bedurfte und bedarf keiner weiteren Studie. Die regionalen Wirtschaftseffekte von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in mehreren unabhängigen Arbeiten wissenschaftlich untersucht worden. Übergreifend zusammen gefasst haben diese fundierten Arbeiten zum Ergebnis, dass in Ländern wie Deutschland mit entwickelter Ökonomie und schon gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur zusätzliche positive Wirtschaftseffekte von Autotobahnneubauten kaum nachzuweisen sind. Zwar können durch



den Bau von Autobahnen weitere Investitionen ausgelöst werden. Arbeitsplätze werden über die Planungs- und Bauphase hinaus aber nicht nachweisbar geschaffen. In strukturschwachen Gebieten besteht sogar die Gefahr, dass sich durch die verstärkte Konkurrenz and den daraus resultierenden Rationalisierungsdruck die Probleme auf dem Arbeitsmarkt verschärfen (4, 5, 6). Erhebungen haben zudem gezeigt, dass mit raumbedeutsamer Verkehrsinfrastruktur, die ursprünglich mit dem Ziel des Abbaus von Disparitäten zwischen prosperierenden und weniger wohlhabenden Regionen geplant und geschaffen wurde, letztendlich das genaue Gegenteil erreicht wurde. Die erhöhte Mobilität setzt Wanderungsbewegungen der Bevölkerung in Gang. Die Bevölkerungsstruktur verschiebt sich, Verlierer sind vor allen Dingen die ländlich geprägten Räume (7). Statistisch ist weder ein signifikanter Zusammenhang zwischen Autobahnanbindung und Investitionen im Produzierenden Gewerbe noch der Arbeitsmarktentwicklung erkennbar. In Ostdeutschland, wo in den vergangenen beiden Jahrzehnten viele Autobahnen wie die A20 neu angelegt wurden, ist die Korrelation sogar leicht negativ (8). Deutschlandweit ist eine Steigerung des Güterverkehrs festzustellen, die der Entwicklung der Wirtschaft davonläuft. Zwischen 1994 und 2005 ist die Transportleistung des Güterverkehrs (inklusive der Seeschifffahrt) um 62 % gestiegen und damit fast viermal so stark wie das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 16 % (9). Güterverkehr fördernde Investitionen tendieren also auch volkswirtschaftlich Richtung unrentabel.

Ausgehend von diesen wissenschaftlichen Ergebnissen wird die A22 genauso wenig einen positiven Effekt für die regionale Wirtschaft und den Arbeitsmarkt entfachen wie sie den Zweck der Hafenhinterlandanbindung erfüllen kann. Bereits in einer Studie aus dem Jahr 2003 (10) hat das ISL gemeinsam mit der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Freiburg, gezeigt, dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird. Der größte Effekt besteht danach in der Verlagerung von Transitverkehren zwischen Westdeutschland/Frankreich und Schleswig-Holstein/Dänemark in die norddeutsche Küstenregion. Prognostiziert sind 13 – 15 Tausend dem großräumigen Transitverkehr zuzuordnenden LKW/Werktag (10). Die daraus resultierenden Beeinträchtigungen, die die Einwohner der anliegenden Ortschaften durch Lärm, Abgase, Feinstaub und den Verlust an Erholungsmöglichkeiten im Freien erfahren werden, sind offensichtlich. Durch Orte wie Loxstedt, um die die A22 laut Linienbestimmung in einem Bogen herum führen soll, wird sich ein Teil dieses Transitverkehrs zwecks Mautvermeidung mitten hindurch wälzen.

Zu den weiteren nachweisbaren Effekten von Investitionen in Fernstraßen zählen neben dem Flächenverbrauch und dem Zerschneiden von Landschaftsräumen – für die es keine adäquaten Ausgleichsmaßnahmen gibt – auch eine Verlagerung von Firmenstandorten, eine Ausweitung der Arbeitsteiligkeit des Wirtschaftens, eine Verteilung der Produktion auf zusätzliche und weiter entfernte Standorte, eine weitere Zersiedelung der Landschaft und Suburbanisierung in Nähe der Metropolen und in Folge dessen zusätzliche sowie längere Pendlerwege. Investitionen in Fernstraßen induzieren somit zusätzlichen Straßenverkehr (11) – und verbieten sich daher angesichts des durch menschliche Treibhausgasemissionen bedingten Klimawandels und der CO<sub>2</sub>-bedingten Ozeanversauerung (12) eigentlich von selbst.

Nach einer Prognose im Auftrag des BMVBS (13) wird es in Deutschland trotz der Entwicklung und des Einsatzes sparsamerer Fahrzeuge bis 2025 einen deutlichen Anstieg der CO<sub>2</sub> -Emissionen um 7,5 Mio. t gegenüber 2008 geben, der hauptsächlich durch den zunehmenden Straßengüterverkehr bedingt wird und einem Anstieg von über 14 % entspricht. Global, unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens verschiedener klima-wirksamer Emissionen betrachtet, trägt der Straßenverkehr von allen Bereichen des menschlichen Wirtschaftens über den Zeitraum des zurückliegenden und des bevorstehenden Jahrzehnts am stärksten zur globalen Erwärmung bei (14). Und unter den verschiedenen Transportarten verzeichnet der Straßenverkehr seit Mitte des letzten Jahrhunderts den mit Abstand stärksten Zuwachs. Während die CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Verkehrs um etwa 20 % gestiegen sind, sind die Emissionen durch den Straßenverkehr um 700 % gestiegen (15).



Was darüber hinaus insbesondere die A22 klimapolitisch problematisch macht, ist

1., dass nach dem Bau dieser küstenparallelen Fernstraße ein Teil des Warentransports, den bislang Seeschiffe vor der belgisch-niederländisch-deutschen Nordseeküste und in den Ostseeraum hinein bewältigen, auf den LKW verlagert würde und in Konsequenz eine um ein Achtfaches höhere CO<sub>2</sub>-Emission pro Kilometer und transportierter Tonne (16) resultierte und

2. die Tatsache, dass die linienbestimmte Trasse der A22 über nahezu die Hälfte ihrer Strecke durch naturnahe oder landwirtschaftlich genutzte Moorgebiete verläuft. Bewachsene Moor- und Torfböden speichern beträchtliche Mengen an CO<sub>2</sub>. Beim Bau der A22 würde der Torfboden mit dem Luft-Sauerstoff in Berührung kommen und das Klimagas wieder abgegeben werden. Die klimaschädlichen Emissionen aus solchen Prozessen machen weltweit über 8 Prozent der Gesamtemissionen an Treibhausgasen aus.

Wir appellieren an die Befürworter der A22, den eingeschlagenen Weg zu sachlich-argumentativer Diskussion weiter zu gehen - auch wenn am Ende dieses Weges möglicherweise der Ausstieg aus der Planung für die Küstenautobahn steht. Dann könnte eine - auch finanziell realisierbare - Beseitigung der wenigen tatsächlich existierenden Verkehrsengepässe zwischen Jade und Elbe zügig in Angriff genommen werden. Und es hätte zum Beispiel die Elbfähre Glückstadt-Wischhafen wieder eine Zukunftsperspektive und die Betreibergesellschaft könnte in zusätzliche oder größere Fährschiffe und gegen Eisgang sowie Niedrigwasser sichere Brückenköpfe investieren.

### Quellen:

(1) Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2011) Einordnung der Studie "Küstenautobahn A 22/20 - Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen" des Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20. Im Auftrag von: Förderverein Pro A20 e.V. und Förderkreis Feste Untereelbequerung e.V., Auftragsnummer: 2098-10-2011

(2) Die im Text angeführten und weitere Aussagen der verschiedenen Befürworter der Küstenautobahn hinsichtlich der Bedeutung der A22/20 für die Hinterlandanbindung der Seehäfen sind unter anderem auf der Internetseite des Fördervereins Pro-A20 <http://www.pro-a20.com/> nachzulesen.

(3) <http://www.radiobremen.de/mediathek/index.html?id=057749>

(4) Lutter, Horst (1980): Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Eine Einschätzung des Fernstraßenbaus als Instrument zur Raumentwicklung unter heutigen Bedingungen. Forschungen zur Raumentwicklung, Bd. 8. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn.

(5) Gather, M. (2003) Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen. Fachhochschule Erfurt.

(6) Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (2010) Verkehrsinfrastrukturinvestitionen – Wachstumsaspekte im Rahmen einer gestaltenden Finanzpolitik. Endbericht – Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen.

[http://www.rwi-essen.de/media/content/pages/publikationen/rwi-projektberichte/PB\\_Verkehrsinfrastrukturinvestitionen.pdf](http://www.rwi-essen.de/media/content/pages/publikationen/rwi-projektberichte/PB_Verkehrsinfrastrukturinvestitionen.pdf)

(7) Canzler, W. & Knie, A. (2005) Verkehrte Infrastrukturpolitik – Nicht intendierte Effekte guter Erreichbarkeit. WZB Mitteilungen, 110, [Wissenschaftszentrum Berlin](http://www.wzb-berlin.de/).



- (8) Ragnitz, J., ifo Institut für Wirtschaftsforschung (2008) Verkehrsinfrastruktur und regionale wirtschaftliche Entwicklung. Präsentation anlässlich des Fachgesprächs „Jobmaschine Straßenbau?“ der Bundestagsfraktion Bündnis90/Die Grünen, Berlin.
- (9) Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2007) Verkehr und Umwelt – Herausforderungen, Probleme und Erfolge der Verkehrs- und Umweltpolitik in Deutschland.
- (10) Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik; BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt (2003) Güterverkehrspotenziale für die Küstenautobahn im Jahr 2020 unter besonderer Berücksichtigung der Seehafenverkehre, Bremen/Freiburg.
- (11) Umweltbundesamt (2005): Determinanten der Verkehrsentstehung. Texte 26/05.
- (12) <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=threatening-ocean-life&page=5>
- (13) ITP / BVU (2007) Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025; München/Freiburg)
- (14) Unger et al. (2010) Attribution of climate forcing to economic sectors. *PNAS February 23, vol. 107 no. 8 3382-3387*. doi: 10.1073/pnas.0906548107.
- (15) Fuglestvedt J, Berntsen T, Myhre G, Rypdal K, Skeie RB (2008) Climate forcing from the transport sectors. *Proc Natl Acad Sci USA*, 105, 454–458.
- (16) Knörr, W., et al. (1999) Transport Emissions Estimation Modell TREMOD: Daten- und Rechenmodell, Energieverbrauch und Schadstoffemissionen aus dem motorisierten Verkehr in Deutschland 1980 bis 2020. Forschungsbericht FKZ 105 06 057, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin 1997. Version 1.1.