

„Küstenautobahn bringt nichts“

VERKEHRSKONZEPTE Diskussion in Rodenkirchen mit Wissenschaftler

Lediglich Mikrostandorteffekte können laut Professor Peter Petz erzielt werden. Eine Westumfahrung Hamburgs sei sinnvoll.

VON BEATRIX SCHULTE

RODENKIRCHEN – Über verkehrliche und regionalwirtschaftliche Effekte von Straßenbauprojekten wie der geplanten Küstenautobahn A20/22 referierte Professor Dr. Peter Petz von der Leuphana-Universität Lüneburg. Eingeladen hatte den Stadt- und Kulturraumforscher der Verein Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West. Vor 30 Interessierte im Friesenheim in Rodenkirchen nannte Peter Petz neben bekannten Fakten auch neue Erkenntnisse.

Schlüssig kommt er in seinen Analysen zum Ergebnis, dass die geplante Küstenautobahn keineswegs wirtschaftliche oder verkehrliche Vorteile für die Region oder den Großraum Norddeutschland bringt. Lediglich in der Bauphase gebe es einen kurzzeitigen Effekt, von dem aber nicht regionale, sondern überregionale Firmen und Gewerbebetriebe profitieren würden.

Der Lückenschluss sei ein häufig gehörtes Argument für ein Neubauprojekt. Sehe man sich aber das Verkehrsnetz in Deutschland im Vergleich zu benachbarten euro-



Vor der Veranstaltung in Rodenkirchen (von links): Professor Peter Petz, Schutzgemeinschaft-Vorsitzender Manfred Schuster, 2. Vorsitzende Susanne Grube. BILD: BEATRIX SCHULTE

päischen Ländern an, so gebe es hier nach den Niederlanden das dichteste Netz.

Zahlreiche wissenschaftliche Studien hätten gezeigt, dass es keine signifikanten Zusammenhänge mit dem Wirtschaftswachstum, aber eine große Streubreite gebe und lediglich Mikrostandorteffekte durch den Autobahnbau erzielt werden.

Keine Belebung

„Man muss nüchtern konstatieren: Nein, ein wirtschaftlicher Effekt ist nicht der Fall“, stellte Petz für die geplante A20/22 fest. Es sei keine Belebung der Wirtschaft zu erwarten, denn dazu gehörten viele andere Standortfaktoren.

Das vorhandene Autobahnnetz habe jetzt schon einen hohen Wirkungsgrad hinsichtlich der Fahrzeitein-

spaarung. Zusätzliche Autobahnen hätten daher keinen oder nur minimale Effekte.

Der Wissenschaftler machte deutlich, dass sich die Fahrtzeiten auf einer alten und einer neuen Trasse umso näher aneinander schieben, je weiter die Strecken sind.

Auf einer Strecke von Lübeck nach Groningen mache das beispielsweise nur noch 11 Minuten für einen Personwagen und 17 Minuten für einen Lastwagen aus, was sechs Prozent entspreche. „Die A20/22 wird für den Verkehr nach Norden und Osten keine Fahrzeitverbesserung bringen“, sagte Peter Petz. Eine sinnvolle Alternative sei eine Westumfahrung Hamburgs über die A 26.

Durch Großausbauten ließen sich großräumig keine Effekte in Deutschland erzielen, berichtete Petz weiter. Der

Professor ging auch auf den Einfluss auf Umwelt und landwirtschaftlich genutzte Flächen ein. Der Flächenverlust sei eher gering, aber Flächenverteilung stelle Landwirte vor ein Problem und zwingt sie zum Flächentausch. „Die Landwirte sind die Bebeutelten.“ Peter Petz sprach von einem deutlich negativen Effekt. Dazu gehörten eben auch die Biotoptrennungen sowie Verinselungs- und Inzuchtffekte in der Fauna.

Steigende Belastung

Peter Petz wies darauf hin, das eine derartige Straßenprojekt Verkehre anziehe, die vorher nicht vorhanden waren und die Verkehrsbelastung in der Region steige.

Stattdessen seien alternierende Überholspuren im 2+1-System gekoppelt mit Ortsumfahrten eine sinnvollere Art der Verkehrsbeschleunigung. Der Ausbau der Bundesstraßen mit teilweisen Überholspuren ziehe nicht soviel Verkehr an, da es für den überregionalen Verkehr zu einer Fahrzeitverlängerung komme.

Der Professor sprach sich zudem für ein Verkehrsbündelungsprinzip auf vorhandenen Autobahnen mit entsprechendem Ausbau auf Drei- oder Vierspurigigkeit aus. „Sie haben keinen Bedarf an Neubau von Straßen, aber sicherlich Ausbaubedarf bei der Bahn“, so das Fazit.