



Newsletter 1/2022

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Bundesregierung ist nicht mehr ganz so neu. Noch wurde die A20 von ihr nicht aktiv ins Visier genommen. Aber: Die Befürworter der A20 müssen auf der Hut und sie müssen hellhörig sein. Denn es gilt, was der leidenschaftliche Küstenautobahn-Verfechter Enak Ferlemann, unter der alten Bundesregierung Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, am 22. Januar gegenüber der „Nordsee-Zeitung“ formuliert hat: „Die politischen Beschlüsse sind eigentlich gefasst. Ich sage bewusst eigentlich gefasst, denn Politik ist ein ständiger Prozess. Robert Habeck hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass er die A20 nicht will. Jetzt ist er Vize-Kanzler. Ich hoffe sehr, dass meine Kollegen in der Sozialdemokratie und bei den Liberalen in dieser Frage nicht einknicken.“

Der Förderverein Pro A20 e.V. wird in diesem Sinne auch in diesem Jahr den Dialog mit der Politik pflegen und zugleich die Öffentlichkeit über den Sinn und Nutzen der Küstenautobahn informieren.

Dabei ist uns unter anderem der 9. Oktober als Schlüsseldatum der niedersächsischen Landespolitik bewusst: An diesem Tag wird der Landtag neu gewählt. Selbstverständlich werden wir uns für eine Zusammensetzung des Landtages einsetzen, die der baldigen Realisierung eines der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur-Projekte Deutschlands weiterhilft.

Unsere Bitte an Sie: 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 Juni 2022 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

Kai Seefried, Beisitzer

Henning Wessels, Beisitzer

Olaf Orb, Geschäftsstellenleiter

Parlamentarischer Beirat des Fördervereins Pro A20
e.V.:

Axel Miesner ist neuer Vorsitzender

Der Osterholzer CDU-Landtagsabgeordnete Axel Miesner ist neuer Vorsitzender des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins Pro A20 e.V. Seine beiden Stellvertreter sind der niedersächsische Umweltminister Olaf Lies (SPD) aus dem Landkreis Friesland und der Bremerhavener Bürgerschaftsabgeordnete Thorsten Raschen (CDU).

Miesner betont: „Straßen sind auch weiterhin Schlagadern der Wirtschaft. Das gilt ebenfalls für elektro- und wasserstoffbetriebene Kraftfahrzeuge.“ An die Adresse der Bundesregierung erinnert der Beiratsvorsitzende an den Bundesverkehrswegeplan 2030, der die A20 einschließt und umgesetzt werden müsse.



Nachfolger von Kai Seefried

Mit der Wahl zum Landrat des Landkreises Stade hat der bisherige Landtagsabgeordnete Kai Seefried seinen Vorsitz des Parlamentarischen Beirates abgegeben. Er will sich aber auch in seiner neuen Funktion mit ganzer Kraft für dieses Projekt einsetzen. Seefried: „Der Landkreis Stade steht beispielhaft für die Vorteile, die sich im Zuge der A20 ergeben. Zum einen wird die A20 die wichtigsten Hafenstandorte Nordeuropas verbinden und zum anderen im Landkreis Stade mit der Verbindung über die A26 einen wichtigen Knotenpunkt nach Hamburg darstellen.“ Axel Miesner tritt bei der niedersächsischen Landtagswahl am 9. Oktober 2022 erneut an.

Der Christdemokrat ist Vorsitzender des Landtagsausschusses für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz. Außerdem gehört er dem Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung an.

Wirtschafts- und Verkehrsministerium informiert:
Wie weit ist die A20 in Schleswig-Holstein?

Das schleswig-holsteinische Wirtschafts- und Verkehrsministerium informiert im Januar 2022 in einem Schreiben an den Förderkreis Feste Untere Elbe e.V. über den aktuellen Stand der einzelnen A20-Abschnitte auf der Seite Schleswig-Holsteins.

*****Abschnitt 3 (Weede - Wittenborn):**

Zurzeit wird eine kleine Trassenverschiebung innerhalb des linienbestimmten UVP-Korridors geprüft. Damit soll verhindert werden, dass aufgrund der Beeinträchtigung von bestimmten „Lebensraumtypen“ eine Stellungnahme der Europäischen Kommission eingeholt werden muss. Denn das würde zu weiteren Verzögerungen führen. Falls das gelingt, müssen Änderungen in die Antragsunterlagen eingearbeitet werden. Unabhängig davon müssen Planänderungen in das so genannte Fehlerheilungs- und Planänderungsverfahren integriert werden. Folge: Eine Auslegung kann, so oder so, erst 2023 erfolgen.

*****Abschnitt 4 (Wittenborn - A7)**

Nach dem Klageverfahren sind „Fehlerheilungen“ erforderlich. Diese beziehen sich auf das Wasserrecht, die FFH-Verträglichkeitsprüfung, das Erfassen von Fledermäusen und den Umgang mit der Schleiereule.

Der Antrag für das Planergänzungsverfahren wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2022 gestellt.

*****Abschnitt 5 (A7 - L114)**

Die seit 2015 ruhenden Planungen zum Planfeststellungsverfahren wurden wieder aufgenommen. Ziel ist ein neues Planfeststellungsverfahren beim Fernstraßenbundesamt.

Der Antrag auf ein neues Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2022 gestellt.

*****Abschnitt 6 (L114 - A23)**

Für den Abschnitt 6 gilt wie für den Abschnitt 5: Die seit 2015 ruhenden Planungen zum Planfeststellungsverfahren wurden wieder aufgenommen. Und der Antrag auf ein neues Planfeststellungsverfahren wird wohl in der zweiten Jahreshälfte 2022 eingereicht.

*****Abschnitt 7 (A23 - B431)**

Ein Planfeststellungsbeschluss ist nach derzeitiger Einschätzung zum Jahreswechsel 2022/2023 erreichbar. Vorgezogene CEF-Maßnahmen zum Artenschutz sollen noch 2022 ausgeschrieben werden. 2020/2021 war das dritte Planänderungsverfahren vorgenommen worden.

Erforderlich wird eine vierte Planänderung, die allerdings nur einen kleinen Umfang hat.

*****Abschnitt 8 (B431 - K28)**

Der Planfeststellungsbeschluss wird für 2022 erwartet. Vorgezogene CEF-Maßnahmen wurden bereits abgewickelt.

Planung der Küstenautobahn:
Und wie ist der Stand in Niedersachsen?

In einem Schreiben an den Förderkreis Feste Unterebequerung e.V. vom 18. Januar 2022 klärt das schleswig-holsteinische Wirtschafts- und Verkehrsministerium nicht nur über den aktuellen Planungsstand für Schleswig-Holstein auf, sondern informiert zugleich über die Situation in Niedersachsen.

*****Abschnitt 1 (von der A28 bei Westerstede bis zur A29 bei Jaderberg)**

Der Baubeginn hängt von einem Gerichtsurteil ab, denn gegen die Planfeststellung wird zurzeit rechtlich vorgegangen. (Die überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen lagen im Juni 2020 in den betroffenen Städten und Gemeinden aus beziehungsweise konnten online eingesehen werden.)

Sollte die Klage abgewiesen werden, kann der Bau theoretisch noch 2022 beginnen. Falls nachgebessert werden muss, dürfte sich der Baubeginn um mehrere Jahre verzögern.

***** Abschnitt 2 (von der A29 bei Jaderberg bis zur B437 bei Schwei)**

Das Planfeststellungsverfahren wurde bereits im Dezember 2017 eingeleitet. Abschnitt 2 könnte zwar bald Baurecht bekommen, aber es wird von Klagen ausgegangen.

Die Dauer der Klagen kann nicht abgesehen werden. Zwei Jahre sind das Minimum. Danach müssen Teile des Beschlusses gegebenenfalls nachgebessert, wieder ausgelegt und einem Beteiligungsverfahren unterworfen werden.

***** Abschnitt 3 (von der B437 bei Schwei bis zur L121 östlich der Weserquerung)**

Im Dezember 2016 wurde die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums zum Entwurf erteilt. Zurzeit wird der Entwurf abschließend bearbeitet, damit er in das Genehmigungsverfahren eingebracht werden kann.

***** Abschnitt 4a (von östlich der Weserquerung, L121, bis Stotel, A27)**

Der Vorentwurf wurde Mitte 2017 fertiggestellt. Im Februar 2019 wurde er vom Bundesverkehrsministerium genehmigt. Als nächster Schritt werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren aufgestellt.

Nachdem die Unterlagen veröffentlicht wurden und das Beteiligungsverfahren durchlaufen ist, kann der Planfeststellungsbeschluss ausgestellt werden.

***** Abschnitt 4 (von der A27 bei Stotel bis zur B71 bei Heerstedt)**

Nach dem Veröffentlichung der Planfeststellungsunterlagen und dem Durchlaufen des Beteiligungsverfahrens kann der Planfeststellungsbeschluss ausgestellt werden.

***** Abschnitt 5 (von der B71 bei Heerstedt bis zur B495 bei Bremervörde)**

Als Nächstes soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Der Vorentwurf liegt seit Mitte 2019 vor.

***** Abschnitt 6 (von der B495 bei Bremervörde bis zur L114 bei Elm)**

Abschnitt 6 könnte bald Baurecht bekommen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass auch dieser Beschluss beklagt wird und sich der Baubeginn um Jahre verzögert.

***** Abschnitt 7 (von der L114 bei Elm bis zum Kreuz A20/A26 bei Drochtersen)**

Zurzeit wird der Entwurf abschließend bearbeitet, damit der Planentwurf in das Genehmigungsverfahren eingebracht werden kann.



**Transeuropäische Netze und A20:
IHK Nord legt Positionspapier vor**

Die IHK Nord, Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammern in Norddeutschland, fordert in einem Positionspapier zu den transeuropäischen Netzen (TEN-V), dass 40 norddeutsche Verkehrsprojekte zügig realisiert werden sollten. Darunter ist unter anderem die A20.

Professor Norbert Aust, Vorsitzender der IHK Nord, formuliert: „Wir brauchen jetzt und in Zukunft ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, das Norddeutschland mit Europa verbindet. Norddeutschland ist auch über die grenzüberschreitenden Verbindungen – nach Skandinavien, in die Niederlande und nach Polen – eine lebenswichtige Verkehrsader und trägt damit elementar zur Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes bei.“ Hier dürfe es für keine Art von Verkehrsträgern zu Staus kommen, so Professor Aust.

„Via Hanseatica“ muss TEN-Kerngebiet werden

Nach Feststellungen der IHK Nord sind die Zielsetzungen des TEN-V-Netzes weitgehend mit denen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 identisch.

Nahezu alle großen Neu- und Ausbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2030 liegen auf TEN-Korridoren. Vor diesem Hintergrund fordern die norddeutschen Industrie- und Handelskammern die Bundesregierung auf, bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes die transeuropäischen Verkehrsnetze im Blick zu haben und die norddeutschen Projekte umzusetzen.

Nach Auffassung der IHK Nord muss der für Norddeutschland und das ganze nordöstliche Europa zentrale Korridor „Via Hanseatica“ entlang der Nord- und Ostseeküste (Amsterdam-Bremen-Hamburg-Wismar-Rostock-Stettin-Danzig-Riga) als Kernkorridor im TEN-V-Netz ausgewiesen werden. Noch seien zentrale norddeutsche Verkehrsprojekte wie die A20 oder die „Wunderlinie“ (Eisenbahnstrecke Groningen-Bremen auf dem Eisenbahnkorridor Amsterdam-Hamburg) kein Bestandteil des TEN-Kernnetzes.

www.ihk-nord.de/ten-v

IHK Schleswig-Holstein: Zehn gute Gründe für die A20

Die Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein hat zehn Argumente für die auch Küstenroute genannte A20 auf den Punkt gebracht.

1. Die Küstenroute ermöglicht, dass die deutschen Nord- und Ostsee-Anrainerländer – insbesondere Schleswig-Holstein und Niedersachsen – enger zusammenwachsen.
2. Die Küstenroute stärkt die Wirtschaftsregion Unterelbe – mit der westlichen Elbquerung als direkte feste Straßenverbindung.
3. Die Küstenroute nützt den Regionen entlang ihres Verlaufs. Sie bindet diese direkt an neue Märkte in Westdeutschland und Westeuropa an. Wirtschaftsstandorte werden so optimal erreicht – regional, national, international.
4. Die Küstenroute erhöht die Attraktivität der angrenzenden Regionen für qualifizierte Fachkräfte.
5. Die Küstenroute beschleunigt das Wirtschaftswachstum. Sie schafft viele zusätzliche Arbeitsplätze – schon während der Bauphase; durch beträchtliche Aufträge für die Unternehmen in der Region.
6. Die Küstenroute verbessert als transeuropäische Magistrale die Abwicklung der zunehmenden Verkehrsströme: von und nach Skandinavien und den wirtschaftlich wachsenden nordosteuropäischen und baltischen Ländern.
7. Die Küstenroute verbindet als Hinterlandanbindung die deutschen Seehäfen untereinander – aber auch international mit Häfen wie Amsterdam.
8. Die Küstenroute hilft den Industriestandorten in Norddeutschland bei der schlagkräftigen Vernetzung in den Bereichen Luftfahrt, Chemie, Automobile, Maritime Wirtschaft und dem Wachstumsfeld Offshore.
9. Die Küstenroute entlastet die stauanfälligen Autobahnen A1, A7 und das Nadelöhr „Elbtunnel“.

10. Die Küstenroute belebt den Tourismus – unter anderem durch eine verbesserte Verbindung der küstennahen Tourismusstandorte untereinander und eine schnelle Erreichbarkeit für das westliche Ruhrgebiet.

Niedersächsische Hafenwirtschaft: De Reese neuer Vorsitzender

Michael de Reese von der Cuxport GmbH (Cuxhaven) ist neuer Vorstandsvorsitzender der Niedersächsischen Hafenvertretung (NHV).

De Reese ist zugleich Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen, die die A20 unterstützt.

Auf der Mitgliederversammlung wurde er für die kommenden zwei Jahre gewählt.

Im Amt bestätigt wurden Uwe Jacob (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), John H. Niemann (Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung) und Michael Appelhans (Rhenus Midgard, Nordenham); Appelhans ist stellvertretender Vorsitzender des Fördervereins Pro A20 e.V. Der ehemalige NHV-Vorstandsvorsitzende Karsten Dirks (Emder Verkehrs- und Automotive Gesellschaft) wurde in den Vorstand gewählt.



Förderkreis Feste Unterelbequerung: Jahreshauptversammlung auf schriftlichem Wege

Der Förderkreis Feste Unterelbequerung hat seine jüngste Jahreshauptversammlung schriftlich abgehalten. Im Bericht des Vorstandes ist von zahlreichen Gesprächen „mit und ohne Protokoll und auf allen Ebenen und mit fast allen Parteien“ die Rede. Der Bericht konstatiert: „Inakzeptabel ist aus unserer Sicht das Verhalten von diversen Grünen-Politikern mit Herrn Habeck an der Spitze, die den abgeschlossenen Koalitionsvertrag in Schleswig-Holstein brechen wollen und Autobahnneubauten in Deutschland generell ablehnen.“

Studie „Faktencheck Güterverkehr“: Verlagerungspotenzial ist stark begrenzt

Die Verkehrsinitiative Pro Mobilität e.V. hat im Februar die Studie „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland - Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial“ vorgestellt. Erarbeitet wurde sie vom Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) unter Federführung von IW-Senior Economist Thomas Puls im Auftrag von Pro Mobilität.

Ziel des Faktenchecks: Das Verlagerungspotenzial der Schiene im Güterverkehr sollte untersucht werden. Nachdem jede Bundesregierung aufs Neue mehr Verlagerung auf die Schiene gefordert hat, galt es einmal festzustellen: Wie viel Güterverkehr kann die Schiene wirklich?

Verlagerung auf die Schiene mengenmäßig limitiert

Zentrale Ergebnisse der Studie:

- Der Gütertransport ist unverzichtbares und unvermeidbares Fundament unseres Wohlstandes. Konsumentinnen und Konsumenten nutzen immer stärker den Onlinehandel, was steigenden Güterverkehr nach sich zieht.
- Der bauliche Zustand und die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) sind bereits den heutigen Anforderungen nicht gewachsen, und den zukünftigen noch viel weniger: Hier muss nicht nur massiv investiert werden. Es gilt ebenso, die Planungsdauer signifikant zu verkürzen und die Organisation der Baudurchführung zu optimieren.
- Unterschiedliche Verkehrsträger bedienen unterschiedliche Märkte: Eisenbahn und Binnenschiff dominieren den Massenguttransport über lange Strecken. Der Lkw ist im Baubereich, bei Lebensmitteln und beim Verteilerverkehr in der Fläche führend.
- Fazit: Das Verlagerungspotential ist stark begrenzt. Traditionelle Transportgüter der Schiene wie Kohle und Mineralölerzeugnisse werden an Bedeutung verlieren. Aufgrund der Struktur der beförderten Güter ist eine Verlagerung vom Lkw auf die Schiene mengenmäßig limitiert. Gerade der boomende Onlinehandel bedarf aufgrund der Kleinteiligkeit der Sendungen der Feinverteilung mit dem Lkw.

Der Kombinierte Verkehr Straße/Schiene ist seit Jahren das wichtigste Wachstumssegment im Schienengüterverkehr, und hier liegt auch das größte Verlagerungspotenzial für die Zukunft, das es zu heben gilt.

Thomas Puls vom Institut der Deutschen Wirtschaft Köln erläuterte bei der Vorstellung der Studie: „Eine qualitativ hochwertige und umfassende Abdeckung mit Güterverkehrsleistungen wird nur möglich sein, wenn die Stärken der einzelnen Verkehrsträger in einem Gesamtsystem kombiniert werden. Ein Gegeneinander von Straße, Schiene und Wasserstraße ist der sichere Weg zum Scheitern. Denn keiner der Verkehrsträger ist auf absehbare Zeit in der Lage, die Transportaufgaben eines anderen zu übernehmen.“

Der Güterverkehr in Deutschland werde weiter wachsen, prognostizierte Puls. So sehe der Koalitionsvertrag der Bundesregierung beispielsweise eine starke Ausweitung der Bautätigkeit in Deutschland vor. Thomas Puls: „Wohnungsbau und Infrastruktursanierung, aber auch der Ausbau der Windenergie erfordern den Transport großer Materialmengen – und der wird primär über den Lkw abgewickelt werden.“

https://www.promobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Pro_Mobilitaet_Faktencheck_Gueterverkehr_in_Deutschland_2022.pdf

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: Büro Miesner (Seite 2), Pixabay (Seite 5), Cuxport (Seite 7)

