

A 20 für Hinterlandanbindung kaum von Nutzen

Kritiker der A 22/20 sehen sich durch Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt

Wesermarsch/Ammerland.

Die Kritiker der Küstenautobahn A 20 sehen sich durch eine Untersuchung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen bestätigt. Das ist nicht selbstverständlich, denn in Auftrag gegeben worden war die Analyse vom Förderverein „Pro A 20“.

Im vergangenen Juni hatte der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 sich mit dem Argument, die Küstenautobahn werde dringend als Hinterlandanbindung für die Seehäfen benötigt, auseinandergesetzt und eine entsprechende Analyse vorgelegt. Diese Nutzenanalyse war daraufhin im Auftrag des Autobahnfördervereins Pro A 20 nunmehr vom ISL kritisch geprüft worden.

Nachdem die Initiativen gegen die A 20 das Prüfergebnis des ISL eingesehen haben, nehmen sie wie folgt Stellung: „Wir begrüßen uneingeschränkt den Weg zu einer fundierten sachlichen Auseinandersetzung, den der Förderverein Pro A 20 mit dem Auftrag an das ISL eingeschlagen hat“, so der Sprecher der Bürgerinitiativen gegen die A 20, Uwe Schmidt. Das ISL bescheinige 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 sei, dass diese sich allein auf die Hinterlandanbindung fokussiere und andere Effekte, wie die Aufnahme des großräumigen Transitverkehrs und die eventuelle Stärkung der regionalen Wirtschaft, unbeachtet lasse.

Diese Konzentration habe man aber ganz bewusst vorgenommen, so Uwe Schmidt: „Wir haben uns auf die Funktion Hinterlandanbindung konzentriert, weil die A 20 von ihren Befürwortern immer mit diesem Argument, begründet wird – insbesondere dann, wenn es darum geht, ihre Bedeutung für Deutschland insgesamt hervorzuheben. Und das alternative Argument, die Autobahn diene der regionalen Wirtschaftsstärkung, das jetzt, nachdem die Hinterlandanbindungsfunktion erledigt ist, von den A 22/20-Befürwortern wieder hervorgeholt wird, bedurfte keiner weiteren Untersuchung.“

Die regionalen Wirtschaftseffekte von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sei bereits in zahlreichen unabhängigen Arbeiten wissenschaftlich untersucht worden. Übergreifend zusammen gefasst ergibt sich daraus für die Kritiker, dass in Ländern wie Deutschland mit entwickelter Ökonomie und schon gut ausgebauter Verkehrsinfrastruktur zusätzliche positive Wirtschaftseffekte von Autotobahnneubauten kaum

nachzuweisen seien. Zwar können durch den Bau von Autobahnen weitere Investitionen ausgelöst werden. Arbeitsplätze würden über die Planungs- und Bauphase hinaus aber nicht geschaffen. In strukturschwachen Gebieten bestehe sogar die Gefahr, dass sich durch die verstärkte Konkurrenz und den daraus resultierenden Rationalisierungsdruck die Probleme auf dem Arbeitsmarkt verschärfen. In ländlich geprägten Räumen beschleunige die erhöhte Mobilität zudem den Bevölkerungsrückgang.

Wie das ISL schon in einer früheren Untersuchung gezeigt habe, besteht der größte Effekt der A 20 darin, den großräumigen Transitverkehr zwischen Westdeutschland/Frankreich und Schleswig-Holstein/Dänemark in die norddeutsche Küstenregion zu verlagern. „Die absehbare Konsequenz der Küstenautobahn für uns Nordwestniedersachsen sind also aus dem Transitverkehr resultierende Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase, Feinstaub

und den Verlust an Erholungsmöglichkeiten im Freien – ohne das wir zum Ausgleich irgendeinen wirtschaftlichen Nutzen von dieser milliarden schweren Investition von Steuergeld hätten“, heißt es in der Stellungnahme von Uwe Schmidt.

Investitionen in Fernstraßen induzieren immer zusätzlichen Straßenverkehr – und würden sich daher angesichts des durch menschliche Treibhausgasemissionen bedingten Klimawandels eigentlich von selbst verbieten.

Uwe Schmidt: „Wir appellieren an die Befürworter der A 20, 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 Verkehrsengpässe zwischen Jade und Elbe zügig in Angriff genommen werden.“ (fb)