



Informationsbrief

Ausgabe 01/2018



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren!

Nach monatelangem Warten wurden nun endlich die Weichen für die nächste Bundesregierung gestellt. Die Große Koalition kann an den Start gehen. Wir erhoffen uns von ihr einen beschleunigten Bau von Infrastrukturprojekten und neuen Schwung für die A20. Dem neuen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wünschen wir viel Erfolg und wir freuen uns darüber, dass uns Enak Ferlemann als Parlamentarischer Staatssekretär erhalten bleibt: Er ist einer der wichtigsten Fürsprecher der A20 im Nordwesten und darüber hinaus.

Wir werden unsere vielfältige Lobby-Arbeit für die Küstenautobahn auch in den restlichen Monaten dieses Jahres fortführen. Unsere Bitte an Sie lautet: Bleiben Sie uns auch 2018 gewogen! Sie können zum Beispiel im persönlichen Umfeld für eine Mitgliedschaft im Förderverein Pro A20 e.V. werben (wir haben neue Flyer erstellt!) und uns bei Facebook durch ein „Gefällt mir“ sowie das Teilen der Seite helfen.

Haben Sie Anregungen, Lob oder Kritik? Dann kontaktieren Sie bitte unsere Geschäftsstelle.

Wir wünschen Ihnen nun eine nutzbringende Lektüre dieses Infobriefes. Der nächste Infobrief soll im Juni 2018 erscheinen.

Der Vorstand

A20 – zum Stand der Dinge

Minister Althusmann zur A20:
Baustart möglicherweise noch 2018

Noch im Laufe des ersten Halbjahres 2018 ist mit dem Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der Küstenautobahn A20 zu rechnen. Das hat der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Bernd Althusmann erklärt. Die „Nordwest-Zeitung“ (Oldenburg) berichtete im Februar.

Der Bau des ersten Teilstücks von Westerstede nach Jaderberg „könnte bei einer schnellen Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses in diesem Jahr beginnen“. Allerdings seien Verzögerungen im Falle von Klagen nicht ausgeschlossen.

Minister Althusmann weist ferner darauf hin, dass sich das für die A20 gewählte Bauverfahren in den abgesackten Bereichen in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich von dem für Niedersachsen vorgesehenen Verfahren unterscheidet. In besonders weichen Bereichen mit moorigem Untergrund und wenig tragfähigem Boden werde ein „Vorbelastungsverfahren“ gewählt. Dabei werde über ein Jahr hinweg ein Vorbelastungssamm aufgeschüttet. Das Verfahren ist laut Bernd Althusmann zeitintensiv, hat sich aber bereits vielfach bewährt.

Befürworter der A20

Bremischer Spitzenpolitiker Hilz:
Langes Warten auf die A20 „Schande“

Die Forderung der Bundesvereinigung Logistik nach einer besseren Hafenhinterlandanbindung kommentiert der hafenpolitische Sprecher der FDP-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft, Prof. Dr. Hauke Hilz, auch mit Blick auf die A20 wie folgt:

„Bremen und Bremerhaven sind erfolgreiche Logistikstandorte mit wichtigen Häfen. Insbesondere der Seehafen in Bremerhaven ist auf eine passende Anbindung an das Hafenhinterland angewiesen. Da ist aus unserer Sicht noch viel Luft nach oben.

Neben dem wichtigen Ausbau der Bahnanbindung des Hafens sind auch Investitionen in die Straßeninfrastruktur dringend geboten. Es ist eine Schande, dass die heute als Teil der A20 geplante Küstenautobahn seit 15

Jahren auf eine Realisierung wartet. Der Senat ist jetzt aufgefordert, zusammen mit den anderen Norddeutschen Bundesländern an der Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung zu arbeiten. Das Land Niedersachsen ist dabei unser wichtigster Partner.“

Hauptgeschäftsführer von Niedersachsen-Metall:

A20 „ausschlaggebend für prosperierende Entwicklung“

Dr. Volker Schmidt hat den großen Bedarf Niedersachsens beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstrichen.

Der Hauptgeschäftsführer von Niedersachsen-Metall, Arbeitgeberverband der Metallindustrie, bezeichnete Projekte wie die A20 und die A39 gegenüber dem "Weser-Kurier" als "ausschlaggebend für die prosperierende Entwicklung im ländlichen Raum". Hier sei in den vergangenen Jahren zu wenig geschehen.

Wesertunnel

Wesertunnel wird A20-tauglich:

Weitere Details stehen fest

Die Planungen für den dritten Bauabschnitt der Küstenautobahn A20 zwischen Schwei und östlich der Weser schreiten voran. Ein wichtiger Punkt nimmt dabei der Wesertunnel ein, der an die Verkehrslage beim Bau der A20 und stark steigende Verkehrszahlen angepasst werden muss. So müssen die Sicherheitsstandards im Wesertunnel angehoben werden. Dafür sind wiederum umfangreiche Baumaßnahmen nötig. Diese wird die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ab Winter 2020/21 vornehmen will.

Wechselseitig muss jeweils eine Röhre des Tunnels für mehrere Monate gesperrt werden. Denn die Belüftungs- und Sicherheitsanlagen sowie die Verkehrsleitsysteme des Tunnels müssen angepasst werden. Unter anderem geht es auch um eine Vergrößerung des Auffangbeckens am Tunneltiefpunkt, welches künftig weiterhin eingeschlepptes Wasser wie Regen-/Taufwasser oder im Falle eines Brandes Löschwasser zuverlässig aufnehmen kann.

Um den Sicherheitsstandard für den Tunnel zusätzlich zu erhöhen, wird im Zuge der Umbaumaßnahmen der Rettungsweg zur Nordröhre des Wesertunnels – westlich der Weser – verlegt. Dazu wird ein durch Halbschranken technisch gesicherter Bahnübergang geschaffen, den Rettungskräfte zukünftig nutzen können. Der Weg zum westlichen Eingang des Trogbauwerks am Wesertunnel wird damit deutlich verkürzt.

Mit dieser Wegeänderung müssen die Rettungsfahrzeuge zukünftig auch

nicht mehr im Gegenrichtungsverkehr an den Tunneleingang heranfahren. Das verringert die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen mit noch nicht abgeflossenem Verkehr.

Häfen und Hafenhinterlandanbindung

Seehäfen-Konkurrenz:

Internationaler Wettbewerbsdruck steigt

Der internationale Wettbewerb setzt den deutschen Seehäfen immer stärker zu. Das wurde bei der Vorlage der Jahresbilanz 2017 für den Hamburger Hafen und im Vorfeld zu diesem Termin erneut thematisiert. Demnach legte der größte Wettbewerber Rotterdam um rund zehn Prozent zu und Antwerpen um vier Prozent. Jan Linnemann, Geschäftsführer der Beratungsfirma Hanseatic Transport Consultancy und Logistik-Professor an der Hamburg School of Business Administration, macht darauf aufmerksam, dass Rotterdam mit seinem neuen Hafengebiet Maasvlakte II den Anspruch erhebe, der dominierende Hafen in Europa zu bleiben. Entsprechend aggressiv sei die Preispolitik. Und in Antwerpen sei die Freude darüber groß, dass MSC als die zweitgrößte Reederei der Welt dabei sei, diesen Hafen zu ihrem Hauptumschlaghafen zu machen.

Stärkung der niedersächsischen Häfen:

Land investiert 40 Millionen Euro

Das Land Niedersachsen will 40 Millionen Euro in die Stärkung der Häfen investieren. Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU), ein leidenschaftlicher Befürworter der A20, hat in diesem Zusammenhang die besondere Rolle der niedersächsischen Seehäfen für die Exportnation Deutschland betont und die mehr als 40.000 Beschäftigten in der maritimen Wirtschaft erwähnt.

Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen begrüßt den hafenpolitischen Kurs der neuen Landesregierung. Notwendig sei aber eine Verstärkung der Landesmittel auf 40 Millionen Euro jährlich, „um dringend erforderliche Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen der Seehafeninfrastruktur umzusetzen“. Dies werde weitere Investitionen der privaten Hafenvirtschaft in die Hafenanlagen nach sich ziehen. Davon zeigt sich Karsten Dirks überzeugt, der Sprecher der AG Seehäfen.

Das klare Bekenntnis der Landesregierung unter anderem zur Küstenautobahn A20 wird von der Arbeitsgemeinschaft ausdrücklich gelobt. Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen ist der Zusammenschluss von neun niedersächsischen Seehäfen in Brake,

Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven. Sie vertritt die politischen Interessen der niedersächsischen Seehafenwirtschaft gegenüber Land, Bund und Europäischer Union.

Dr. Ulrich Nußbaum zur Verkehrsinfrastruktur:

„Wertschöpfung lässt sich nur schwer zurück holen“

„Unzureichende seewärtige und landseitige Zufahrten zum Hafen haben gravierende negative Folgen. Denn es verlagern sich damit Warenströme und auch Unternehmen in andere Regionen, die günstigere Bedingungen bieten können.“ Das betont Dr. Ulrich Nußbaum, Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums. Er fügt hinzu: „Diese Wertschöpfung wieder zurückzuholen ist sehr schwer, bisweilen sogar unmöglich.“

Nußbaum verweist in diesem Zusammenhang auf den „enorm hohen Wettbewerbsdruck mit Standorten wie Rotterdam oder Antwerpen“. Und im Osten sei Danzig eine ernst zu nehmende Alternative geworden.

Der Vorsitzende des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums spricht sich vor diesem Hintergrund für eine Reform der „extrem langwierigen“ Planungsverfahren aus. Außerdem müssten die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Planungsvorhaben eingebunden werden.

Bundesvereinigung Logistik:

Noch erheblicher Bedarf bei Hinterlandanbindung

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) sieht bei der Hinterlandanbindung der Seehäfen noch erheblichen Nachholbedarf.

Es seien dringend weitere Investitionen erforderlich, um die Transportmöglichkeit von den Häfen in das Binnenland und umgekehrt zu verbessern. Das sagte der neue BVL-Vorstandsvorsitzende Professor Robert Blackburn.

Aus Sicht der BVL kommt dem Thema eines Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes eine Schlüsselrolle zu. Dass die Realisierung wichtiger Projekte wie der Elbvertiefung mehr als 15 Jahre in Anspruch nimmt, oder sogar der Bau der ICE-Schnellstrecke zwischen Berlin und München 25 Jahre dauert, müsse zukünftig der Vergangenheit angehören. Hier sehen die Logistikexperten die Politik in der Pflicht.

„Für die Entscheidung über wesentliche Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen spielt das Parteibuch keine Rolle, die Notwendigkeit zum schnellen Handeln ergibt sich allein aus den Sachzwängen“, betont Prof. Dr. Robert Blackburn mit Blick auf die immer noch desolate Lage vieler Verkehrswege. Darum müsse sich die zukünftige Bundesregierung mit höheren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur beschäftigen. „Deutschland hat in den letzten Jahren

nicht ausreichend in Logistikinfrastruktur investiert. Das hat nicht nur Auswirkungen auf den Wirtschaftsbereich, sondern bremst langfristig auch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Landes“, so der Vorstandsvorsitzende.

Das aktuelle Niveau für Verkehrsinvestitionen wird aus Sicht der BVL nicht ausreichen. „Es muss endlich Schluss sein mit einer Politik der Flickschusterei, die notdürftig saniert, wo buchstäblich längst neue Wege gefunden werden müssen“, so Prof. Dr. Blackburn weiter. Deutschland stehe als zentraler Logistikstandort, als Transitland im Herzen Europas und als führende Exportnation in der Verantwortung, seine Infrastruktur nun endlich den seit Jahren steigenden Anforderungen durch die florierende Wirtschaft und die fortschreitende Digitalisierung anzupassen.

www.bvl.de

Verkehrspolitik

Mahnende Worte des DIHK:

„Echter Flaschenhals für den Aufschwung droht“

Die Engpässe in der Verkehrswirtschaft und bei der Verkehrsinfrastruktur drohen zu einem "echten Flaschenhals für die Fortsetzung des Aufschwungs" zu werden. Das betont Achim Dercks, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

Die künftige Bundesregierung muss seiner Auffassung nach sicherstellen, dass die Mittel für die Verkehrswege auf dem derzeit hohen Niveau bleiben. Ein weiterer wichtiger Punkt: Es gibt zu wenige Planer ("Inzwischen werden die baureifen Projekte knapp").

Sanierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur:

Für deutsche Unternehmer prioritär

Aus Sicht der Verkehrswirtschaft sollte sich die neue Bundesregierung dringend der Sanierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur widmen. Drei von vier Unternehmen (73 Prozent) sehen das als prioritär. Über alle Branchen hinweg sind es 37 Prozent.

Hintergrund: Eine moderne Verkehrsinfrastruktur mit ausreichender Kapazität ist Voraussetzung für eine über verschiedene Standorte hinweg vernetzte Produktion.

Das geht aus dem aktuellen "Schlaglicht" zur Konjunktur in der Verkehrswirtschaft des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) hervor.

95 Prozent der Betriebe in der Verkehrswirtschaft stimmen der Aussage zu, dass die Akzeptanz für gewerbliche Tätigkeiten sich verschlechtert hat. Sie wünschen sich, dass unternehmerische Belange wieder eine größere Rolle spielen. In der Gesamtwirtschaft sind es 90 Prozent.

www.dihk.de

Bilanz des ADAC:

So viele Staus wie nie zuvor

Der ADAC hat 2017 bundesweit 723.000 Staus registriert - und somit mehr als je zuvor. 2016 waren es noch 694.000 gewesen.

Die Staulänge summierte sich auf 1,45 Millionen Kilometer - fünf Prozent mehr als 2016. Auf den Autobahnen der Nordländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern hatten sich Schlangen mit einer Länge von 121.460 Kilometern gebildet. Die Zahl der Stunden, die Autofahrer bundesweit im Stau verbrachten, stieg auf 457.000 (2016: 419.000).

IHK für Ostfriesland und Papenburg:

Projekte müssen beschleunigt werden

Die Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg fordert einen deutlichen Ausbau der Planungskapazitäten für die Verkehrsinfrastruktur. Präsident Dr. Bernhard Brons beklagt: „In den letzten Jahren sind mangels finanzierbarer Projekte Ingenieurs- und Planerstellen abgebaut worden. Die personellen Kapazitäten müssen jetzt – wo wieder mehr Geld für Infrastruktur zur Verfügung steht – verstärkt werden.“ Darüber hinaus müssten die Genehmigungsverfahren deutlich beschleunigt werden. Brons: „Wir begrüßen deshalb die Aussage in der Koalitionsvereinbarung für die neue Landesregierung in Hannover, wonach sich die Landesregierung auf Bundesebene für ein Planungsbeschleunigungsgesetz einsetzen will.“

Zusätzlich wolle die Große Koalition in Hannover prüfen, ob die Verkürzung des Rechtsweges auf eine Instanz möglich ist. Ferner wollten SPD und CDU prüfen, ob das Verbandsklagerecht nicht unmittelbar beteiligter Verbände ausgesetzt und bestehende Verkürzungsmöglichkeiten in Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren konsequenter angewendet werden könnten.

Der IHK-Präsident begrüßt diese Aussagen der neuen Landesregierung. „Diese Absichtserklärungen dürfen jetzt aber nicht im politischen Betrieb versanden, sondern müssen zügig angegangen werden. Unser Land und auch unsere Region kann sich weiteren Stillstand nicht leisten.“

Parlamentarischer Abend des Deutschen Verkehrsforums:

„Mobilität steht vor umwälzenden Veränderungen“

Auf dem Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums (DVF) hat Rita Schwarzelühr-Sutter (Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) vor mehr als 300 Experten aus Politik und Wirtschaft dazu aufgerufen, dass die disruptiven Veränderungen im Verkehrssektor als Chance begriffen werden sollten. Hier könne Deutschland als Technologieland die Nase vorne haben und den Vorsprung behalten.

„Wir stehen in der Mobilität vor umwälzenden Veränderungen. Diese können wir aber als Chance nutzen und mit neuen Technologien und Dienstleistungen im Verkehrsbereich Arbeitsplätze und eine bessere Umweltbilanz schaffen.“

Von einer historischen Zäsur im Mobilitätssektor sprach auch DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn: „Vor uns liegt der Beginn eines multimodalen Zeitalters. Gerade die jüngere Generation ist mit Hilfe des Smartphones multimodal unterwegs.“ Van Hoorn rief zum Mut für Innovationen auf. „Wann wäre die Zeit besser als jetzt, wo es Geld, technologisches Know-How und gut ausgebildete Menschen gibt? Der Investitionshochlauf muss fortgesetzt werden; wir müssen schneller planen und bauen und brauchen Forschungsprogramme im Mobilitätsbereich.“

Dazu sagte Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur): „Die Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur wird auch für die kommende Legislaturperiode große Bedeutung haben.“ Allerdings könne man derzeit die hohen Investitionssummen nicht verbauen, da es an Personal mangle und die Prozesse viel zu lange dauerten. Deshalb sei ein neues Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz erarbeitet worden, welches die kommende Regierung beschließen könne.

Auch einige andere Redner hatten das Wort. Dr. Ulrich Nußbaum, DVF-

Präsidiumsvorsitzender, sagte abschließend: „Mobilität ist die Voraussetzung für den erfolgreichen Wirtschaftsstandort Deutschland. Deshalb müssen wir den Bürgern die Vorhaben bei den Infrastrukturprojekten klar und transparent kommunizieren sowie Mobilität in Einklang mit Klima- und Lärmschutz bringen. Um dies zu verdeutlichen, stehen Politik und Wirtschaft gemeinsam in der Pflicht, denn nur so können wir die Akzeptanz der Bürger für Verkehrsprojekte erreichen.“

Beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren:

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie sieht oberste Priorität

Für die Deutsche Bauindustrie steht die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren ganz oben auf der politischen Prioritätenliste. Die Vorschläge des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung“ zur „Optimierung von Verwaltungsabläufen“ und zur „Optimierung naturschutzrechtlicher Prüfungen“ müssten gleich zu Beginn der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden, heißt es in einem Positionspapier des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie.

Ferner wird unter anderem die Integration des Raumordnungsverfahrens in das Planfeststellungsverfahren, die Eingrenzung des Verbandsklageechtes im Umweltbereich und eine EU-Initiative der Bundesregierung verlangt, „um die zum großen Teil EU-rechtlich normierten arten- und naturschutzrechtlichen Regelungen auf den Prüfstand zu stellen“.

Neues von gleichgesinnten Vereinen und Verbänden

**Mitgliederversammlung des Förderkreises Feste Untereibequerung:
Wirtschafts- und Verkehrsminister Buchholz berichtete**

Der schleswig-holsteinische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz (FDP) hat auf der jüngsten Mitgliederversammlung des Förderkreises Feste Untereibequerung e.V. in Itzehoe über den aktuellen

Planungsstand der A20 berichtet. Er stellte dar, dass das Fehlerbeseitigungsverfahren einiges an Zeit kostet und das Beklagen einzelner Planungsabschnitte zu Verzögerungen führe. Deshalb seien Zeitaussagen unrealistisch. Von besonderer Bedeutung sei vor allem der Abschluss des so genannten Fehlerheilungsverfahrens auf dem Abschnitt um Bad Segeberg. Hier hatte das Bundesverwaltungsgericht 2013 den Weiterbau nach Klagen von Naturschützern gestoppt, die Überprüfung alternativer Trassenverläufe gefordert und bemängelt, dass eine mögliche Gefährdung der Fledermaus-Vorkommen auf dem Abschnitt nicht ausreichend berücksichtigt worden sei.

Der Minister sieht den Kern des Problems bei der Realisierung solch umfangreicher Vorhaben darin, dass zwischen Linienbestimmung und Planfeststellung zu viel Zeit vergeht. Damit ändern sich oft Rahmenbedingungen, die dann vor Gericht zu Nachbesserungsbedarf führen. Benötigt würden „Planungsprofis“, so der Minister. Deshalb hat das Land Schleswig-Holstein die weitere Planung und den Bau der A20 vollständig an die DEGES übergeben. Als Projektmanagementgesellschaft nimmt die DEGES die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr. Als weitere Maßnahmen zur Unterstützung der A20 nannte Dr. Bernd Buchholz die Wiederaufnahme der Planungen für die Abschnitte 5 und 6, das Andocken der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde an das Ministerium sowie eine grundsätzliche Änderung des Planungsrechtes, die beim Bund angeregt werde.