

A1 Umgang mit der A20

Antragsteller*in: Benjamin Schröder (KV Stade)
Tagesordnungspunkt: 1. Die politische Lage nach der Landtagswahl

Antragstext

1 Die Landtagsfraktion und die Teilnehmer:innen der Koalitionsverhandlungen nutzen
2 den Neubau der A20 nicht für Zugeständnisse an einen möglichen Koalitionspartner
3 und setzen sich in den Verhandlungen und auch darüber hinaus dafür ein, dass der
4 Bau in jeglicher Form verhindert wird.

Begründung

Der Neubau der A20 ist allein aus finanzieller Sicht aufgrund von Kostensteigerungen von ursprünglich 880 Millionen Euro 2003 über die inzwischen genehmigten 4,3 Milliarden Euro auf inzwischen geschätzte 5,6 Milliarden Euro Ende 2021 abzulehnen. Die Preissteigerungen seit Beginn des Krieges in der Ukraine sind dort also noch gar nicht einkalkuliert.

Dieses Geld ist angesichts der Klimakrise besser in die Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes und des ÖPNVs investiert.

Zusätzlich und viel schlimmer aber wiegen die Aspekte beim Thema Ökologie, Arten- und Klimaschutz.

Denn der Neubau der A20 würde nicht nur durch eines der größten europäischen Winterquartiere für Fledermäuse führen, es würde auch eine Zerschneidung von Habitaten bedeuten. „Eine Autobahn ist ja wie eine Mauer, die in die Landschaft gestellt wird“, sagt Susanne Grub, Vorsitzende des BUND Ammerland der „taz“. Sie zerstückele über Jahrhunderte zusammengewachsene Ökosysteme und verunmögliche es den Tieren und Pflanzen, einfach von A nach B zu kommen. Diese Gebiete werden ökologisch entwertet“, sagt Grube weiter. Betroffen sind entlang der Strecke der A20 nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums rund 20.000 Hektar Fläche.

Ein weiteres Thema ist die Tatsache, dass die A20 sowohl in Niedersachsen als auch in Schleswig Holstein zur Hälfte durch Marsch- und Moorgebiete führen würde. Diese Bodenarten haben die Eigenschaft, sehr viel Treibhausgase zu binden. Das Landesumweltamt schreibt auf seiner Homepage, dass Moore mit ca. 700t sechsmal mehr CO₂ je Hektar speichern können, als es der Wald kann.

Damit leistet sie einen enormen Beitrag zum Klimaschutz, weshalb von uns nicht ohne Grund auf eine Wiedervernässung von Mooren gedrängt wird.

Wenn man die Weideflächen noch mit einbezieht, die in etwa doppelt so viel Kohlenstoffdioxid speichern wie Ackerböden und zusätzlich für die Artenvielfalt wichtig sind, kommt man auf insgesamt 80% der zu versiegelnden Fläche.

„Allein für die ersten beiden Bauabschnitte in Niedersachsen würden 1,8 Millionen Kubikmeter Torf ausgehoben, schreibt der BUND in seiner Pressemitteilung. Dabei würden 450.000 Tonnen Kohlendioxid freigesetzt. Der Bau der A20 würde daher die Klimakrise „massiv verstärken“, so die taz. Dies würde die Selbstverpflichtung Deutschlands mit dem Pariser Klimaabkommen zum Klimaschutz konterkarieren.

Zitate aus jüngster Vergangenheit:

Christian Meyer in der Pressemitteilung Nr. 38 vom 02.08.2022: „Wir Grünen fordern deshalb von der Landesregierung, anstelle geschönter Bilanzen lieber volle Energie in die Umsetzung der Ziele beim Wiesenvogelschutz, Reduzierung des Flächenverbrauchs und Naturschutz in der Landwirtschaft zu legen. Dazu muss man dann auch mal sagen, dass neue Autobahnen -zumal durch Mooregebiete – genauso wenig mit dem Niedersächsischen Weg zusammenpassen, wie der massive Anbau nichtheimischer Douglasien in den Landeswäldern.“

Auszug aus „Zwei Jahre Niedersächsischer Weg – die ehrliche Bilanz“: „Eckpunkte Papier für weniger Neuversiegelung ohne Wert – Keine Vorgaben zur Umsetzung: Die Versiegelung immer weiterer Naturflächen soll mit dem Niedersächsischen Weg künftig so gesteuert werden, dass deutlich weniger Flächen zugebaut werden. ... Auch Maßnahmen auf Landesebene wie der Verzicht auf neue Autobahnen... fehlen.“

Unsere Zusammenfassung und Fazit: Der Bau der A20 widerspricht dem Wahlprogramm, er widerspricht dem Niedersächsischen Weg, er widerspricht den bisherigen Aussagen und Forderungen von uns Grünen und er widerspricht der Vernunft und den Notwendigkeiten, um dem Klimawandel entgegenzuwirken und das 1,5 Grad-Ziel zu erreichen.

Daher gibt es nur eine Möglichkeit: KEINE Zustimmung zum Bau der A20!

Unterstützer*innen

Sandra Deutschbein (KV Stade), Wilfried Böhling (KV Stade), Janet Hüsgen (KV Stade), Guido Hübner (KV Stade), Thomas Rackow (KV Stade), Tim Evers (KV Stade), Monika Goedecke (KV Stade), Wolfgang Weh (KV Stade), Christoph Reimers (KV Stade), Christoph Behnke (KV Stade), Sirkka Tribbe? (KV Stade), Günter Rademacker (KV Stade), Carla Prinz (KV Stade), Ralf Poppe (KV Stade), Robert Gahde (KV Stade), Karen Ehlers (KV Stade), Ingrid Smerdka (KV Stade), Ulrich Felgentreu (KV Stade), Nils Rademacher (KV Stade), Christine Behnke (KV Stade), Marion Kaiser (KV Rotenburg), Reinhard Bussenius (KV Rotenburg), Birgit Schwennicke (KV Rotenburg), Rolf Hüchting

(KV Rotenburg), Marie Hauschild (KV Rotenburg), Gert Hauschild (KV Rotenburg), Peter Meinke (KV Rotenburg), Martin Hill (KV Rotenburg), Renate Warren (KV Rotenburg), Elke Roskosch-Buntemeyer (KV Cuxhaven), Alexander Gridin (KV Rotenburg), Amalien Meyer (KV Stade), Jens Krumsieck (KV Braunschweig), Yannick Habecker (KV Oldenburg-Stadt), Maik Niederstein (LV Grüne Jugend NdS), Heidi Schilberg (KV Oldenburg-Land), Frank Hagemeister (KV Hannover), Alaa Alhamwi (KV Oldenburg-Stadt), Andrea Härtel (KV Oldenburg-Stadt)