Newsletter 3/2022

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

zweifellos hätten sich die Mitglieder und der Vorstand des Fördervereins Pro A20 e.V. im Juli ein anderes Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur A20 gewünscht. Aber positiv ist: Die Richter haben das Projekt nicht grundsätzlich in Frage gestellt.
Jedoch war die Entscheidung der Leipziger Justiz Wasser auf die Mühlen der Küstenautobahn-Gegner. Anzunehmen ist: Die werden ihren politischen Druck insbesondere auf die Grünen in Regierungsverantwortung erhöhen.
Da heißt es für die Befürworter des Projektes: Wir müssen dem eigene Einflussnahme auf Öffentlichkeit und Entscheidungsträger entgegensetzen.
Dafür braucht es Interessenvertretungen wie unseren Verein. Unsere Bitte an Sie: Überzeugen Sie Menschen aus Ihrem persönlichen und beruflichen Umfeld von einer Mitgliedschaft im Förderverein Pro A20 e.V.
(Unternehmen, Vereine und Institutionen können ebenfalls Mitglied werden!)

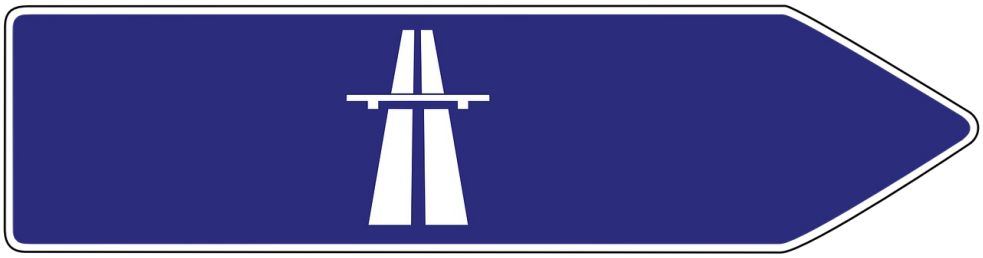
In Schleswig-Holstein hat gute Lobby-Arbeit für die Küstenautobahn erfreulicherweise positive Früchte getragen. Dort hat die neue Landesregierung aus CDU und Grünen ein klares Ja zur A20 im Koalitionsvertrag festgehalten.
Zuvor hatte Ministerpräsident Daniel Günther die Küstenautobahn für „unverhandelbar“ erklärt.
Solche Standfestigkeit erhoffen wir uns aus allen Parteien und Fraktionen, die die A20 unterstützen.

Der Vorstand wünscht Ihnen eine informative Lektüre dieses Newsletters.

Die nächste Newsletter-Ausgabe soll Anfang Dezember 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



Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes: Vorläufiger Bau-Stopp für die A20

In Niedersachsen kann die A20 vorerst nicht gebaut werden. Das hat das Bundesverwaltungsgericht am 7. Juli geurteilt (Az: BVerwG 9 A.21). Der Planfeststellungsbeschluss für ein erstes Teilstück zwischen Westerstede und Jaderberg sei „rechtswidrig und nicht vollziehbar“.
Vor der Gerichtsentscheidung hatte unter anderem auch der Förderverein Pro A20 e.V. eine Stellungnahme abgegeben. „Küstenautobahn bedeutet Zukunft.“ So hatte es der Verein formuliert.
In dem Statement des Vorstandes wurde zum Beispiel die klimapolitische Bedeutung des Projektes unterstrichen. So werde die A20 zu weniger Staus auf der A1 sowie zu kürzeren Wegen und Fahrtzeiten innerhalb der Region und darüber hinaus führen. Nach Einschätzung des Fördervereins werden Verkehre gebündelt und das nachgelagerte Straßennetz sowie die Anwohner vom Verkehr entlastet. „Das sorgt für weniger Durchgangsverkehre, weniger Lärm und weniger Emissionen – und hilft so dem Klima und den Menschen in der Region.“
Dafür, dass die A20 zügig verwirklicht wird, sprechen nach Ansicht des Fördervereins Pro A20 ebenfalls gewichtige strukturpolitische Gründe.
Zusatzargument: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Küstenautobahn, die im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes stehe und deren Finanzierung gesichert sei, werde von den Planern unmissverständlich positiv bewertet.

Gericht stellt Bau nicht grundsätzlich in Frage

Nach dem Urteil hatten sich die Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven, die Oldenburgische IHK und die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum enttäuscht gezeigt. Positiv bewerten die drei Kammern jedoch, dass das Bundesverwaltungsgericht die gesetzliche Bedarfsfeststellung für den Bau der A20 als verbindlich betrachtet. Unabhängig vom Urteil des Gerichts können also die Planungen der weiteren Bauabschnitte fortgesetzt werden.
Das aktuelle Urteil stellt den Bau der A20 nicht in Frage. „Dies macht uns zuversichtlich, was die weiteren Bauabschnitte der A20 anbelangt.“ Für den betroffenen ersten Bauabschnitt zwischen Westerstede und Jaderberg erhoffen sich die Kammern eine zügige Nachbesserung der Planungsunterlagen.
Für die Region sei der Bau der A20 von großer Bedeutung. „Zahlreiche Menschen werden nach Fertigstellung von verkürzten Fahrzeiten profitieren. Ebenso werden viele bislang unzureichend erschlossene Orte und Teilräume attraktiver für neue wirtschaftliche Aktivitäten. Gesamt-Nordwestdeutschland wird mit dieser wichtigen Erschließungsmaßnahme eine große Entwicklungschance geboten“, heißt es in der Erklärung der drei Kammern.

Wir dokumentieren die Pressemitteilung des Gerichtes, die die wesentlichen Aspekte zusammenfasst.

Im Original:
Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. Juli 2022 zum A20-Urteil

Vorerst kein Bau der A 20 zwischen Westerstede und Jaderberg

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute auf die Klage eines Umweltverbandes den Planfeststellungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 16. April 2018 in der Gestalt des Änderungs- und Ergänzungsbeschlusses vom 3. Februar 2021 für den Neubau des 1. Abschnitts der Bundesautobahn A 20 von der A28 bei Westerstede bis zur A29 bei Jaderberg für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Derzeit kann nicht mit der erforderlichen Sicherheit festgestellt werden, dass das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung des nahegelegenen FFH-Gebiets "Garnholt" führt. Darüber hinausgehende Einwände des Klägers hat das Gericht zurückgewiesen. Die weitere Klage eines Landwirts hatte keinen Erfolg.

Der planfestgestellte Abschnitt, der – anders als möglicherweise andere Abschnitte der A20 – keine Moore betrifft, ist Teil der in insgesamt sieben Abschnitte unterteilten sog. „Küstenautobahn“ zwischen Westerstede und Hamburg. Die A20, die bisher von der deutsch-polnischen Grenze bis östlich von Bad Segeberg verläuft, soll nach ihrer Gesamtfertigstellung zusammen mit der A28 eine Ost-West-Achse von der deutsch-niederländischen bis zur deutsch-polnischen Grenze bilden.

Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und im geltenden Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben des "Vordringlichen Bedarfs" eingestuft.

Diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für das Gericht verbindlich. Die gerichtliche Prüfung ist insoweit auf eine Evidenzkontrolle beschränkt. Der Kläger hat nicht dargelegt, dass die angestrebten Planungsziele in einem Maße nicht oder nicht mehr erreicht werden können, dass hieraus eine Verfassungswidrigkeit der Bedarfsfeststellung folgt. Fehler sind dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde jedoch bei der Prüfung unterlaufen, ob die vorhabenbedingte Zunahme der Stickstoffbelastung, die durch den geplanten Abschnitt der A20 im Bereich der A28 zu erwarten ist, die Schwelle von 0,3 kg pro Hektar und Jahr überschreitet und so zu einer Beeinträchtigung des Schutzgebiets "Garnholt" führt. Schon der zunächst ermittelte Wert von 0,326 kg pro Hektar und Jahr verblieb nur mittels der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf einer der beiden Richtungsfahrbahnen der A 28 sowie aufgrund der fachlich vorgegebenen mathematischen Rundung auf eine Stelle hinter dem Komma unterhalb des genannten Schwellenwertes.

Nachdem im Laufe des gerichtlichen Verfahrens ein Eingabefehler festgestellt und korrigiert worden war, stieg dieser Wert auf 0,346 kg pro Hektar und Jahr an. Auch diese Neu-Berechnung ist aber nach Auffassung des Senats jedenfalls insoweit fehlerhaft, als sie die Verringerung von Stickstoffeinträgen durch den geplanten Wegfall eines Rastplatzes der A28 in Höhe des Schutzgebietes überschätzt.

Da bereits ein Anstieg um lediglich 4 g pro Hektar und Jahr zu einem Überschreiten des Schwellenwertes führt, kann eine Beeinträchtigung des Gebietes daher nicht mehr mit der erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden. Auf weitere Kritikpunkte, etwa die Frage der korrekten Depositionsgeschwindigkeit, kommt es angesichts dessen nicht mehr entscheidungserheblich an.

Weitergehende Einwände des klagenden Umweltverbandes hatten hingegen keinen Erfolg. Sie genügen teilweise bereits nicht den gesetzlichen Anforderungen an eine Klagebegründung. Darüber hinaus begegnet die Durchführung artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen mittels einer landschaftlichen Umgestaltung des ehemaligen Standortübungsplatzes Friedrichsfeld keinen Bedenken. Zwar handelt es sich hierbei unstreitig um eine ökologisch hochwertige Fläche; sie weist aber nach der Maßnahme die für eine Inanspruchnahme solcher Flächen erforderliche Verbesserung auf. Für die betroffenen Vogelarten ist auch der räumlich-funktionale Zusammenhang gewahrt.

Das Klimaschutzgesetz war im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht in Kraft getreten und musste daher nicht berücksichtigt werden. Auf den späteren Erlass des Änderungs- und Ergänzungsbeschlusses kommt es nicht an, da dieser im Wesentlichen die Straßenentwässerung betrifft. Bei einer solchen partiellen Änderung bleibt der Zeitpunkt der ursprünglichen Planfeststellung weiterhin maßgeblich. Dies entspricht der langjährigen Rechtsprechung der Planungssenate des Bundesverwaltungsgerichts. Dafür, dass sich wegen der besonderen Bedeutung und der Dringlichkeit des Klimaschutzes ausnahmsweise etwas anderes ergibt, fehlt es an Anhaltspunkten. Art. 20a GG, der den Staat zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen verpflichtet, enthält nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts einen Regelungsauftrag an den Gesetzgeber. Vorgaben für einzelne Planfeststellungsverfahren lassen sich daraus ebenso wenig herleiten wie aus dem Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015, welches die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, zur Begrenzung der globalen Klimaerwärmung beizutragen.

Die weitere Klage eines enteignungsbetroffenen Landwirts hat das Bundesverwaltungsgericht abgewiesen. Zwar geht der Planfeststellungsbeschluss zu Unrecht davon aus, die Übereignung oder langfristige Verpachtung landwirtschaftlicher Flächen, die vom Kläger bereits auf der Grundlage kurzfristiger Pachtverträge bewirtschaftet werden, könne als Ausgleich von Flächenverlusten angerechnet werden. Jedoch hat der Beklagte dem Kläger während des gerichtlichen Verfahrens weitere Flächen verbindlich zugesagt. Eine Existenzgefährdung wird hierdurch ausgeschlossen.

Neue Landesregierung in Schleswig-Holstein: A20 im Koalitionsvertrag fixiert

Der Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung von Schleswig-Holstein aus CDU und Grünen schreibt die A20 fest. In ihm heißt es: „Für die Entwicklung Schleswig-Holsteins bekennen wir uns dazu, dass die A20, wie im aktuellen Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, auf der geplanten Trasse gebaut wird.
Die landesseitig zur Umsetzung nötigen Ressourcen werden wir bereitstellen.
Wenn Planungen für die Trasse rechtskräftig sind, werden sie umgesetzt. Wenn für einen Streckenabschnitt Baurecht vorliegt, wird dieser realisiert."

A20-Anhänger neuer Minister

Neuer Wirtschafts- und Verkehrsminister und somit Nachfolger des FDP-Politikers Dr. Bernd Buchholz ist der Parteilose Claus Ruhe Madsen (Foto). Der Däne war zuletzt von September 2019 bis Juni 2022 Oberbürgermeister Rostocks. Zuvor amtierte der Unternehmer von 2013 bis 2019 als Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Rostock. Madsen ist ein bekennender Anhänger der A20 („Jeder, der in Bad Segeberg im Stau steht, dürfte fühlen, welchen Nutzen die Autobahn hat“).

Im Vorfeld zu den Koalitionsverhandlungen hatte sich unter anderem die IHK Schleswig-Holstein zu Wort gemeldet und den Weiterbau der A20 mit Elbquerung als „politische Pflicht“ bezeichnet. Präsident Hagen Goldbeck sagte: „Mit Blick auf Klimaziele und Umweltschutz muss eine neue Landesregierung transformative Kräfte entfalten. Mithilfe von Ideen, Technologien und Kooperation sind Ökonomie und Ökologie immer besser vereinbar. Daher muss und kann die Straße eine Säule im Verkehrsnetz bleiben.“

Auch der Verein Neue Wege für Schleswig-Holstein e.V. hatte sich positioniert. Sein Vorsitzender Rainer Bruns erklärte: „Der Norden hat Anspruch auf optimale, staufreie Ost-West- und Nord-Südverbindungen. Der Norden hat Anspruch auf eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung. Dass die gegenwärtige Verkehrssituation unerträglich ist, darf nicht hingenommen werden.“ Sein Stellvertreter Dietrich Austermann, von 2005 bis 2008 Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein, ergänzte speziell an die Adresse der Grünen: „Natürlich brauchen auch Elektroautos beste Straßenverbindungen!"

Beschluss der SPD Niedersachsen: A20-Bau im Regierungsprogramm

Für die Befürworter der Küstenautobahn ist es eine gute Nachricht, dass die SPD Niedersachsen unter der Führung von Ministerpräsident Stephan Weil den Bau der A20 in ihr Regierungsprogramm aufgenommen hat. Der SPD-Parteitag stimmte mit großer Mehrheit dafür.

Beschlossen wurde diese Formulierung: „Wir sind für die konsequente Weiterplanung und den Weiterbau der A20 über Elbe und Weser, einschließlich der A26 bis Hamburg sowie der A39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg."

Städte und Gemeinden der Unterweser-Region: Klares Ja zur Küstenautobahn

Der Vorstand des Regionalforums Unterweser, in dem Städte und Gemeinden auf beiden Weserseiten zusammengeschlossen sind, hat sich für den Bau der A20 ausgesprochen. Die beiden Vorsitzenden des Gremiums sind der Bremerhavener Oberbürgermeister Melf Grantz und Cuxhavens Landrat Kai-Uwe Bielefeld, Vorstandsmitglied des Fördervereins Pro A20 e.V. Grantz: „Die A20 ist eindeutig eine Investition in die Zukunft, weil sie sich entlang ihres Einzugsbereiches sehr positiv auf Wertschöpfung und Beschäftigung auswirken kann.“ Landrat Bielefeld ergänzt: „Die A20 ist ein herausragendes Wirtschaftsstrukturprojekt für Bremerhaven, den Elbe-Weser-Raum und die Weser-Ems-Region.“

„Wichtige neue Impulse“ für Wirtschaft und Tourismus

Nach Auffassung des Regionalforums wird die Küstenautobahn die Industriebetriebe und Hafenstandorte der Region an das Netz europäischer Fernverkehrswege anschließen. Außerdem würden dem Nordseetourismus und der gewerblichen Wirtschaft der gesamten Region „wichtige neue Impulse“ geliefert.
Aus Sicht des Regionalforums Unterweser liegt ein wichtiger klimapolitischer Aspekt des Projektes in der Vernetzung der Verkehrsträger im Nordwesten.
Auch Transporte per Schiff und Schiene werden aus Sicht des Regionalforums durch die A20 deutlich attraktiver. Denn sie seien dann an ein leistungsfähiges Straßennetz angebunden.
Das Regionalforum Unterweser ist davon überzeugt, dass sich die Voraussetzungen für den Bau der A20 nicht geändert haben. Deshalb lehnen die Kommunen sämtliche Bestrebungen für eine Neubewertung und eine andere Einstufung des Projektes ab.

Dem Regionalforum Unterweser gehören an:
Gemeinde Beverstedt; Stadt Brake; Stadt Bremerhaven; Landkreis Cuxhaven; Stadt Geestland; Gemeinde Hagen im Bremischen; Gemeinde Loxstedt; Stadt Nordenham; Gemeinde Schiffdorf; Landkreis Wesermarsch; Gemeinde Wurster Nordseeküste.

Nationale Hafenstrategie:

Hinterlandanbindung wichtiger Faktor

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Juni – so wie im Koalitionsvertrag vereinbart – den Startschuss für die Entwicklung einer neuen Nationalen Hafenstrategie gegeben.

Unter BMDV-Leitung wird nun gemeinsam mit den Ländern, Verbänden und Gewerkschaften eine Nationale Hafenstrategie erarbeitet. Diese wird voraussichtlich 2024 vom Kabinett beschlossen. Die Strategie soll als strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik des Bundes allen Akteuren eine verlässliche Grundlage für das politische und wirtschaftliche Handeln geben. Aus diesem Anlass erklärte die Parlamentarische Staatssekretärin Daniela Kluckert: „Nahezu jeder Wirtschaftszweig in Deutschland ist auf funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen. Unsere Häfen sind systemrelevant. Deshalb gestalten wir zusammen mit den Ländern und der Wirtschaft die Zukunft unserer Häfen neu. Der Bund steht an der Seite der Häfen."

„Der Bund muss nachlegen"

Der Startschuss für die Nationale Hafenstrategie wurde unter anderem vom Deutschen Verkehrsforum (DVF) genutzt, um den beschleunigten Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen der Häfen zu fordern. Nach Auffassung der DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn habe das Umsetzen dieser Projekte „unverändert höchste Priorität".

Die gesetzlichen Instrumente aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz und dem „Osterpaket" der Bundesregierung müssten auf Verkehrsinfrastrukturprojekte im „überragenden öffentlichen Interesse" übertragen werden. Außerdem sind laut DVF ein langfristig gesicherter Finanzierungsbedarf für die Hinterlandanbindungen der Häfen und mehr Planungssicherheit für Bauwirtschaft, Transportwirtschaft und Verlader erforderlich.

Die IHK Nord als der Zusammenschluss 13 norddeutscher Industrie- und Handelskammern aus Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein äußerte sich ähnlich. Allerdings fordert die IHK Nord aufgrund der aktuellen energiepolitischen Lage sofortiges Handeln beim Ausbau der Import- und Lagerinfrastruktur für LNG, Erdöl und Kohle in den deutschen Häfen. Geschäftsführer Alexander Anders betonte: „Wir können nicht auf die nationale Hafenstrategie warten: Der Bund und die Länder müssen alles Notwendige tun, um eine schnelle Unabhängigkeit von Energieimporten aus Russland herzustellen. Wir brauchen die norddeutschen Seehäfen."

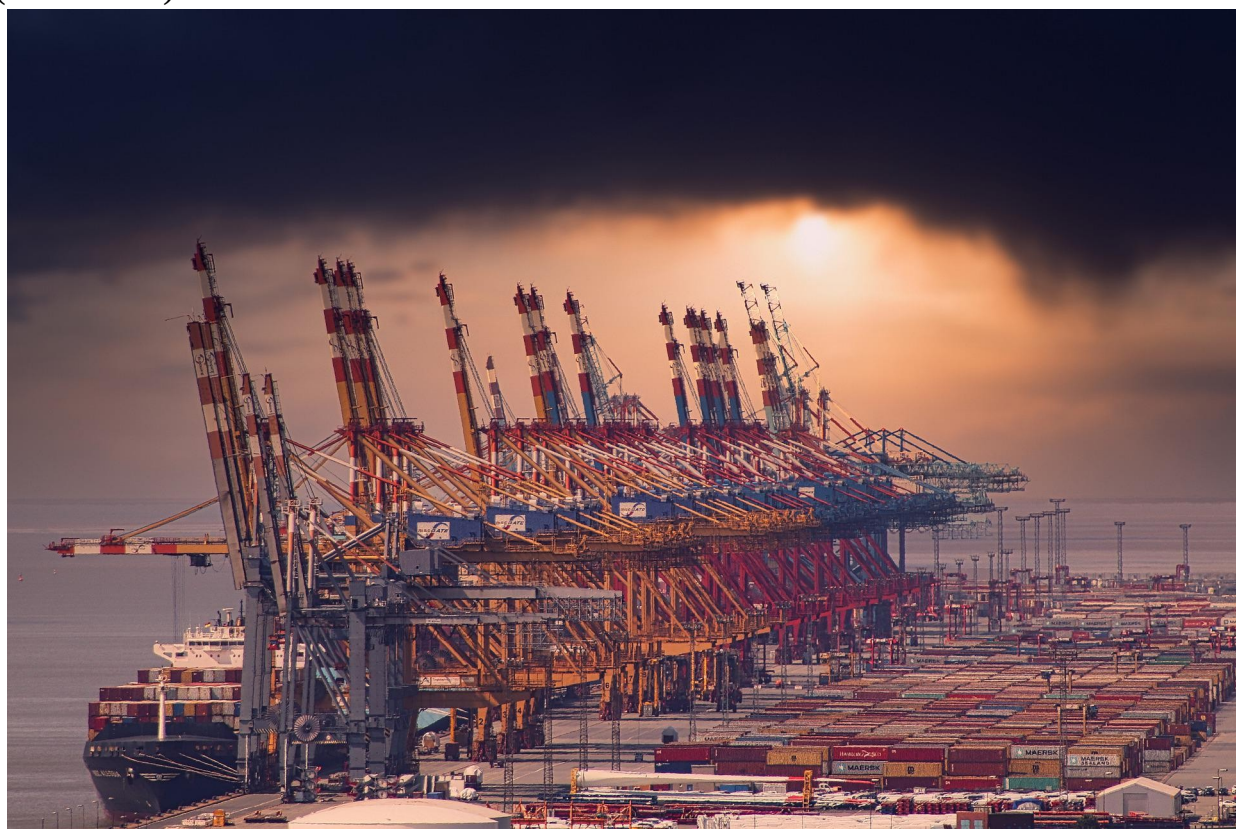
Hierzu würden Investitionen in die Infrastruktur sowie die Hinterlandanbindungen erforderlich sein, damit die Seehäfen als Knotenpunkte der Energielogistik effizient genutzt werden könnten. Anders: „Um diesen Ausbau zu bewältigen, benötigen wir eine massive Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland. Das LNG-Beschleunigungsgesetz ist ein guter Anfang. Der Bund muss nachlegen und den Ausbau von Straße und Schiene vorantreiben."

Zu prüfen wäre, ob die Mittel des Hafenlastenausgleichs aus dem Bundeshaushalt an die hafenrelevanten Bundesländer deutlich ausgeweitet werden könnten. „Der Bund ist in der Pflicht, seiner nationalen Aufgabe für die Häfen nachzukommen und die erforderlichen Mittel bereitzustellen", so Anders.

CDU zum Hafenstandort Bremerhaven:

„A20 von hoher Bedeutung“

In einem im Juni veröffentlichten Positionspapier „Neue Impulse für den Hafenstandort Bremerhaven“ hat die bremische Bürgerschaftsfraktion unter anderem auf die wichtige Rolle der A20 hingewiesen. Zwar sei Bremerhaven an das Autobahnnetz leistungsfähig angebunden. Aber die verkehrsgeographische „Randlage“ des Standortes führe dazu, dass die Transportdistanz von wesentlichen Referenzorten im Hinterland zu mindestens einem der relevanten Wettbewerbshäfen in der Hamburg-Zeebrugge-Range beziehungsweise an der Adria kürzer sei. Grundlage der Betrachtung ist die jeweilige Distanz der Städte Aarhus, Kopenhagen, Berlin, Dresden, Leipzig, Kassel, Dortmund, Frankfurt am Main, Passau, Nürnberg, München, Stuttgart und Saarbrücken im Fernstraßennetz zu den Häfen in Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Koper (Slowenien) im Jahr 2020.



Die Schlussfolgerung der Christdemokraten: „Für die norddeutschen Hafenstandorte ist der Bau der Küstenautobahn A20 als Fortführung der Ostseeautobahn A20 von hoher Bedeutung.“

Hintergrund des Positionspapiers: Die bremischen Häfen haben in den vergangenen zehn Jahren sowohl beim Container-Umschlag als auch beim Automobil-Umschlag stetig Marktanteile gegenüber den Westhäfen (Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge) verloren.

Beschleunigte Planungsverfahren:

Vier Initiativen aus Niedersachsen

Das niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsministerium hat vier Bundesratsinitiativen zur Beschleunigung von Planungen und Genehmigungen entwickelt. Mit diesen Anträgen sollen die Handlungsvorschläge aus dem Abschlussbericht des Interministeriellen Arbeitskreises umgesetzt werden, der im August 2021 vorgelegt wurde.

Die erste Bundsratsinitiative zielt auf eine Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Die Digitalisierung von Planfeststellungsverfahren soll weiter forciert werden, indem digitale Einwendungen leichter möglich sind.

Auch Stichtagsregelung muss angegangen werden

Die zweite Bundesratsinitiative soll zu einem geänderten Fernstraßengesetz (FstrG) führen. Dadurch sollen Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungen so verzahnt werden, dass ein eigenes Linienbestimmungsverfahren entfallen kann. Außerdem soll es möglich sein, dass Planfeststellungsverfahren nach dem Raumordnungsverfahren zügiger beantragt werden.

Die dritte Bundesratsinitiative befasst sich mit zeitintensiven Umweltuntersuchungen, die im Planungsverfahren erhoben werden müssen. Ein Rückgriff auf bereits vorhandene Daten wäre daher eine erhebliche Beschleunigungsmöglichkeit. Die Gesetzesänderung soll bereits erhobene Umweltdaten verfügbar und weiterverwendbar machen. Dafür empfiehlt Niedersachsen eine gesetzliche Lösung.

Die vierte Bundesratsinitiative zielt auf den Stichtag für die zu berücksichtigende Sach- und Rechtslage im Planfeststellungsverfahren ab: Planungsträger müssen ihre Planungen stetig an die aktuellen Entwicklungen des geltenden Rechts anpassen, und das auch während des laufenden Genehmigungsverfahrens. Änderungen von Gesetzen und Vorschriften sowie die Rechtsprechung, die geltende Regelungen konkretisiert und auslegt, führen daher auch während des Genehmigungsverfahrens fortlaufend zu Prüfungen und Überarbeitungen der Planunterlagen. Häufig zieht dies erneute Untersuchungen nach sich, die Verzögerungen bringen.
Das Vorverlegen des Stichtags für die maßgebliche Sach- und Rechtslage wurde daher immer wieder von verschiedenen Seiten gefordert und empfohlen. Dem steht jedoch das aktuelle EU-Recht entgegen. Niedersachsen fordert daher die Bundesregierung unter anderem dazu auf, sie solle sich in der EU für eine Änderung des Unionsrechts einsetzen, damit eine rechtskonforme Stichtagsregelung ermöglicht wird.

IHK-Wesermarsch-Beirat:
Pro Gewerbegebiet Havendorf

Der Wesermarsch-Beirat der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer unterstreicht die Bedeutung der A20. Die Anbindung des Landkreises werde sich dadurch erheblich verbessern, argumentiert der Vorsitzende Jürgen Eilers, im Hauptberuf Geschäftsführer der Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham. Deshalb sei das Interkommunale Gewerbegebiet Havendorf in der Gemeinde Stadland erforderlich. Alle Städte und Gemeinden in der Wesermarsch sollten sich an der Potenzialstudie und späteren Erschließung beteiligen.
Interkommunale Gewerbegebiete sind nach Überzeugung des Beirates und seines Vorsitzenden „eine Chance zur Zusammenarbeit in ländlichen Regionen“. Beispiele seien der Ecopark in Emstek und der Niedersachsenpark an der A1 bei Neuenkirchen-Vörden. Der ist mittlerweile der größte Industrie- und Gewerbepark dieser Art in Niedersachsen.

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:
Pixabay (Seite 2);
IHK Schleswig-Holstein (Seite 4);
Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein (Seite 6);
Pixabay (Seite 9).