



## Newsletter 4/2022

Liebe Mitglieder,  
sehr geehrte Damen und Herren,

das Zeichen, das im November vom schleswig-holsteinischen Landtag ausging, ist unübersehbar. Einstimmig (!) hat das Parlament für den möglichst baldigen Bau der A20 votiert. Auch die Grünen stimmten mit ihrem Koalitionspartner, der CDU, dafür. Sicherlich werden sie das zähneknirschend getan haben, aber immerhin. Und sie lieferten dadurch den Projekt-Befürwortern herrliche Argumente.

Derweil bleibt noch im Ungewissen, welchen Kurs die neue Landesregierung aus SPD und Grünen in Niedersachsen steuern wird. Eine ähnlich eindeutige Position wie in Schleswig-Holstein wäre selbstverständlich sinnvoll und erstrebenswert.

Dafür bedarf es jedoch politischer Einflussnahme. Um die bemüht sich auch unser Förderverein. Ihn zu unterstützen, bleibt auch vor diesem Hintergrund wichtig.

Der Vorstand wünscht Ihnen eine informative Lektüre dieses Newsletters (nächster Newsletter: Anfang März 2023). Über Anregungen und Kritik freuen wir uns.

Wir wünschen Ihnen gesegnete, friedliche Weihnachtsfeiertage und einen guten Start in ein glückliches, gesundes neues Jahr!

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*



## Mitgliederversammlung des Fördervereins Pro A20 e.V. Befürworter drücken 2023 auf's Tempo

Die Befürworter der Küstenautobahn A20 wollen im kommenden Jahr auf das Tempo drücken. Geplant sind Informationsveranstaltungen, die die vermeintlich negativen Umweltauswirkungen in einen sachlichen Kontext einordnen sollen. Das ist eines der Ergebnisse der Mitgliederversammlung des Fördervereins Pro A20 e.V. in Bremerhaven.

Die Kampagne ist als Antwort auf die veränderten Mehrheitsverhältnisse auf Bundesebene und im Land Niedersachsen gedacht, die nach Einschätzung des Vorstandes zu stärkerem politischen Gegenwind führen. „Allgemein sind Verkehrsinfrastrukturprojekte wie etwa die A20 nicht en vogue und man wagt es kaum, für sie die Hand zu heben.“ Das stellte Vorstandsmitglied Olaf Orb fest, der den Großteil der Sitzung geleitet hatte. Orb fügte hinzu: „Das soll uns nicht daran hindern, uns weiterhin insbesondere für die Vorhaben des Vordringliches Bedarfes des Bundesverkehrswegeplanes einzusetzen. Ein herausragendes Projekt ist dabei die Küstenautobahn.“

Dabei solle die Zusammenarbeit mit Bündnispartnern verstärkt werden, die sich ebenfalls für eine bessere Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland stark machten.

### **Berichte zum Sachstand der Planungen**

Wesentlicher Berichtspunkt der Mitgliederversammlung am 10. November 2022 waren Berichte zum Sachstand der Planungen des Projektes. Dafür waren Frank Zielesny, Leiter der Außenstelle der Autobahnverwaltung des Bundes, und Chefplaner Christoph Hollander aus Oldenburg angereist.

Zielesny und Hollander machten klar, dass das im Mai ergangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum ersten Bauabschnitt der A20 zwischen Westerstede und Jaderberg keinesfalls ein Stopp-Signal für den Bau bedeutet. Frank Zielesny konkretisierte: „Im Wesentlichen waren es unter rund 100 beklagten Punkten nur zwei, die von den Richtern beanstandet wurden. Und diese Punkte lassen sich beheben.“



*Informationen aus erster Hand:*

*Henning Wessels (Vorstand), Frank Zielesny (Autobahnverwaltung), Christoph Hollander (Autobahnverwaltung), Axel Miesner (MdL, Vorsitzender des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins), Olaf Orb (Vorstand).*

Geht alles nach den Vorstellungen der Planer, könnte das Planfeststellungsverfahren nach der „Heilung“ in der ersten Jahreshälfte angepasst werden. Vorstandsmitglied Olaf Orb bezeichnete die Umsetzung des ersten Bauabschnittes als „Türöffner für weitere Bauabschnitte“.

Beim zweiten Bauabschnitt ist den Ausführungen der Planer zufolge bis zum Jahresabschluss aufgrund von Einwendungen beim Erörterungstermin eine Neukartierung erforderlich. Für den dritten Bauabschnitt befindet sich der Planfeststellungsentwurf in Arbeit. Beim vierten Bauabschnitt wurde im November das so genannte Kenntnisnahmeverfahren beantragt. Für den Bauabschnitt 4a wird zurzeit der Planfeststellungsantrag erarbeitet.

Während für die Bauabschnitte 5 und 7 das Planfeststellungsverfahren läuft beziehungsweise beantragt wurde, war für den sechsten Bauabschnitt im September und Oktober 2022 eine erneute Auslegung der Planungsunterlagen notwendig. Grund waren Anpassungen beim Lärmschutz und der Wasserrahmen-Richtlinie. Nächster Schritt wird hier das Aufstellen eines Planfeststellungsverfahrens sein.

Landtag von Schleswig-Holstein:

Einstimmiger Beschluss für die A20

Der Landtag von Schleswig-Holstein hat sich im November einstimmig für den Weiterbau der A20 auf der geplanten Trasse ausgesprochen. Angenommen wurde der Antrag der Fraktionen von CDU und Grünen, die in Schleswig-Holstein die Landesregierung bilden. In dem Antrag heißt es unter anderem: „Die Landesregierung wird gebeten, gegenüber der Bundesregierung im Zuge der im Bund vorgesehenen Entwicklung eines Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplans 2040 das besondere Interesse Schleswig-Holsteins an einer verbesserten Infrastrukturanbindung weiterhin zu verdeutlichen. Der Landtag bittet die Landesregierung, dass weiterhin landesseitig alle zur Umsetzung nötigen Ressourcen bereitgestellt werden. Der Landtag betont, dass stets der Weiterbau vorgenommen werden soll, wenn Planungen rechtskräftig geworden sind.“

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die im Koalitionsvertrag zugesagten Beschleunigungen für Planungs- und Genehmigungsprozesse zeitnah umzusetzen. Die Verfahrensdauer müsse mindestens halbiert werden. Zugleich wird die Landesregierung um Prüfung gebeten, welche Beschleunigungsinstrumente auf Landesebene genutzt werden könnten.

Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (parteilos) sagte im Rahmen der Debatte, Bürger und Unternehmen bräuchten Verlässlichkeit. „Wenn der Bund eine Autobahn will, muss sie auch gebaut werden.“ Niemand in der Landesregierung stelle den Ausbau der A20 in Frage. Man brauche die Schnellstraße, „damit wir ein glückliches Wachstumsland und ein grünes Industrieland werden können“, so der Minister.

Niclas Dürbrock von der SPD-Fraktion erklärte, ein Umbau der Industrie werde ohne neue Infrastruktur nicht funktionieren. Die Erschließung der Westküste sei „zentral“. Zwar erzeugten neue Straßen auch mehr Verkehr. Trotzdem könne der Bau einer neuen Autobahn richtig sein, „wenn er zur Erschließung der Region, die wir für die klimagerechte Transformation unbedingt benötigen, wichtig ist“.



Angenommen wurde auch ein Antrag der FDP, bei Enthaltung von CDU und Grünen. Die Liberalen, die das Thema auf die Tagesordnung gesetzt hatten, stellen darin fest, dass die künftige A20 „eine dringend benötigte Ost-West-Achse zur Verbindung der deutschen Seehäfen“ darstellt und „für eine spürbare verkehrliche Entlastung der Stadt Hamburg“ sorgen werde. Der FDP-Fraktionsvorsitzende Christopher Vogt führte während der Landtagsdebatte aus: „Die Vorteile für die Wirtschaft und die Entlastung für Menschen in Bad Segeberg, Hamburg und anderen Orten liegt auf der Hand.“ Es gehe bei dem Projekt auch um das Vertrauen in den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein. Vogt kritisierte zugleich, das Planungsrecht in Deutschland habe „absurde Züge“ angenommen.

## Koalitionsvertrag in Niedersachsen:

### Undeutliche Aussagen zur A20

Ein Blick in die Wahlprogramme von SPD und Grünen zur Landtagswahl in Niedersachsen verdeutlicht, dass die Positionen der Regierungspartner zur A20 im Prinzip unvereinbar sind. „Wir sind für die konsequente Weiterplanung und den Weiterbau der A20 über Elbe und Weser, einschließlich der A26 bis Hamburg“, heißt es in dem Papier der Sozialdemokraten. Demgegenüber formulieren die Grünen: „Zur Verkehrswende gehört auch, dass wir die Abhängigkeit vom motorisierten Straßenverkehr nicht vorantreiben ..., indem wir immer neue Straßen bauen. Deshalb lehnen wir den Bau der A20/A26 ... weiterhin ab.“ Bei den Koalitionsverhandlungen wurde dieser Konflikt anscheinend ausgeklammert. Denn im rot-grünen Koalitionsvertrag steht lediglich (unter Verweis auf die Zuständigkeit des Bundes), dass die Bundesregierung dabei unterstützt werde, die noch nicht umgesetzten Autobahnprojekte noch einmal unter den Aspekten des Klimaschutzes zu überprüfen. Explizit wird dabei die A20 erwähnt.

Im Detail steht im Koalitionsvertrag geschrieben:

„Die Umsetzungen aus dem bestehenden Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen in der Verantwortung des Bundes.“

Wir unterstützen die Bundesregierung dabei, bei den ausstehenden gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfungen neben der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung auch die Anforderungen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem Bundesklimaschutzgesetz zu berücksichtigen.

Das gilt für den Neubau der A20, der A39, der A33 Nord ebenso wie für den Neubau für die Bundesstraßen B210n, B212n, B213 (E233) und B65.“

Regionalforum Unterweserkonferenz:

Städte und Gemeinden pro A20

Die Mitglieder des Regionalforums Unterweserkonferenz (UWK) haben bei ihrer 14. Tagung erneut bekräftigt, wie wichtig der Bau der Küstenautobahn A20 für die Hinterlandanbindung der Seehäfen an Nord- und Ostsee ist. Die 14 Mitglieder sind die Landkreise Cuxhaven und Wesermarsch, die Städte Bremerhaven, Cuxhaven, Geestland, Brake und Nordenham, die Gemeinden Wurster Nordseeküste, Beverstedt, Hagen im Bremischen, Loxstedt und Schiffdorf.

Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz forderte gemeinsam mit den Bürgermeistern und Landräten der benachbarten Kreise eine schnelle Umsetzung dieses längst beschlossenen Projektes. „Wir wollen auch als Unterweserkonferenz die herausragende Bedeutung der Küstenautobahn A20 für den gesamten norddeutschen Wirtschaftsraum noch einmal betonen“, so Grantz.

Deshalb fordere die Unterweserkonferenz die Bundesregierung auf, dass das im Bundesverkehrswegeplan verankerte Straßenbauprojekt zügig realisiert werden solle. „Die Unterweserkonferenz lehnt ein Moratorium inklusive einer Neubewertung für die bereits beschlossene Küstenautobahn ab“, fasst Grantz zusammen.

### **Bedeutung für den Klimaschutz**

Die A 20 wird aus Sicht der UWK durch die neue verkehrsgeographische Situation die wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen der Unterweserregion verbessern. Sie binde die Industriebetriebe und Hafenstandorte der Region an das Netz europäischer Fernverkehrswege an. Außerdem liefere sie dem Nordseetourismus und der gewerblichen Wirtschaft der gesamten Region wichtige neue Impulse.

In ihrem Positionspapier zur A20 macht die Unterweserkonferenz deutlich: „Ein wichtiger klimapolitischer Aspekt der A20 liegt in der Vernetzung der Verkehrsträger im Nordwesten. Auch Transporte per Schiff und Schiene werden durch die Küstenautobahn deutlich attraktiver, weil sie an ein leistungsfähiges Straßennetz angebunden sind. Die A20 ist daher eindeutig eine Investition in die Zukunft, weil sie sich entlang ihres Einzugsbereichs sehr positiv auf Wertschöpfung und Beschäftigung auswirken wird.“

Melf Grantz unterstrich: „Wir wollen das Pro-A20-Thema jetzt mit Nachdruck voranbringen. Aus diesem Grund möchten wir im Frühjahr 2023 die entscheidenden Vertreter von Bund, Ländern und den zuständigen Ministerien einladen, um unsere Position zu erörtern.“

Konferenz Norddeutschland:

Festhalten an der Ahrensburger Liste



Die Regierungschefin und die Regierungschefs der fünf norddeutschen Länder haben bei einem Treffen mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing den hohen Stellenwert der Ahrensburger Liste betont, die unter anderem die A20 enthält. In Abstimmung mit dem Bund flossen diese Projekte in die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 ein. Dieser müsse zügig umgesetzt werden, waren sich die Spitzenpolitiker einig.

An den Beratungen nahmen, unter dem Vorsitz von Bremens Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte, Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher, Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsidentin Manuela Schwesig, Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil und der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Daniel Günther teil.

Im Mittelpunkt standen der Ausbau und die Finanzierung der Infrastruktur der norddeutschen Häfen. Die Verkehrsinfrastruktur der Häfen und ihre Hinterlandverbindungen müssten beschleunigt ausgebaut und vom Bund stärker gefördert werden, hieß es seitens der Regierungschefs.

Einer der Gründe sei die wichtige Versorgungsaufgabe der Häfen für die gesamtdeutsche Wirtschaft: Mehr als die Hälfte aller Containerzüge haben ihren Ursprung oder ihr Ziel in einem der norddeutschen Häfen. Bovenschulte merkte in diesem Zusammenhang an: „Die norddeutschen Länder werden in den Verhandlungen über die Nationale Hafenstrategie weiter darauf drängen, dass der Bund in Zukunft einen höheren Anteil an den Hafenlasten übernimmt. Derzeit zahlt der Bund lediglich 38 Millionen Euro im Jahr für alle deutschen Seehäfen. Demgegenüber investiert alleine das Land Bremen Jahr für Jahr rund 50 Millionen Euro in die bremischen Häfen.“

## Junge Union Niedersachsen und Schleswig-Holstein: Gemeinsam für die Küstenautobahn



Die Landesverbände Niedersachsen und Schleswig-Holstein der CDU-Nachwuchsorganisation Junge Union fordern in einer gemeinsamen Pressemitteilung den Ausbau der Küstenautobahn.

„Die A20 stellt eine dringend nötige Entlastung für den Verkehr in Schleswig-Holstein und Niedersachsen dar.“ Das stellen Karoline Czychon, Landesvorsitzende der Jungen Union Niedersachsen, und Felix Siegmon, Landesvorsitzender der Jungen Union Schleswig-Holstein, fest. Karoline Czychon: „Die A20 würde auch in Niedersachsen nicht nur für Entlastung sorgen, sondern den ganzen Norden des Landes wirtschaftlich aufwerten. Der Ausbau der Küstenautobahn würde die Attraktivität der Region für Fachkräfte und Unternehmen erhöhen und die Verbindung zwischen verschiedenen Wirtschaftsstandorten verbessern.“



Beide Landesvorsitzende kritisieren außerdem die Berliner Ampelkoalition und Bundesverkehrsminister Volker Wissing: „Der FDP-Bundesverkehrsminister macht Politik gegen die eigene Wirtschaft und lässt sich von der ideologisch getriebenen Politik der Grünen und der SPD in Berlin beeinflussen. Der Ausbau der A20 muss endlich umgesetzt werden!“

Professor Jünger auf DVF-Veranstaltung:

ÖPP bei Autobahnbau geeigneter

Der Ausbau der A8 wurde zum Teil konventionell realisiert und zum Teil nach dem Prinzip der öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP).

Auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums (DVF) stellte Professor Dr.-Ing. Hans Christian Jünger vom Institut für Baubetriebslehre der Universität Stuttgart die Kosten gegenüber. Nach seinen Ausführungen weisen partnerschaftlich realisierte Abschnitte deutliche Vorteile in Bezug auf Termin- und Kostenstabilität auf. Bei der konventionellen Umsetzung dauerte die Realisierung im Durchschnitt 0,9 Monate pro Kilometer (ca. 16 Prozent) länger als geplant; der Bau der Teilstücke per ÖPP wurde hingegen termingetreu realisiert. Außerdem überschritten die Gesamtbaukosten bei der konventionellen Erstellung die geplanten Kosten um durchschnittlich 3,7 Millionen Euro pro Kilometer (ca. 49 Prozent).

Bundesverkehrsminister Wissing:

Bekanntnis zum Verkehrsträger Straße

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat sich in einem Gastkommentar für das „Handelsblatt“ für eine deutliche Planungsbeschleunigung bei Infrastrukturmaßnahmen ausgesprochen. Er äußerte: „Wenn unser Land die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich bewältigen soll, braucht es eine moderne Infrastruktur, und zwar schnell. Diese Notwendigkeit steht in fundamentalem Widerspruch zu den Realitäten des deutschen Planungsrechtes.“

Der FDP-Politiker gibt in seinem Kommentar ein klares Bekenntnis zum Verkehrsträger Straße ab: „Es kann deshalb auch keine Option sein, den Verkehrsträger Straße hintenanzustellen, wie es immer wieder gerne in der politischen Debatte gefordert wird. Der Gedanke, dass eine Verschlechterung des Zustandes der Straße irgendwann dazu führen würde, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, ist destruktiv.“ Ziel einer modernen Verkehrspolitik müsse es vielmehr sein, die Leistungsfähigkeit der Straße sicherzustellen und gleichzeitig daran zu arbeiten, dass die Bahn den Wettbewerb der Verkehrsträger erfolgreich bestehe. Minister Wissing: „Unser Land braucht beides, ein modernes leistungsfähiges Schienennetz und ein gut ausgebautes Straßennetz.“

## Deutsches Verkehrsforum:

### „Preissprünge geben Anlass zur Sorge“

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums (DVF) hat sich mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in einem Fachgespräch darüber ausgetauscht, welche Maßnahmen aus Sicht der Mobilitätsbranche für eine modernere Verkehrsinfrastruktur notwendig sind. Anlass war das Schreiben des DVF-Präsidiums vom Oktober an den Bundeskanzler, die Minister für Finanzen, Wirtschaft und Klimaschutz, Umwelt sowie Digitales und Verkehr. Darin setzt sich das DVF für eine solide, verlässliche und langfristige Finanzierung, neue Finanzstrukturen, wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen und Bürokratieabbau ein.

DVF-Präsidiumsvorsitzender Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner: „Wir dürfen die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen, als der Verkehrshaushalt auf Sparflamme gesetzt und Infrastrukturpolitik nach Kassenlage gemacht wurde. Heute müssen wir die negativen Konsequenzen dieser Politik bewältigen. Klimaziele, Arbeitsplätze, Versorgungssicherheit und Krisenresilienz können wir nur mit einer leistungsfähigen und modernen Verkehrs- und Digitalinfrastruktur erreichen.“

Insgesamt bräuchten Schiene, Wasserstraße und Straße neue Finanzierungsstrukturen, die langfristig planbar und verlässlich seien. „Wir schlagen dafür Finanzierungsfonds vor, über deren Projekte der Bundestag entscheidet. So können auch Baufirmen sicher in Personal und Maschinen investieren.“ Letztlich müsse der Personalaufbau- und Digitalisierungsprozess bei den Behörden vorangetrieben werden; nur so komme man im Bereich Planung und Bauen schneller voran.

Professor Klinkner erläuterte: „Der enorme Preisanstieg bei Baumaterial und Energie schwächt die reale Investitionskraft, auch am Bau. Schon heute verzeichnen wir bei Bauleistungen Preissprünge von fast 20 Prozent. Das gibt Anlass zur Sorge.“ Bei gleichen Investitionsbudgets könnten so weniger Projekte umgesetzt werden als vorgesehen.

## Niedersächsische Seehäfen:

### Viele tausend Beschäftigte

47.374 Personen waren im Jahr 2020 in der Region um die neun niedersächsischen Seehäfen hafenabhängig beschäftigt. Bezogen auf das gesamte Land Niedersachsen lag die Zahl bei 71.428 hafenabhängig Beschäftigten. Anders gesagt: Diese Arbeitsplätze würden wegfallen, gäbe es die Seehäfen in Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven nicht. Das sind Zahlen aus einem Gutachten der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports, das die Bedeutung der Seehäfen für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen unter die Lupe nahm.

Erstmalig wurde die Wertschöpfung über die Region hinaus für das gesamte Land Niedersachsen ermittelt. 2020 wurden eine Bruttowertschöpfung von 4,7 Milliarden Euro und 594 Millionen Steuereinnahmen erzielt.



In der Studie wurden die Ergebnisse aus dem Jahr 2012 fortgeschrieben und für das Jahr 2020 ermittelt. Untersucht wurden die Beschäftigtenzahlen in der maritimen Wirtschaft. Zu ihnen gehören unter anderem die Branchen Schiffbau, Hafen- und Terminalbetrieb, Fischerei sowie Forschung & Lehre, Verwaltung, Marine, Hinterlandtransport und Logistik.

Der Standort Emden hatte 2020 mit 23,8 Prozent die meisten hafenabhängig Beschäftigten; das sind 9.725 Personen. Es folgten Wilhelmshaven mit 19,9 Prozent (7.629 Personen), Papenburg mit 15,5 Prozent (5.934 Personen), Stade (Foto) mit 12,5 Prozent (4.813 Personen), Cuxhaven mit 8,5 Prozent (3.248 Personen), Brake mit 6,6 Prozent (2.534 Personen), Oldenburg mit 6,1 Prozent (2.324 Personen), Nordenham mit 5 Prozent (1.908 Personen) und Leer mit 2,2 Prozent (859 Personen). Weitere 9.000 Beschäftigte werden ohne eine Zuordnung zu einem Standort bei der Marine und den Behörden gezählt.

**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](mailto:info@pro-a20.com)

Website: [www.pro-a20.com](http://www.pro-a20.com)

**Redaktion des Newsletters:**

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

**Fotos:**

Autobahnverwaltung des Bundes (Seite 2);

Klaus (Seite 3);

Pixabay (Seite 5);

Pixabay (Seite 7);

Junge Union Schleswig-Holstein (Seite 8);

Niedersachsen Ports (Seite 11).