

# **A 20: Spatenstich für fossiles Prestigeprojekt**

## **Niedersachsen: Landes-SPD und Bund feiern »Aufbruch« bei Küstenautobahn. Umweltschützer kritisieren Moorabbau und Asphaltlobby**

Von Burkhard Ilschner

Mit großem Pomp griff Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies (SPD) am Montag in Wiefelstede zum Spaten – flankiert von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) und regionaler Prominenz. Der symbolische Auftakt für den ersten niedersächsischen Abschnitt der stark kritisierten Küstenautobahn A 20 wurde als »Signal des Aufbruchs« gefeiert – während vor den Absperrungen Bürgerinitiativen und Umweltverbände lautstark protestierten.

Eines hat Lies dabei allerdings zu verheimlichen versucht: Allein für diesen Bauabschnitt von Westerstede (Landkreis Ammerland) bis Jaderberg sowie für den noch nicht genehmigten zweiten Abschnitt von Jaderberg bis Schwei (beide Landkreis Wesermarsch) müssen knapp zwei Millionen Kubikmeter Torf aus teilweise tiefgründigem Moorboden ausgehoben werden – und dadurch würden rund 450.000 Tonnen klimaschädlichen Kohlendioxids freigesetzt, das dort seit Jahrtausenden gebunden ist. Und das in einem Bundesland, in dem Lies sich samt grünem Koalitionspartner seit Monaten als moorschützende Klimaavantgarde zu vermarkten versucht. Am Tag des Spatenstichs war gerade in einer amtlichen Pressemitteilung zu lesen, Niedersachsen habe mit seinem Klimagesetz das Ziel, »die jährlichen Treibhausgasemissionen aus kohlenstoffreichen Böden bis 2030 um 1,65 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr zu reduzieren«. Wie passt das zusammen?

Bei dem Vorhaben »Küstenautobahn« handelt es sich um ein Projekt, das ursprünglich vor mehr als 50 Jahren in der damaligen BRD entworfen worden war. Der schleswig-holsteinische CDU-Ministerpräsident Gerhard Stoltenberg (später auch Bundesverteidigungsminister) feierte es 1971 im Landtagswahlkampf in Kiel-Altenholz als künftige »Aufmarschtrasse gen Osten« – nur dass sie damals planerisch wie politisch noch an der Trave endete. Ab 1990 erlebte die bis dahin über das Entwurfsstadium nie hinausgekommene Idee neuen Aufschwung: Nach der Vereinnahmung der DDR wurde im Zuge der »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit« quer durch Mecklenburg-Vorpommern die A 20 von Stettin nach Lübeck gebaut – und prompt bekam die einstige Westplanung von der Trave bis Westniedersachsen und weiter zur niederländischen Grenze neue Aktualität.

Damals wie heute werden Politiker aus Bund und Ländern, aber auch einschlägige Wirtschaftskreise nicht müde, die Küstenautobahn als bedeutendes Infrastrukturprojekt des Nordens schönzureden. Immer wieder werden der Trasse dabei Vorteile und Eigenschaften angedichtet, die sich bei näherer Untersuchung als bloße Propaganda entlarven lassen. Das reicht von der angeblichen Bedeutung für die Seehäfen – die weniger quer untereinander als vielmehr jeder einzeln ins Landesinnere gute Verbindungen benötigen – bis zu entfalteter Warenlogistik, die indes mit einer besseren und engagierteren Bahnpolitik kosten- und klimagünstiger zu haben wäre.

Und natürlich wird das Vorhaben ständig aufs Neue schöngerechnet: Gerade eben stellte der »Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20« anlässlich des besagten Spatenstichs fest: »Wie bei Stuttgart 21 sind die ursprünglich kalkulierten Kosten stark gestiegen, von anfangs rund 880 Millionen Euro auf das Zehnfache, Stand 2025.« Wobei darin die Kosten für die bislang baurechtlich wie finanziell noch utopische Elbquerung ebenso wenig enthalten sind wie die für den autobahngerechten Umbau des Wesertunnels südlich von Bremerhaven.

Nicht nur zwischen Westerstede und der Weser, sondern auch im weiteren Verlauf führt die geplante Trasse der A 20 immer wieder kurvenreich durch wertvolle Moore. »Die 214 Kilometer lange Strecke durch Niedersachsen und Schleswig-Holstein verläuft zu etwa 80 Prozent durch kohlenstoffhaltige Moor- und Marschböden«, schreibt die Umweltschutzorganisation Robin Wood: Durchschnitten würden zudem ökologisch wertvolle FFH-Gebiete, unersetzliche Artenvielfalt ginge verloren.

Der besagte Spatenstich leitet erst einmal nur »vorbereitende Baumaßnahmen« ein, der eigentliche Trassenbau ist derzeit ab Ende 2028 geplant: Zeit genug für weiteren Widerstand, scheinen die Gegner zu denken – und rufen zu erneutem Protest auf: Am Sonnabend, den 6. Juni, startet um 12 Uhr am Bahnhof Rastede eine Fahrraddemo, die rund 30 Kilometer weiter in der Unterweserstadt Brake an der Kaje enden und dort in eine – wasserseitig von Kajaks und Booten begleitete – Protestkundgebung münden soll.

*<https://www.jungewelt.de/artikel/523615.verkehrspolitik-a-20-spatenstich-für-fossiles-prestigeprojekt.html>*