



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

die gegenwärtige teilweise Vollsperrung der A27 im Bereich Hagen/Uthlede demonstriert eindringlich, wie wichtig eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist. Das Bestandsnetz muss laufend gepflegt sowie für sinnvolle Ergänzungen und Lückenschlüsse gesorgt werden. Passiert das nicht, belastet das die Wirtschaft und somit die Menschen ganz konkret – wie die Verkehrsbeschränkungen belegen.

Uns als Förderverein Pro A20 e.V. motiviert die gegenwärtige Situation auf der A27: Mit unserem Bemühen um eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung des Nordens sind wir auf keinem leichten Weg.

Die Hindernisse sind groß. Aber wir kommen nach und nach voran und zum Ziel. Das zeigen zum Beispiel auch die Beiträge „Wichtige Hürde wurde genommen“ und „Bewegung in A20-Planungen gut erkennbar“ in dieser Newsletter-Ausgabe. Er fasst den erfreulichen Planungs- und Umsetzungsstand in Schleswig-Holstein zusammen.

Der Vorstand wünscht Ihnen eine informative Lektüre dieses Newsletters.

Die nächste Newsletter-Ausgabe soll im Juni 2024 erscheinen.

Über Anregungen und Kritik freuen wir uns.

Der Vorstand

Michael Blach, Vorsitzender

Michael Appelhans, stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ralf Meyer, Schatzmeister

Kai Seefried, Beisitzer

Henning Wessels, Beisitzer

Thorsten Krüger, Beisitzer

Olaf Orb, Geschäftsstellenleiter

Bauabschnitt zwischen Westerstede und Jaderberg: Wichtige Hürde wurde genommen

Auf Grund des Antrages der Autobahn GmbH des Bundes hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für den Bauabschnitt I am 18. Dezember 2023 den 3. Änderungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss erlassen. Dieser Ergänzungsbeschluss markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Umsetzung der A20. Zwar sind noch Rechtsmittel möglich. Diese bewegen sich jedoch im begrenzenden Rahmen der ehemaligen vor Gericht bestätigten Kritikpunkte. Laut Autobahn GmbH werden diese Kritikpunkte entkräftet. Insofern besteht die Aussicht, dass für diesen Bauabschnitt die Zeichen absehbar auf Baubeginn stehen.

IHK-Veranstaltung in Glückstadt: Bewegung in A20-Planungen gut erkennbar

Trotz laufender rechtlicher Auseinandersetzungen ruhen die Planungen für die geplante feste Elbquerung westlich von Hamburg als Herzstück der A20 nicht. Das wurde auf einer Info-Veranstaltung der IHK Schleswig-Holstein und der Planungsgesellschaft DEGES im Dezember in Glückstadt klar. DEGES-Projektleiter Sebastian Haß berichtete dort: „Für die A20 haben wir 2023 viel erreichen können.“ Für den Abschnitt 8 mitsamt Elbquerung gibt es einen Planfeststellungsbeschluss. Im Abschnitt 7, der von der B431 bis zur A23 reichen wird, sind die Unterlagen für die 4. Planänderung eingereicht. Hier werde 2024 ein Planfeststellungsbeschluss erwartet, so Haß. Für den Abschnitt 3 bei Bad Segeberg wurden die Unterlagen ausgelegt; zurzeit werden die Erwiderungen gesichtet. Für den Abschnitt 4 von Bad Segeberg bis zur A7 konnte Haß ebenfalls von Fortschritten berichten. Christian Merl, Sprecher für Norddeutschland der Autobahn GmbH, ergänzte: „Beim Kreuz Kehdingen, ebenso für den Baustart der Elbquerung notwendig wie der Abschnitt 7 in Schleswig-Holstein, gehen die Planungen in die Endphase. Wir rechnen für 2024 für das Kreuz Kehdingen mit einem Planfeststellungsbeschluss.“

„A20 symbolisiert weit mehr als eine Straße“

Auf der Veranstaltung sprachen außerdem Befürworter der A20 aus Wirtschaft und Politik. Tillmann Schütt, Vizepräsident der IHK zu Kiel und Geschäftsführer des Bauunternehmens Gebr. Schütt KG in Landscheide bei Itzehoe: „Die täglichen Staus vor dem Hamburger Tunnel zeigen klar, dass die Planungen, alle Verkehre durch Hamburg leiten zu wollen, gescheitert sind.“



Der Glückstadter Bürgermeister Rolf Apfeld äußerte: „Gerade heute, mitten im Umbau unserer Wirtschaft in eine CO₂-neutrale Zukunft, ist der Ausbau von Transportwegen mit der A20 ein weiteres starkes Signal. Denn ich würde gerne Gewerbestandteile an Menschen verkaufen, die Ideen oder Visionen für eine innovative Unternehmung haben.“

Geschäftsführer Tobias Grossmann von dem Logistikunternehmen KTN-RS Grossmann-Gruppe aus Herzhorn unterstrich: „Autobahn und Tunnel schaffen eine effiziente und zuverlässige Verbindung zwischen den norddeutschen Regionen und dem wichtigen Wirtschaftsraum Hamburg sowie die schnelle Anbindung nach Niedersachsen und Süd-/Ost-/West-Europa. Insbesondere für die Logistik-Branche ermöglichen sie eine optimale Anbindung an internationale Märkte.“

Für die Interessen der Logistiker südlich der Elbe ergriff Geschäftsführer Stefan Weigand von der Weigand Transporte GmbH & Co. KG aus Lengenborstel das Wort: „Die A20 symbolisiert weit mehr als nur eine Straße. Sie ist ein Versprechen für eine effizientere, zukunftsorientierte Mobilität, die den Lückenschluss von Ost nach West realisiert. Durch die Entlastung überlasteter Verkehrsadern wie der A7 und A1 reduziert sie nicht nur Staus, sondern führt auch zu signifikanten Ersparnissen – sei es an Zeit, Kosten oder Emissionen.“ In ihrer Rolle als „Katalysator für eine nachhaltigere und lebenswertere Metropolregion Hamburg“ stelle die A20 einen entscheidenden Schritt dar.

Gesunkener Umschlag in den Seehäfen: Bund muss sich finanziell stärker beteiligen

2023 sank der Umschlag in den neun niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven gegenüber 2022 um sieben Prozent von 54 auf 50 Millionen Tonnen. Das wurde auf der Seehäfen-Jahrespressekonferenz im Februar in Oldenburg bekannt gegeben. Vom Rückgang waren vor allem der Containerumschlag, der Kohleumschlag und der Umschlag von Grundstoffen für die energieintensive Industrie betroffen. Zuwächse gab es beim Umschlag von Neufahrzeugen etwa in Emden, Cuxhaven und Wilhelmshaven sowie beim flüssigen Massengut (etwa LNG in Wilhelmshaven). Wirtschaftsminister Olaf Lies mahnte an, der Bund müsse sich ausreichend an der Finanzierung der Häfen-Infrastruktur beteiligen. Denn diese sei eine nationale Aufgabe. Minister Lies bezeichnete das Bundesland Niedersachsen als das „energiepolitische Herz Deutschlands“.

Präsident Timo Quander: Straßenbau-Behörde mit neuer Spitze

Mit dem Volljuristen Timo Quander (Bild) hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Februar einen neuen Präsidenten bekommen. Quander folgt damit auf Eric Oehlmann, der Anfang des Jahres an die Spitze der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes gewechselt ist.



Zuletzt im Verkehrsministerium tätig

Katja Pott Nach verschiedenen Stationen im Geschäftsbereich des niedersächsischen Innenministeriums und im niedersächsischen Wirtschaftsministerium war Quander 2017 als Sonderbeauftragter für den Parlamentarischen Untersuchungsausschuss „Vergabe“ tätig.

Im Umwelt- und Energieministerium fungierte er als stellvertretender Abteilungsleiter und Leiter des Rechtsreferats in der Atomabteilung. Zuletzt führte Timo Quander als stellvertretender Abteilungsleiter das Referat für Landtags-, Kabinetts- und Beiratsangelegenheiten im niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Außerdem war er stellvertretender Abteilungsleiter der dortigen Zentralabteilung.

Stellvertreterin des Präsidenten ist Katja Pott, Leiterin des Geschäftsbereiches 2 (Planung, Bau, Betrieb und Recht).

Auch wegen der Küstenautobahn: Landrat fordert Wesertunnel-Erweiterung

Unfälle, Demonstrationen, Rettungsübungen, Wartungsarbeiten – der Wesertunnel zwischen Kleinensiel und Dedesdorf erweist sich aus vielerlei Gründen zunehmend als Nadelöhr für den Verkehr in der Wesermarsch. So lautet zumindest die Einschätzung von Landrat Stephan Siefken. Die Querung ist inzwischen so häufig gesperrt, dass sich der Verwaltungschef bei den Verkehrsministerien von Bund und Land für eine Erweiterung einsetzen wird. Dabei stellt Siefken auch einen Zusammenhang zur A20 her.

Auf den Wesertunnel ist Verlass

Stephan Siefken stellt fest: „Seit der Fertigstellung und Inbetriebnahme vor 20 Jahren hat sich die 1,6 Kilometer lange Verbindung zwischen den Landkreisen Wesermarsch und Cuxhaven als unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur erwiesen. Sie ist wichtig für Berufspendler, Touristen und Warenverkehre.“ Spätestens mit dem Bau der A20 erwartet der Landrat einen weiteren Anstieg der Verkehrsströme und somit auch eine wachsende Bedeutung des Tunnels.

„Auf wichtige Verkehrsachsen muss Verlass sein. Dazu gehört der Wesertunnel zweifelsfrei“, begründet Stephan Siefken seine Initiative. Der Anspruch an Verlässlichkeit gelte insbesondere für einen möglichen Ausfall des Fährbetriebs zwischen Blexen und Bremerhaven, wie er noch bis Ende März hinein zu erwarten ist. Die Anleger werden saniert – ein Beispiel dafür, dass der Wesertunnel zusätzliche Verkehre aufnehmen und leistungsfähig sein muss. Im umgekehrten Fall könnten die Fähren jedoch bei einer Sperrung des Wesertunnels zusätzliche Verkehrsbelastungen nicht vollständig kompensieren.

Parlamentarischer Staatssekretär Luksic: Die Straße bleibt die Nummer Eins

Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, hat im Dezember 2023 in einem Interview mit der „Nordwest-Zeitung“ die Bedeutung der Straße als Verkehrsträger hervor gehoben. Damit ein Verkehrsinfarkt verhindert werde, brauche es dringend mehr Tempo für den Ausbau aller Verkehrsträger, einschließlich der Straße. Der FDP-Politiker formulierte: „Die Straße war, ist und bleibt mit großem Abstand der Verkehrsträger Nummer 1.“ Luksic weiter: „Der Individualverkehr ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe, gerade auch in ländlichen Regionen. Und ohne den Lkw stehen unsere Fabriken still.“

Flurbereinigungsverfahren zur A20: Auch Drohnen sind im Einsatz



In Flurbereinigungsverfahren vermessen inzwischen auch Drohnen die betroffenen Grundstücksflächen. Im Auftrage des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems wurden sie im Februar vom Landesamt für Geoinformatik und Landesvermessung Niedersachsen auch beim Flurbereinigungsverfahren A20-Frieschenmoor eingesetzt. Mit Hilfe der Luftaufnahmen können Geodaten wie Wege, Gewässer und Grundstücksgrenzen schneller und umweltschonender erfasst werden als durch Bodenvermessungen. In Frieschenmoor ging es um eine Fläche von rund 1.870 Hektar.

Die Drohne schwebt auf einer Fläche von 100 bis 120 Metern über dem Boden und erstellt von dort aus Luftbildaufnahmen. Ein Computer berechnet aus diesen Bildern ein 3D-Modell der Erdoberfläche. Daraus wird wiederum ein flächendeckendes Abbild der Landschaft erstellt, im Fachjargon Orthophoto genannt. Dass die Orthophotos so genau sind, ist nach Angaben des Landesamtes sowohl für die Vermessung des Flurbereinigungsgebietes als auch für die Wertermittlung der Flurstücke im Verfahrensgebiet unerlässlich. Ein weiterer Vorteil des Drohneneinsatzes: Behörden-Mitarbeiter müssen zum Vermessen weniger Grundstücke betreten.

Marketing für niedersächsische Seehäfen: Andre Heim scheidet im März aus

Die Verantwortlichkeiten bei der Marketinggesellschaft der niedersächsischen Seehäfen ändern sich.

Der bisherige Geschäftsführer Andre Heim verlässt das Unternehmen zum 31. März 2024 auf eigenen Wunsch. Er wird im April internationaler Vertriebsleiter bei der Jade-Weser-Port-Marketinggesellschaft (JWPM). Diese vermarktet den Containerterminal in Wilhelmshaven und die angrenzenden Gewerbeflächen. Zwischen 2009 und 2013 war Heim bereits im Marketing der Jade-Weser-Port Realisierungsgesellschaft (JWPR) tätig gewesen.

Neuer Interims-Geschäftsführer ist Andreas Bullwinkel. Der hatte die Seaports of Niedersachsen GmbH bereits seit der Gründung im Jahr 2004 bis zu seinem Wechsel zum JadeWeserPort in 2013 geleitet.

Hafengesellschaft Niedersachsen Ports: Holger Banik bleibt der Chef

Die landeseigene Hafengesellschaft Niedersachsen Ports mit ihren 15 Seehäfen sowie die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft werden bis 2029 weiter von Holger Banik geführt.

Die Aufsichtsräte und die entsprechenden Gremien des Landes Niedersachsen sowie für die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft das Land Bremen haben der Vertragsverlängerung zugestimmt.

Der gebürtige Bremer Holger Banik hat seit zehn Jahren seine berufliche Heimat an der Küste Niedersachsens gefunden. Er ist seit Januar 2014 Sprecher der Geschäftsführung der Niedersachsen Ports und verantwortet zudem den kaufmännisch-administrativen Bereich. Holger Banik ist ferner seit dem 1. Januar 2014 Geschäftsführer der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG. Der Diplom-Kaufmann war zuvor seit 2007 bei der Bremer Hafen-Managementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG tätig. Von 2011 bis 2014 war Banik dort kaufmännischer Geschäftsführer.

A20-Kampagne der IHKs: Förderkreis Feste Unterelbquerung unterstützt

Die A20-Kampagne der Industrie- und Handelskammern hat einen neuen Unterstützer. Denn der Förderkreis Feste Unterelbquerung hat den Schulterchluss erklärt. Dreh- und Angelpunkt der Kampagne ist die Website www.die-a20.de, auf der umfassende Informationen zum Projekt zusammengetragen sind. Vorteile für die Wirtschaft sind dort ebenso aufgeführt wie Umweltaspekte. Die Kampagne wurde von den sieben Industrie- und Handelskammern entlang der zu bauenden A20 angestoßen und sucht nun weitere Unterstützer.

Neues Positionspapier zur Baubeschleunigung: Pro Mobilität fordert mehr Digitalisierung

Der Verein Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur fordert in seinem neuen Positionspapier „Digitale Straßenverkehrsinfrastruktur“, die Chancen der Digitalisierung beim Planen, Ausschreiben, Bauen, Betreiben und Erhalten von Straßeninfrastrukturprojekten stärker zu nutzen. Eine fehlende digitale Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Auftraggebern und der Bauwirtschaft führe zu „enormen Zeitverlusten bei Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie der Realisierung von Infrastrukturprojekten“. Hingegen erhöhe der Einsatz digitaler Technologien im Bauprozess die Produktivität; er spare Kosten und reduziere die Informationsdefizite aller beteiligten Akteure.

Der Verein stellt fest: „Digitale Technologien sind eine wichtige Grundvoraussetzung für ein ökonomisch und ökologisch nachhaltiges Bauen.“

Unter anderem fordert Pro Mobilität, dass die Ingenieurbüros und die Bauwirtschaft durch Förderprogramme bei ihren Digitalisierungsprozessen unterstützt werden sollten. Durch digitale Bauprozesssteuerung müsse eine „partnerschaftliche und transparente Projektabwicklung zwischen den Vertragspartnern gefördert“ sowie der Einsatz innovativer digitaler Baumethoden nach Kräften voran gebracht werden.

Alarmierende ADAC-Staubilanz: 2023 wurden 427.000 Stunden gezählt



Im vergangenen Jahr gab es auf den deutschen Autobahnen deutlich mehr Staus und stockenden Verkehr als im Jahr davor. Das Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019 wurde allerdings noch nicht erreicht. Das zeigt die ADAC-Staubilanz für das Jahr 2023. Danach summierte sich die Dauer der Verkehrsstörungen auf insgesamt 427.000 Stunden. Im Vergleich zum Jahr 2022 (333.000 Stunden) waren es damit um knapp 30 Prozent mehr. 2019 waren es rund 521.000 Staustunden.

Im Lauf des Jahres nahmen die Staustunden kontinuierlich zu. Von Januar 2023 an mit rund 20.000 Staustunden kletterte die Stauzeit, bis sie mit jeweils rund 43.500 Staustunden in den Monaten Juli, August und September ihren Höhepunkt erreichten. Ab Oktober 2023 ging die Zahl der Staustunden wieder zurück.

Für 2024 rechnet der ADAC mit noch mehr Staus

Beim Monatsvergleich mit dem Vorjahr zeigt sich, dass der ADAC über das gesamte Jahr hinweg deutlich mehr Staustunden als 2022 registriert hat. Gegenüber 2019 war das Stauniveau im vergangenen Jahr zwar geringer, allerdings überstiegen die Staustunden im August bereits die Werte des Vergleichsmonats 2019. Im September und November 2023 blieb das Stauniveau nur geringfügig unter dem des Jahres 2019. Wie in den Vorjahren war das Staugeschehen 2023 montags deutlich geringer als an den anderen regulären Arbeitstagen. Noch niedriger war das Stauniveau nur noch an den Wochenenden.

Insgesamt registrierte der ADAC im vergangenen Jahr 691 Staus mit einer Länge von 20 Kilometer und mehr (2022: 383). Der mit 56 Kilometern längste Stau ereignete sich auf der A 61 Mönchengladbach in Richtung Ludwigshafen zwischen Miel und dem Dreieck Nahetal am Freitag, 20. Januar, nach einem Wintereinbruch.

Das Bundesland mit den meisten Staus war wie in den Vorjahren mit knapp 34 Prozent Nordrhein-Westfalen.

2023 stieg die Staulänge auf den Autobahnen in Niedersachsen auf 84.476 Kilometer; 2022 waren es noch 66.091 gewesen.

36.124 Staus sorgten für eine Wartezeit von 32.403 Stunden (2022: 35.568).

Für 2024 rechnet der ADAC mit steigendem Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen. Das dürfte sich in den Stauzahlen niederschlagen.

Zwischenbilanz nach zwei Jahren Ampel-Koalition:

IHK Nord fordert Investitionshochlauf bei Infrastruktur

Die IHK Nord hat in einer „Halbzeitanalyse zur Arbeit der Ampelkoalition“ unter anderem unterstrichen, wie „unerlässlich“ eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die norddeutsche Wirtschaft sei. Erforderlich sei ein Investitionshochlauf.

Zugleich müssten Kürzungen in diesem Bereich vermieden werden. Auch mit Blick auf die A20 stellt die IHK Nord fest: „Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgelgten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte sind mit Blick auf die europäischen Verkehrsnetze für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur im Norden elementar und sollten zügig umgesetzt werden, um Engpässe zu vermeiden.“ Die IHK Nord konstatiert: „Die von der Bundesregierung angestrebte Halbierung der Planungszeiten für Infrastrukturprojekte liegt noch in weiter Ferne.

Eine Halbierung wäre eine große Verbesserung, würde aber immer noch verhältnismäßig lange Verfahren bedeuten.“

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

Fotos: Pixabay (Seite 3, Seite 6, Seite 8); NLStBV (Seite 4)

Redaktion des Newsletters: Olaf Orb (Förderverein Pro A20 e.V.) und Thomas Klaus (Redaktionsbüro, Geestland)