

**Februar 2026**

## **Appell zur geplanten A 20**

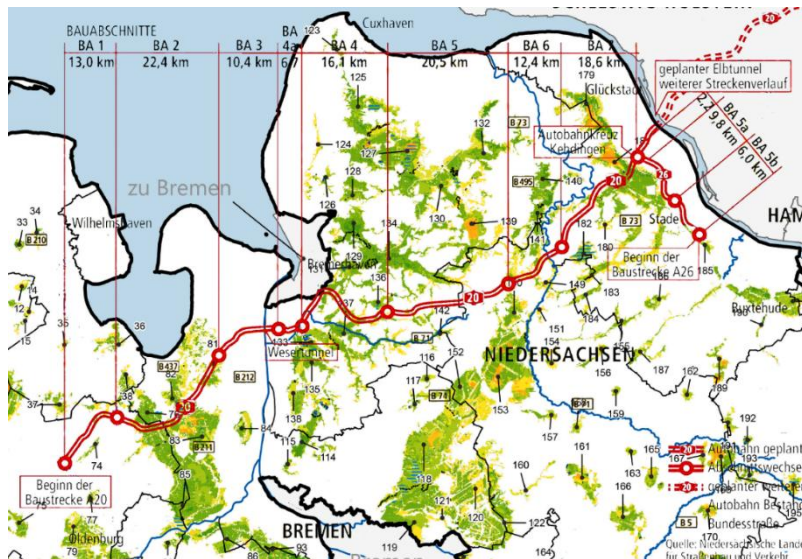
Wir fordern eine ganzheitliche und vernunftbasierte Betrachtung aufgrund wirtschaftlicher, ökologischer sowie rechtlicher und sozial verträglicher Fakten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planungen zur A20 (früher A22) sind alt. Immer wieder scheiterten Vorstöße an Gerichtsverfahren aufgrund von erheblichen Planungsfehlern, an der Verfügbarkeit von überbaubarer Fläche, an der Finanzierung und nicht zuletzt am berechtigten Widerstand von Menschen, die sich gegen diesen tiefen Eingriff in Landschaft und Klimahaushalt zur Wehr setzen. Jüngst hat nun dennoch Bundesverkehrsminister Schnieder den 13 Kilometer langen Abschnitt der A20 von Westerstede nach Jaderberg als ersten von zwölf Abschnitten der insgesamt 130 Kilometer langen Küstenautobahn in Niedersachsen freigegeben, weitere Bauabschnitte befinden sich noch in der Planung, einige im Planfeststellungsverfahren. Insgesamt sind 214 km neue Autobahn geplant, wenn die Trasse durch Schleswig-Holstein hinzugezogen wird. Dafür sind mittlerweile laut offiziellen Berechnungen Kosten von 8,5 Milliarden veranschlagt, Tendenz steigend. (Bericht des BMV zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße, Wasserstraße – Referentenentwurf vom 06.10.2025).

Wir wenden uns mit der Bitte und dem Appell an Sie: Lassen Sie nicht zu, dass nun unwiderruflich Fakten geschaffen werden. Informieren Sie sich umfänglich und werfen Sie Ihr politisches Gewicht in die Waagschale, um die tiefgreifenden negativen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Effekte und insbesondere fatalen Auswirkungen auf die Einhaltung der Klimaziele des Landes Niedersachsen (Niedersächsisches Klimaschutzgesetz, NKlimaG) sowie für die Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland zu verhindern.

## Appell zur geplanten Küstenautobahn A 20



**Abb. 1:** Der geplante Streckenverlauf der A20 betrifft Niedersachsen in besonderem Maße und zerstört hier unsere Kulturlandschaften, Moore, Grün- und Ackerland, Marschen sowie artenreiche, alte Wälder

Gerade bei großen Infrastrukturprojekten ist es im Sinne einer zukunftsfähigen Wirtschaftlichkeit mehr als geboten, innezuhalten und neu zu hinterfragen, ob das im Gestern geplante Vorhaben noch zu den heutigen Herausforderungen passt.

**Wir, die Menschen aus der Landwirtschaft, derzeitige und ehemalige Grundstückseigentümer/innen und ebenso Bewohner/innen der betroffenen Regionen, begrüßen grundsätzlich die Initiative von Bund und Land, die Infrastruktur zu sanieren und weiterzuentwickeln. Doch die Planungen zur A20 haben sich mittlerweile selbst überholt, nicht nur vor dem Hintergrund deutlich veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, sondern insbesondere auch mit Blick auf die ökologischen und klimatologischen Herausforderungen, vor denen wir und unsere nachfolgenden Generationen stehen. Wir fordern Bund und Land daher auf, die Planung und Umsetzung der A20 in Niedersachsen auszusetzen und einer vollständigen Neubewertung nach aktuellen klima-, natur- und haushaltspolitischen Maßstäben zu unterziehen. Ein Festhalten an der A20 bindet erhebliche öffentliche Mittel in einem Projekt mit großem Rechts- sowie Akzeptanzrisiko und verdrängt Investitionen in zukunftsfähige Infrastruktur wie Schiene, Hochwasserschutz und Klimaanpassung.**

**Die Küstenautobahn ist das klimaschädlichste Neubauprojekt im gesamten Bundesverkehrswegeplan – die Klimaschutzziele des Landes, des Bundes und der internationalen Gemeinschaft werden missachtet.**

Wir begrüßen, dass das Land Niedersachsen sich ambitionierte Ziele zum Klimaschutz gesetzt und diese im aktuellen Niedersächsischen Klimagesetz (NKlimaG) verankert hat. Die Klimaziele des Landes sehen eine Minderung der Gesamtemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 75 Prozent vor, stufenweise bis zur Treibhausgasneutralität 2040 (NKlimaG 2024). Betont werden im Weiteren der Erhalt und die Erhöhung der Kohlenstoffspeicherkapazitäten sowie die Minderung der jährlichen Treibhausgasemissionen aus kohlenstoffreichen Böden bis zum Jahr 2030 um 1,65 Millionen Tonnen zum Vergleichsjahr 2020. Entsprechende Maßnahmen liegen im überragenden öffentlichen Interesse des Landes. Wir sehen die Schutzgüterabwägung bei der Planung zur A20 auf der Zulassungs- und Genehmigungsebene seitens der Landesverwaltung nicht bzw. unzureichend erfolgt. Zumal auch das Land u.a. an den Planungskosten beteiligt ist und hier eine aktive Rolle einnimmt. Nur schwer erklärbar ist vor dem Hintergrund der globalen Klimakrise, dass für die Nichtbeachtung der rechtlich festgeschriebenen Klimaziele im Rahmen der bereits erfolgten Planfeststellungsbeschlüsse,

## Appell zur geplanten Küstenautobahn A 20

der weit in der Vergangenheit liegende Zeitraum des Planungsbeginns angeführt wird. Die Klimaziele selbst sind durch das Urteil vom Bundesverfassungsgericht aus 2021 sowie erneut in 2026 eindringlich bestätigt wie auch quantifiziert worden. Ihnen wurde Verfassungsrang zugesprochen, um unser Leben und das der nachfolgenden Generationen stabil und lebenswert zu gewährleisten.

Ebenso schwer vermittelbar ist vor diesem Hintergrund, dass die Bundesregierung 2024 die spezifischen Sektorenziele mit der Novellierung des Klimaschutzgesetzes zurückgenommen und so erneut Tür und Tor für rückwärtsgewandte und klimaschädliche Politiken geöffnet hat. Emissionen, die eigentlich im Verkehrs- und Bausektor eingespart werden müssen, sollen nun durch andere Sektoren eingespart, ja sogar kompensiert werden. Im Verkehrs- und Bausektor werden Klimaziele weit überschritten. Vieles soll hingegen dem Landwirtschaftssektor zusätzlich aufgebürdet werden. Das kann nicht funktionieren! Insbesondere, wenn durch eben diese anderen Sektoren mehr Klimaschäden verursacht werden und gleichzeitig so leichtfertig wie bei der A20-Planung eine Zerstörung von Landschaft, Landwirtschaft und Boden in erheblichem Umfang geplant wird.

Landwirtschaft ist in Niedersachsen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, viele vor- und nachgelagerte Wirtschaftszweige hängen direkt oder indirekt davon ab. Landwirtschaft ernährt uns, sichert unsere Existenzen, sie hat unsere Kulturlandschaften hervorgebracht. Große ökologische, ökonomische sowie soziale Ansprüche hat die Gesellschaft an die Landwirtschaft: sie soll hochwertige Lebensmittel erzeugen, Kohlenstoff speichern und so das Klima schützen, Biodiversität erhalten, Kulturlandschaften pflegen und sozialer Kitt im ländlichen Raum sein. Ebenso steht die Landwirtschaft selbst durch den Klimawandel vor großen Herausforderungen.

Mit den jüngst auf EU-Ebene beschlossenen verschärften Klimazielen (Reduktion der Treibhausgasemissionen um rund 90 % bis 2040 gegenüber 1990), sind vor allem Großprojekte wie die A20 auch wegen des notwendigen Klimaschutzes und möglicher Klimafolgen neu zu bewerten. **Zu sehen ist hier nicht nur der erheblich negative Beitrag zur Klimabilanz durch das Bauvorhaben selbst, sondern gerade auch in Niedersachsen, Moorland Nr. 1 in Deutschland, die massive Einschränkung der Wiedervernässungs- und Klimaschutzpotenziale kohlenstoffreicher Böden.**

**Die sogenannte Küstenautobahn droht tief in unsere Kulturlandschaft einzugreifen und Klimaschutzpotenziale zu zerstören.**

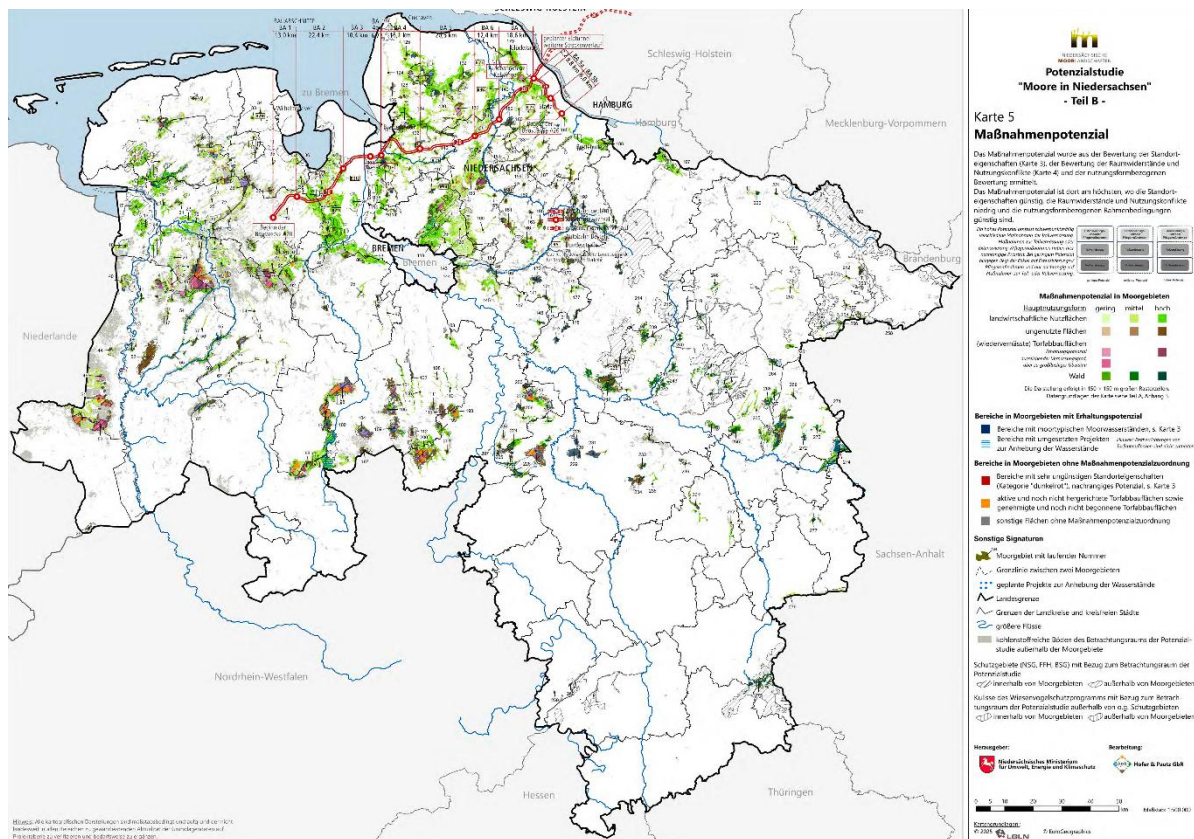
Unsere Kulturlandschaften, Moore, Grün- und Ackerland, Marschen sowie artenreiche, alte Wälder, sind für diese Region ein immens wichtiger Lebens-, und Wirtschaftsfaktor. Sie sind passiver sowie aktiver Kohlenstoffspeicher, dienen der Luftverbesserung, können bei entsprechender Bewirtschaftung Starkregenereignisse abpuffern, dienen durch geregelte Wasserabgabe der Abkühlung bei Hitzestress. Sie haben eine Filterfunktion für unser Grund- und Trinkwasser und fördern Grundwasserneubildung. Wer diese Kulturlandschaften zerstört, hat seine eigenen Bilanzen nicht gut geführt. Die Goldene Bilanzregel erinnert daran, dass wirtschaftliches Handeln nur dann tragfähig ist, wenn es Vermögen schafft, statt es zu verzehren. Rechnet man das ökologische Vermögen mit, werden unsere Landschaften, insbesondere verdeutlicht anhand unserer Moore, als das sichtbar, was sie sind: Jahrtausende gewachsener Boden mit hohem Vermögen der Wasser- und Kohlenstoffspeicherung. Das wiederum ist ein zentraler Beitrag zur Stabilität einer zukunftsfähigen Gesellschaft und Wirtschaft in der Region selbst sowie darüber hinaus. Ihre Zerstörung widerspricht aus unserer Sicht dem Grundprinzip ökonomischer und ökologischer Vernunft.

# Appell zur geplanten Küstenautobahn A 20

Bereits im geplanten ersten Streckenabschnitt werden u.a. alte Wälder und Landschaftselemente zerstört, Grün- und Ackerland vernichtet, Moorstandorte ausgekoffert bzw. überbaut, Bächen und Wasseradern zerschnitten. **Unseres Erachtens muss der gesamte Streckenverlauf aufgrund aktueller Rahmenbedingungen und Vorgaben neu geprüft werden.**

**Die A20 steht im Konflikt zu Wiedervernässungsplänen, den Küsten-, Hoch-, und Grundwasserschutzzielen sowie dem Gewässerschutz des Landes.**

Das Land Niedersachsen möchte seine Klimaschutzziele u.a. auch durch die Wiedervernässung von Mooren erreichen und hat hierzu eine **umfangreiche Potenzialstudie** finanziert. Entlang der ganzen Streckenplanung sind kohlenstoffreiche Böden bis hin zu Hochmooren zum Teil massiv betroffen. Anhand eines Kartenbeispiels möchten wir hier exemplarisch die Widersprüchlichkeit zu den Planungen der A20 aufzeigen: So führt bereits der zweite Abschnitt direkt durch das Jader Kreuzmoor (Ifd. Nr. 076, Potenzialstudie „Moore in Niedersachsen“) und steht schon jetzt vor erheblichen Raumwiderständen. Diesem Moor wird in der Potenzialstudie aufgrund der großflächigen Hochmoorböden eine landesweit hohe Priorität attestiert. Beispielhaft betrifft der nunmehr planfestgestellte erste Abschnitt ein durch die EU-Wasserrahmenrichtlinie geschütztes Gewässer, das Zwischenahner Meer, sowie das hydrologische sowie hydrogeologische Gesamtgefüge dieses Gebietes:



**Abb. 2:** Potenzialstudie „Moore in Niedersachsen“ -Maßnahmenpotential

Besonders problematisch ist im Teilabschnitt 1 der A20 auch der geplante Sandabbau am Seepark Lehe bei Wiefelstede. Hierbei handelt sich um eine sogenannte „Seitenerntnahme“

## Appell zur geplanten Küstenautobahn A 20

zur Gewinnung von Baustoffen für den Autobahnbau mit einer Abbaufäche von etwa 41,6 Hektar und geplanter Tiefe von 50 Metern unter dem Einsatz eines sogenannten Nass-Abbauverfahrens. Hierdurch würde ein neues Gewässer entstehen, in dessen Folge Absenkungen und Aufhöhungen des Grundwassers um bis zu rund 1,6 m auftreten. Nach hydrogeologischer Bewertung könnten die Auswirkungen bis in Bereiche des Seeparks reichen und dort u.a. auch die historische Allee mit alten Buchen, die für das Landschaftsbild und den ökologischen Wert des Areals von besonderer Bedeutung ist, gefährden. So erfolgt ein erheblicher Eingriff in die geologische und hydrologische Struktur der Region, insbesondere im Hinblick auf die Standsicherheit von Böschungen, die Regulierung des Grundwassers und die Wechselwirkungen mit angrenzenden Ökosystemen und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Der Sandabbau ist dabei kein isoliertes Vorhaben, sondern wurde im Rahmen des A20-Planfeststellungsverfahrens „Seitenentnahme Bekhauser Moor“ integriert und ist damit unmittelbare Folge der Autobahnplanung. Die damit verbundenen technischen und ökologischen Risiken, einschließlich möglicher Auswirkungen auf Grundwasser, Bodenstabilität und angrenzende Schutzgebiete, sind bislang nicht ausreichend transparent gemacht bzw. umfassend bewertet worden und begründen langfristige geotechnische sowie ökologische Risiken für die Region.

Auch das Zwischenahner Meer, für dessen Sanierungsplanung die niedersächsische Landesregierung derzeit Gelder zur Verfügung stellt, wäre stark von den immensen Bautätigkeiten betroffen und im Nachgang belastet (Karte dazu im Anhang).

### **Boden ist nicht vermehrbar, zerstörte Flächen sind unwiederbringlich für Landwirtschaft, Ökologie und Klimaschutz verloren.**

Uns, die von und mit der Landwirtschaft leben, stellen Moor- und Klimaschutz, sowie der Schutz unserer Gewässer vor große Herausforderungen, denen wir uns auch aus gesellschaftlicher Verantwortung und Notwendigkeit stellen. Die Landwirtschaft war immer schon anpassungsfähig. Dabei ist die Verfügbarkeit von Grund und Boden der am stärksten limitierende Faktor. Boden ist nicht vermehrbar, weshalb von Bund, Land und Kommunen explizit Ziele zur Eindämmung und Abkehr vom Verbrauch und zur Entsiegelung dieser Lebensgrundlage festgelegt worden sind, welche es einzuhalten gilt (siehe u.a. NKomVG 2021).

Allein für den Teilabschnitt 1 von Westerstede/Garnholt bis Bekhausen ist eine dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme (Trasse und Nebenanlagen) von ca. 190 ha plus Ausgleichsmaßnahmen in der Größe von 295 ha geplant. Für die gesamte Strecke von Westerstede nach Bad Segeberg sollen für die Trasse selbst dauerhaft ca. 2.433 ha beansprucht werden plus Ausgleichsmaßnahmen in der Größenordnung von 3.995 ha (Quelle: BT-Drs. 20/2714). Flächen, die für die landwirtschaftliche Urproduktion, für den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen, für ein klimaangepasstes Wassermengenmanagement und für Ökosystemdienstleistungen dann kaum noch bzw. gar nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Das alles ist vor dem Hintergrund weiterer Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, Infrastrukturprojekte wie die Nord-Süd-Trasse (s. Amprion), Ausbau der Erneuerbaren wie Freiflächen-PV und dem Flächenbedarf für Hochwasserschutz und weiteren Planungsgegenständen nicht darstellbar.

### **Wir können uns die Küstenautobahn auch wirtschaftlich nicht leisten!**

Fest steht, die Gesamtkosten der geplanten Autobahn sind enorm und steigen zunehmend. Derzeit werden 8,5 Milliarden € dafür veranschlagt. Bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ist es jüngst nur durch eine nicht nachvollziehbare Berechnung gelungen, eine positive Bilanz zu ziehen. Große Infrastruktur schafft große Fakten, die spätere Korrekturen teuer oder unmöglich machen. Wirtschaftlich klug ist deshalb, nicht nur den

## Appell zur geplanten Küstenautobahn A 20

ersten Schritt zu bewerten, sondern die gesamte Wirkungskette mitzudenken – einschließlich der Kosten, die dadurch entstehen, dass Möglichkeitsräume für innovative Formen des Wirtschaftens verbaut werden. Beispielsweise werden die Entwicklung und der Einsatz neuer, zukunftsgerechter Logistikkonzepte und -technologien blockiert. So werden Kosten in die Zukunft verschoben und auf Steuerzahlende, Betriebe und Kommunen übertragen. Eine moderne Volkswirtschaft profitiert von vielfältigen, resilienten Mobilitätslösungen. Einseitige Investitionen binden Mittel, die an anderer Stelle höhere Wertschöpfung und mehr Beschäftigung ermöglichen könnten.

Klare Klimaziele schaffen Planungssicherheit für Wirtschaft und Investitionen. Wenn konkrete Projekte diesen Zielen widersprechen, entsteht ein Zielkonflikt, der Vertrauen und Verlässlichkeit untergräbt. Genau hier braucht es eine saubere Abwägung. Wirtschaftlichkeit heißt heute mehr als Baukosten zu vergleichen. Sie umfasst auch Klimaschäden, verlorene Ökosystemleistungen und die so entstehenden späteren Anpassungskosten. Werden diese ehrlich eingepreist, verändert sich die Bewertung für das Projekt A20 grundlegend ins Negative.

Die Etappenziele zum Erreichen der Treibhausgasneutralität sind nicht erreichbar mit Großvorhaben wie dem Bau der A20. Der Bau dieser Autobahn läuft den Zielen des Landes im Sinne der Klimaschutzstrategie entgegen. Gerade auch, wenn man berücksichtigt, dass die Bauphase sich über viele Jahre erstrecken würde und weit über 2035 hinausreicht, sind die Etappenziele zur THG-Neutralität in Niedersachsen so nicht zu halten. Mit dem Klimaschutz ist auch unmittelbar die Frage der Wirtschaftlichkeit berührt. Klimawirkungen und die daraus resultierenden Folgekosten sind nach den in Niedersachsen geltenden Maßstäben zur Bewertung von Klimakosten zwingend zu berücksichtigen. Dies ist bei der A20 bislang nicht in der gebotenen Weise erfolgt. Eine fachgerechte, ehrliche Einpreisung der Klimaschäden würde die Wirtschaftlichkeit des Projekts grundlegend infrage stellen. So ist seitens der Landesverwaltung zur monetären Bewertung von Treibhausgasemissionen ein CO<sub>2</sub>-Preis mindestens in Höhe des nach § 10 Abs. 2 des Brennstoffemissionshandelsgesetzes in der bis zum 15. November 2022 geltenden Fassung vom 12. Dezember 2019 gültigen Mindestpreises oder Festpreises zugrunde zu legen. Entsprechend ist der Bau der A20 auch wirtschaftlich neu zu bewerten. Schon jetzt wird die Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens **von Fachgutachtern, Umweltverbänden und regionalen Kommunen in Frage gestellt**.

Hinzu kommt, dass die Einsparpotenziale in Bezug auf den Warenverkehr auf der Straße durch eine veränderte Logistiksituation überbewertet werden: Die Situation im Fernverkehr ist mittlerweile eine andere als zu Beginn der Planungen. Ein massiver Fachkräftemangel erzwingt ein Umdenken in Fragen der Logistik, weg von Just-in-Time-Delivery hin zu kürzeren Produktionsketten und mehr Güterverkehr auf der Schiene; insbesondere auch mit Blick auf eine zunehmend auf den europäischen Binnenmarkt ausgerichtete Exportwirtschaft, während Märkte in China und den USA wegbrechen. Auch darin mag die auffällig niedrige Rücklaufquote auf die IHK-Umfrage zum A20-Ausbau von weniger als 0,1 % der durch die IHK vertretenen Unternehmen zurückzuführen sein. (Quelle: IHK, eigene Aussage<sup>1</sup>) Den Großteil der Unternehmen betrifft ein A20 Ausbau nämlich nicht, zahlreiche weitere Unternehmen ändern derzeit ohnehin ihre Strategie. So setzt eine nachhaltige Multi Channel Supply Chain verstärkt auf die Bahn, um kosteneffizient Güter wie z.B. Getreide, Chemikalien oder auch Fahrzeuge transportieren zu können, was mit LKW nicht möglich ist. Im europäischen Binnenmarkt ist die Bahn die effizienteste Transportmöglichkeit.

---

<sup>1</sup> Karsten von Borstel: „Für die IHK-Umfrage zur A20 wurden 4583 Unternehmen in acht IHK-Bezirken befragt. 429 Unternehmen haben sich an der Umfrage beteiligt, dies ergibt eine Rückmeldequote von 9,36 Prozent.“ Die Summe der Mitgliederzahlen aller IHKs im Jahr 2022 beträgt 5.624.608.

**Übernehmen Sie Verantwortung für die Zukunft des Landes, setzen Sie sich für einen Kurswechsel ein!**

Vorausschauende Politik schützt nicht nur Klima und Natur, sondern auch wirtschaftliche Stabilität. Wer heute Risiken ernst nimmt, vermeidet morgen teure Korrekturen. Ein Kurswechsel erfordert Mut, aber er zeigt auch, dass Sie Verantwortung für die Zukunft des Landes Niedersachsen, den Nordwesten, die Bundesrepublik und die EU übernehmen. Ein Umdenken hin zum Bewahren von Umwelt oder Ökosystemen beweist Ihren Einsatz für die Gesellschaft und Wirtschaft, für unsere Umwelt, für das Klima, für kommende Generationen und für Menschen auf der ganzen Welt. Projekte weiterzuführen, obwohl sich die Rahmenbedingungen grundlegend geändert haben, ist weder politisch und ökonomisch noch rechtlich verantwortbar. Wer heute an der A20 festhält, trägt die Verantwortung dafür, dass Klimaziele verfehlt, Moor sowie Hochwasserschutz blockiert und öffentliche Mittel fehlinvestiert werden. Setzen Sie sich jetzt dafür ein, doch noch das Richtige zu tun!

**Unterzeichner:Innen**

**AbL Niedersachsen/ Bremen e.V.**

**Prof. Dr. Stephanie Birkner**, Plural-Ökonomin, Mutter aus der Region

**Yanna Badet**, Dipl. Umweltwissenschaftlerin, Klimaanpassungsplanerin, Mutter und Ammerländerin

**Bele Dietrich**, FÖJlerin, Mitglied FFF Oldenburg, Jugendliche aus dem Ammerland

**Gunda Bruns**, Dipl.Ing. Gartenbau, Mutter aus der Region

**Lena Röbe-Oltmanns**, Öko-Agrarmanagement (M. Sc.), Ammerländerin

**Katharina Langerfeldt**, Auszubildende, Jugendliche aus der Region

**Gisa Cording**, Studentin der Agrarwissenschaften, Ammerländerin

**Elisabeth Hausmann**, Allgemeinmedizinerin, Mutter und Bürgerin der Region

**Friederike Lanferfeldt**, Schülerin, Jugendliche aus der Region