



Newsletter 3/2021

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Ergebnisse der Bundestagswahl beeinflussen die Arbeit des Fördervereins Pro A20 e.V. Denn den Befürwortern von Infrastruktur-Projekten jeder Art und vor allem von Autobahn- und Straßenbauten bläst nun der politische Wind stärker ins Gesicht. Zum jetzigen Zeitpunkt hat sich noch keine neue Bundesregierung gebildet.

Aber klar ist bereits jetzt, dass der Förderverein Pro A20 e.V. seine Anstrengungen verstärken muss, damit die Küstenautobahn tatsächlich gebaut wird. Und das haben wir auch tatsächlich vor!

Dabei wollen wir noch intensiver den Schulterschluss mit anderen Vereinen, Initiativen und Institutionen suchen, die sich ebenfalls für eine bessere Verkehrsinfrastruktur stark machen.

Bei dieser verschärften Lobby-Arbeit sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen. Bitte helfen Sie uns, indem Sie unsere Argumente und Positionen zum Nutzen der A20 weiter verbreiten.

Bitte überzeugen Sie Menschen aus Ihrem persönlichen und beruflichen Umfeld von einer Mitgliedschaft in unserem Verein. (Unternehmen, Vereine und Institutionen können ebenfalls Mitglied werden!)

Der Vorstand wünscht Ihnen eine informative Lektüre dieses Newsletters.

Die nächste Newsletter-Ausgabe soll im Dezember 2021 erscheinen.

Über Anregungen und Kritik freuen wir uns.

Der Vorstand

Michael Blach, Vorsitzender

Michael Appelhans, stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ralf Meyer, Schatzmeister

Kai-Uwe Bielefeld, Beisitzer

Henning Wessels, Beisitzer

Kai Seefried, Vorsitzender des Parlamentarischen Beirates

Olaf Orb, Geschäftsstellenleiter



Mitgliederversammlung des Fördervereins Pro A20 e.V.:
„A20 ist auch ein Klimaschutz-Projekt!“

„Die Küstenautobahn A20 ist auch ein Klimaschutz-Projekt!“ Das hat der Vorsitzende Michael Blach während der Mitgliederversammlung des Fördervereins Pro A20 e.V. am 28. September in Bremerhaven betont. Er forderte die künftige Bundesregierung auf: „Halten Sie an der A20 fest! Treiben Sie die Straßenbauprojekte und hier insbesondere die Küstenautobahn voran! Sorgen Sie für beschleunigte Genehmigungen, Planungen und Umsetzungen!“

Im Dezember Verhandlung vor Bundesverwaltungsgericht

Blach begründete seine Klima-Bewertung der A20 unter anderem mit der Vernetzung der Verkehrsträger im Nordwesten. Außerdem würden Transporte per Schiff und Schiene durch die Küstenautobahn deutlich attraktiver, weil sie an ein leistungsfähiges Straßennetz angebunden seien.

Der Vereinsvorsitzende argumentierte ferner: „Weniger Staus auf der A1 sind ebenso wie kürzere Wege und Fahrtzeiten sowohl innerhalb der Region als auch überregional ein weiterer Klima-Grund.“ Mit der A20 könnten Verkehre gebündelt und das nachgelagerte Straßennetz sowie die Anwohner vom Verkehr entlastet werden. 2

Das führt nach Blachs Auffassung zu weniger Durchgangsverkehren, weniger Lärm und weniger Emissionen.

Die Mitglieder des Fördervereins Pro A20 e.V. diskutierten nicht nur über verschiedene Aspekte des Küstenautobahn-Projektes, darunter die bedeutende Rolle beim Anbinden von Wirtschaft und Tourismus an die europäischen Fernstraßennetze. Sie ließen sich darüber hinaus von dem Planer Christoph Hollander über den aktuellen Planungsstand der einzelnen Bauabschnitte informieren. Hollander vertrat die Autobahn GmbH und bekräftigte im Namen seiner Projektgruppe innerhalb der Behörde: „Mit dem Abschnitt 1 wollen wir 2022 in den Bau gehen.“ Der Planer nannte ferner ein für die Befürworter der A20 bedeutsames Datum: Am 7., 8. und 9. Dezember wird vor dem Bundesverwaltungsgericht über das Gesamtprojekt verhandelt. Ein mündliches Urteil wird für Februar 2022 erwartet. Hollander: „Wir Planer gehen davon aus, dass wir unsere Hausaufgaben gemacht haben.“

Wahlen zum Vorstand

Ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt der Mitgliederversammlung war die Wahl des siebenköpfigen Vorstandes. Auch in den kommenden drei Jahren steht Michael Blach an seiner Spitze. Der Vereinsvorsitzende ist im Hauptberuf Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung der Eurogate GmbH & Co. KGaA, KG. Sein Stellvertreter bleibt Michael Appelhans, Sprecher der Geschäftsführung der Rhenus Midgard GmbH & Co. KG mit Sitz in Nordenham. Als Schatzmeister fungiert Dr. Ralf Meyer, Geschäftsführer der Erlebnis Bremerhaven GmbH. Beisitzer sind der Cuxhavener Landrat Kai-Uwe Bielefeld und – neu – Henning Wessels, Hauptgeschäftsführer des AWV Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbandes Jade e.V. mit Sitz in Wilhelmshaven.

Neu als Beirat im Vorstand ist der im September gewählte Stader Landrat und bisherige CDU-Landtagsabgeordnete Kai Seefried. Noch bis November leitet er den Parlamentarischen Beirat des Fördervereins. Danach muss ein neuer Vorsitzender (beziehungsweise Vorsitzende) für dieses Gremium gefunden sein. Seefried zeigte sich auf der Mitgliederversammlung in dieser Frage zuversichtlich.

Der Vereinsvorstand wird durch Olaf Orb vervollständigt: Der Geschäftsführer der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven führt die Geschäfte des Fördervereins Pro A20 e.V.

Das Foto zeigt v.l.n.r: Michael Appelhans, Olaf Orb, Michael Blach, Henning Wessels, Kai Seefried, Dr. Ralf Meyer.

Termin-Hinweis:

Webinar-Veranstaltung am 9. Dezember

Die öffentliche Webinar-Veranstaltungsreihe zur A20 („Mehr als eine Autobahn“) der IHK Schleswig-Holstein und der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum wird am 9. Dezember (Donnerstag) um 16 Uhr fortgeführt. Dieses Mal steht die Hafenhinterland-Anbindung thematisch im Mittelpunkt.

Als Partner beteiligen sich die Handelskammer Hamburg, die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven und die Oldenburgische Industrie- und Handelskammer.

Kontakt: Pascal Rebe, IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum; Tel. 0 41 41/5 24-22 3;
E-Mail: pascal.rebe@stade.ihk.de

IMAK-Bericht mit Handlungsvorschlägen: Wie Planung und Genehmigung schneller gehen sollen

Im August wurde im niedersächsischen Kabinett der Abschlussbericht des Interministeriellen Arbeitskreises (IMAK) zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich verabschiedet.

Sieben Ministerien waren unter der Federführung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums an der Arbeit beteiligt. Auch nachgeordnete Bereiche wie etwa die Landesstraßenbauverwaltung und der Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz sowie die kommunalen Spitzenverbände wurden einbezogen.

Der IMAK hat intensiv untersucht, welche Maßnahmen auf Landesebene möglich und welche Bundesmaßnahmen aus niedersächsischer Sicht zielführend sind – und vor allem, ob sie tatsächlich praktiziert werden können.

Personalkontinuität wichtiger als Quantität

Es entstand ein 50-seitiger Abschlussbericht mit 27 Handlungsvorschlägen.

Unter anderem stellt der Bericht fest: Eine weitreichende und frühzeitige Verzahnung der Genehmigungsverfahren sei geeigneter als das reine Zusammenlegen von Verfahren. Denn: „Eine Zusammenlegung wirkt auf den ersten Blick beschleunigend, ist sie de facto aber nicht. Schließlich bleiben die Prüfschritte aus den Verfahren bestehen.“

Ferner wurde die bestehende Zäsur zwischen Raumordnung und Planfeststellung durch das Linienbestimmungsverfahren betrachtet und eine Option erarbeitet, mit der diese Zäsur vermieden werden kann.

In Sachen „Personalausstattung“ wurde betont: Die Kontinuität des fachkundigen Personals sei wichtiger als die Quantität. Je besser die Qualifikation und Erfahrung in dem Bereich, desto selbstständiger, schneller und effektiver die Verfahrensbearbeitung. Der IMAK schlägt daher vor, dass die Stellen in diesen Bereichen attraktiver gestaltet werden sollten.

Potenzial für Beschleunigungen bieten außerdem zum Beispiel der bessere und schnellere digitale Austausch von Unterlagen zwischen den Behörden sowie eine bessere Umweltdatenbasis insbesondere in den Bereichen Artenschutz und Kompensation. Das gilt nach IMAK-Ansicht ebenfalls für digitale Beteiligungsmöglichkeiten der Betroffenen von Infrastrukturprojekten.



Deutscher Industrie- und Handelskammertag: Verfahren müssen beschleunigt werden

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) hat im August in einem Statement zum „Thema der Woche“ den Handlungsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur unterstrichen. Das Hauptproblem sei nicht mehr die Finanzierung.

Problematisch seien jedoch neben personellen Engpässen bei Planungsbüros, in Behörden, bei Gerichten und in der Bauwirtschaft die verzögerten Verfahren. Der DIHK spricht sich zur Verfahrensbeschleunigung unter anderem für die so genannte Präklusion aus. Hierbei geht es um angemessene Fristen für Einwendungen gegen Bauvorhaben und damit um mehr Rechts- und Planungssicherheit.

www.dihk.de/de/aktuelles-und-presse/tdw/beschleunigung-bei-verkehrswegen-aber-weiterhin-handlungsbedarf-56786

MdEP David McAllister: A20 lässt den Norden zusammenwachsen

Der ehemalige niedersächsische Ministerpräsident und jetzige Europaparlamentarier David McAllister hat in einem Beitrag für das Magazin der Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum hervorgehoben, wie wichtig eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist. McAllister: „Die Erfahrung lehrt: Es wird dort investiert, wo die Mobilität gesichert ist.“

Für eine bessere Mobilität und Logistik würden die Autobahnen A20 mit fester Elbquerung, A26 und A39 weiter gebaut. Diese Projekte ließen „uns räumlich im Norden näher zusammenwachsen“.

McAllister war von 2010 bis 2013 Regierungschef in Niedersachsen. 2014 wurde er zum Abgeordneten des Europäischen Parlamentes gewählt. Im Europäischen Parlament ist McAllister, Vizepräsident der Europäischen Volkspartei (EVP), Vorsitzender des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten.

www.david-mcallister.de

Unternehmerkuratorium Nord: Infrastrukturplanung muss verbessert werden

Die Infrastrukturplanung in Norddeutschland muss gestärkt werden. Dafür spricht sich das Unternehmerkuratorium Nord in einem Positionspapier aus.

Kostenverträgliche Lösungen müssten gefunden werden, wenn es darum gehe, Umweltbelange in der Planung zu berücksichtigen und Bauprojekte schließlich zu realisieren. Dabei dürften ökonomische Belange nicht zugunsten ökologischer Interessen in den Hintergrund geraten.

Außerdem befürwortet es das Unternehmerkuratorium Nord, dass die Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung zum Beispiel durch die Digitalisierung genutzt werden.

Wieder eingeführt werden müsse die so genannte materielle Präklusion: Bei der werden Einwände gegen ein Projekt bis zu einem festgelegten Stichtag vorgebracht. Ziel müsse es sein, die Belange der Betroffenen frühzeitig anzuhören, sinnvolle Vorschläge in die Planungsprozesse zu integrieren und gleichzeitig eine „Klagekultur“ in der Zukunft zu vermeiden, „wie sie heute mitunter zu beobachten ist“.

Das Unternehmerkuratorium Nord besteht aus den IHK-Präsidenten der fünf norddeutschen Bundesländer sowie den Präsidenten der Unternehmerverbände Bremen, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Nord (Hamburg und Schleswig-Holstein).

www.ihk-nord.de

Bau von Straßen und Autobahnen: Digitale Technologien senken die Kosten

Durch den Einsatz digitaler Technologien können die Kosten für den Bau neuer Straßen um 30 Prozent reduziert werden. Bei einem jährlichen Investitionsvolumen von 100 Milliarden Euro bis 2030 alleine durch europäische Länder sind somit Einsparungen von rund 30 Milliarden Euro im Jahr möglich. Zu diesem Ergebnis kommen Experten von McKinsey & Company und von Oxford Global Projects in einer Studie mit dem Titel „Road work ahead“.



Staus könnten bald Geschichte sein

Die durchschnittliche Bauzeit einer Straße lasse sich durch digitale Technologien um 50 Prozent reduzieren, heißt es. Beispiel: Bereits vor der Entscheidung zum Neubau einer Straße könnte auf aufwändige Bedarfsanalysen verzichtet werden, indem Behörden auf anonymisierte Geo-Daten von Smartphones und Navigationssystemen zurück greifen. Industrieexperten schätzen, dass sich so das Berechnen verschiedener Straßenparameter auf einen Monat begrenzen lasse. Stehe der Beschluss zum Neubau, könnten innovative Technologien die aktuell noch bis zu einem Jahr andauernde Konstruktionsphase auf zwei Monate verkürzen.

Doch die Straßen von morgen werden nicht nur deutlich günstiger sein als aktuell, sondern auch intelligent: „Unser Straßennetz wird sich in den nächsten Jahrzehnten von einem passiven Medium zu einem Mess- und Leitsystem entwickeln, das mit dem PKW kommuniziert.“ Das sagt Bernt Flyvbjerg, Vorstandsvorsitzender des Oxford Global Projects.

Dazu werden Sensoren in neu zu bauende Straßen eingesetzt oder um bereits bestehende Straßen herum positioniert.

Weil Autos dadurch deutlich näher beieinander fahren könnten („Platooning“), würde das Straßennetz um bis zu 50 Prozent effektiver genutzt werden. Staus könnten damit Geschichte sein.

www.mckinsey.de

Thesenpapier der Bauindustrie: „Mobilitätswende neu denken!“

„Mobilitätswende neu denken: Straßen als wichtigsten Verkehrsträger stärken und klimafreundlicher bauen“ – Das ist der Titel eines Thesenpapiers des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB), das im September vorgestellt wurde. Darin spricht sich der Verband für einen „grüner gestalteten Straßenbau“ aus. Die öffentlichen Auftraggeber sollten statt eines reinen Preiswettbewerbes stärker zum Beispiel auf die Bewertung von Logistik- und Verwertungskonzepten, den Einsatz emissionsärmerer Baustoffe und weiterhin hohe Recyclingquoten setzen.

Großes CO₂-Einsparpotenzial pro Baustelle

Schon heute werden nach HDB-Angaben im Straßenbau zu mehr als 90 Prozent wiederverwertbare Baustoffe eingesetzt. Durch eine weitere Erhöhung dieser Quote sei ein zusätzliches Einsparpotenzial von 120.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten möglich. Dadurch sowie durch den Einsatz von Niedrigtemperaturasphalt und die Nutzung von Straßenbaubitumen ließen sich rund 20 Prozent CO₂ je Baustelle einsparen.

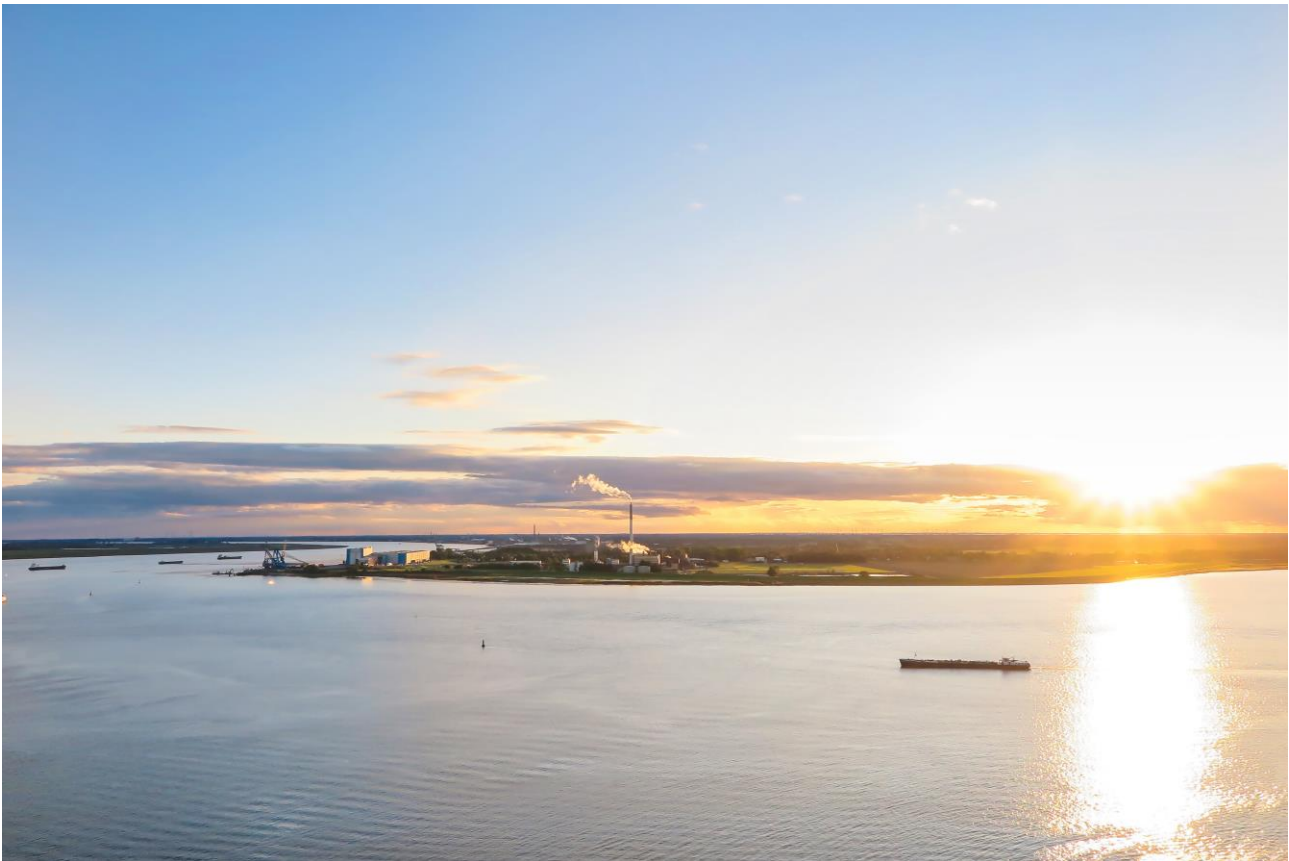
Darüber hinaus wird die Straße von morgen aus HDB-Sicht eine deutlich andere Infrastruktur darstellen müssen als die von heute – digitaler, vernetzter und mit hoher Verfügbarkeit. Der HDB: „Die Straße kann bereits heute mehr als nur eine Fahrbahnoberfläche sein. Von Technologien zur Energiegewinnung über neuartige Ladetechnologien und Orientierungshilfen für autonome Fahrzeuge bis hin zu Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ist vieles möglich.“ Das seien Grundlagen für einen klimaneutralen Verkehr, da nicht die Verkehrsträger Treibhausgase emittierten, sondern die Antriebstechnologien.

Straße bleibt Verkehrsträger Nummer eins

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie lässt jedoch keinen Zweifel daran, dass die Straße im Güter- und Individualverkehr Deutschlands Verkehrsträger Nummer eins bleiben wird. Auch im Jahr 2050 müssten Prognosen zufolge noch immer 90 Prozent des Transportaufkommens vom Verkehrsträger Straße getragen werden, trotz eines verdoppelten Schienengüterverkehrs und mehr Gütertransporten über Wasserwege.

Fazit im Thesenpapier: „Es wäre aus ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekten kontraproduktiv, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Dies würde zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsnetze und damit zu einer Schwächung des Wirtschaftsstandortes Deutschland führen und individuelle, lokale und überregionale Mobilitätserfordernisse vernachlässigen.“

www.bauindustrie.de



Weseranpassung: Neues Bündnis gebildet

Auftakt für ein breites Bündnis, das die Weseranpassung voran treiben will: Im Juli stellte sich der Arbeitskreis #ZukunftWeser vor und präsentierte sein „Memorandum zur Zukunft der Außen- und Unterweser“. Im Oktober ging die Website an den Start. In dem Memorandum des Arbeitskreises wird formuliert: „Der globale und arbeitsteilige Welthandel ist auf leistungsfähige Wasserstraßen angewiesen.“ Die Häfen in Niedersachsen und Bremen müssten für die internationale Schifffahrt erreichbar bleiben. Deshalb sei eine „zeitnahe Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser-Nord“ erforderlich.

Weseranpassung dient dem Klimaschutz

Das Memorandum unterstreicht ebenso, dass negative Auswirkungen auf die Natur des Flusses und seiner Nebenflüsse sowie der Ländereien vermieden oder kompensiert werden müssten. Kompensationsmaßnahmen müssten im Einklang mit der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie, der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, der Vogelschutzrichtlinie und der Eingriffsregelung erfolgen.

Weil die Weseranpassung die Schadstoffemissionen erheblich reduzieren werde, leiste sie einen „wichtigen Beitrag“, damit die Klimaziele des Bundes erreicht werden könnten. Straßengütertransporte würden vermieden und auf den umweltfreundlichen Wasserweg verlagert.

Das Memorandum trägt die Unterschriften von 23 Kommunen, Verbänden, Unternehmen und Gewerkschaften. Darunter sind unter anderem die Städte Bremerhaven und Brake, die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven, die Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, der Deutsche Gewerkschaftsbund Bremerhaven, die IG Metall Weser-Elbe und der ver.di-Bezirk Bremen-Nordniedersachsen.

www.zukunft-weser.de

Kontakt zum Förderverein Pro A20 e.V.:

Förderverein Pro A20 e.V.

c/o Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven

Haus Schütting – Am Markt 13

28195 Bremen

Tel.: 0421/36 37 270

Fax: 0421/36 37 274

Mail: info@pro-a20.com

Website: www.pro-a20.com

Redaktion des Newsletters:

Olaf Orb (Förderverein Pro A20 e.V.) und Thomas Klaus (Redaktionsbüro, Brake)

Fotos:

Klaus (Seite 2); Pixabay