



Newsletter
2/2023

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Gegner der Küstenautobahn sind zweifellos lauter als die Befürworter. Es kann gelegentlich der Eindruck entstehen: Auch in der veröffentlichten Meinung haben sie einen besseren Stand.

Allerdings zeigt sich immer wieder, dass den Gegnern nicht der Nachweis dafür gelingt, dass sie tatsächlich die öffentliche Meinung repräsentieren. Dieses Bild ergab sich ebenfalls im Mai bei den Kommunalwahlen in Schleswig-Holstein. Es kann nicht davon die Rede sein, dass die Befürworter der A20 abgestraft oder die Gegner belohnt worden wären. Woraus die Gegner ihre Begründung für ein angebliches Handeln im Namen der Mehrheiten herleiten, bleibt schleierhaft.

Hingegen können die Befürworter mit Fug und Recht diese Aussage treffen: Die demokratisch gewählten Parlamente in Norddeutschland stehen mit deutlicher Mehrheit hinter dem Bau der Küstenautobahn.

Auch vor diesem Hintergrund ist für die Befürworter der A20 ab und zu wohl etwas mehr Selbstbewusstsein durchaus angebracht.

Der Vorstand wünscht Ihnen eine informative Lektüre dieses Newsletters (nächster Newsletter: Herbst 2023). 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

Olaf Orb, Geschäftsstellenleiter

ACHTUNG, GEÄNDERTER TERMIN!

FÖRDERVEREIN PRO A20 e.V.:
MITGLIEDERVERSAMMLUNG AM 10. OKTOBER!

Die nächste Mitgliederversammlung des Fördervereins Pro A20 e.V. findet am 10. Oktober 2023 (Dienstag) um 18 Uhr in Bremerhaven im Großen Saal des Gebäudes der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven (Friedrich-Ebert-Straße 6, 27570 Bremerhaven) statt. Unter anderem wird Chefplaner Christoph Hollander von der Autobahn GmbH zum aktuellen Sachstand referieren. Alle Mitglieder des Vereins sind herzlich eingeladen!

BUNDESKANZLER OLAF SCHOLZ:
KLARES BEKENNTNIS ZUR KÜSTENAUTOBAHN

Die Bundesregierung wird den Neubau der A20 „konsequent weiterverfolgen“. Das hat das Bundeskanzleramt im Namen des Bundeskanzlers Olaf Scholz (SPD) dem Küstenautobahn-Befürworter Andreas Seeba aus Bremervörde versichert. Der hatte dem Regierungschef im April einen Brief geschrieben und darin den A20-Bau gefordert.



Die Antwort aus dem Bundeskanzleramt im Wortlaut:

Ich danke Ihnen, dass Sie sich für den Neubau der A20 einsetzen. Der A20 kommt eine herausragende Rolle als leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands zu.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festlegungen des aktuell gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der im Jahr 2016 vom Deutschen Bundestag als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz beschlossen wurde. Darin ist der 4-streifige Neubau der A20 in den Dringlichkeiten „Laufendes und fest disponiertes Projekt“ bzw. „Vordringlicher Bedarf“ enthalten.

Mit dieser prioritären Einstufung besteht ein gesetzlicher Auftrag, die A20 zu planen und entsprechend den Finanzierungsmöglichkeiten umzusetzen. Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag wird der Neubau der A20 seitens des Bundes konsequent weiterverfolgt.

In Niedersachsen sind für drei der acht Planungsabschnitte der Küstenautobahn A20 die Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet. Für die weiteren niedersächsischen Abschnitte werden die Unterlagen für die Planfeststellungsverfahren erarbeitet. In Schleswig-Holstein befinden sich alle acht Abschnitte (inklusive des Elbtunnelabschnitts) bereits in abschnittswisen Planfeststellungsverfahren. Ziel ist es, für sämtliche Abschnitte der A20 baldmöglichst Baurecht zu schaffen. 2

NORDDEUTSCHE WIRTSCHAFT UND REGIERUNGSCHEFS: GEMEINSAMER APPELL AN DIE BUNDESREGIERUNG

Im Anschluss an ihre gemeinsame Sitzung am 5. Mai in Bremen kamen die Regierungschefinnen und die Regierungschefs der norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit dem Unternehmerkuratorium Nord (UKN) zusammen. Gemeinsam kritisierten die Länderchefs und das UKN, dass die jüngst auf Bundesebene vereinbarte Liste mit 144 Engpassstellen bei Bundesfernstraßen, für die das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben werden soll, kaum norddeutsche Projekte enthalte. Und gemeinsam forderten die norddeutschen Bundesländer und das UKN die Bundesregierung auf, „daneben auch die Planung und den Bau der A20 entschlossen und insgesamt deutlich schneller voranzubringen“.

Die Küstenautobahn A20 sei ein „herausragendes Straßeninfrastrukturprojekt für ganz Norddeutschland“ und von großer Bedeutung „für die Abwicklung weiträumiger nord- und nordosteuropäischer Verkehrsströme“.



Hintergrund: Konferenz Norddeutschland und Unternehmerkuratorium Nord

Die Regierungschefinnen und die Regierungschefs der norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein arbeiten in der Konferenz Norddeutschland (KND) zusammen. So sollen gemeinsame Interessen koordiniert und entwickelt werden. Das soll unter anderem eine effiziente Vertretung der Interessen gegenüber dem Bund, der EU und im Ostseeraum ermöglichen – insbesondere im maritimen, wirtschaftlichen und strukturpolitischen Bereich. Unter wechselndem Vorsitz findet einmal jährlich eine Konferenz der norddeutschen Regierungschefinnen und Regierungschefs statt, an die sich ein Gespräch mit dem Unternehmerkuratorium Nord (UKN) anschließt. Das UKN besteht aus fünf IHK-Präsidenten der fünf norddeutschen Bundesländer sowie aus den vier Präsidenten der Unternehmensverbände Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Nord (Hamburg und Schleswig-Holstein).

FDP-BUNDESPARTEITAG: PLAKATAKTION ZUR KÜSTENAUTOBAHN

Mit einer Plakataktion am Rande des Bundesparteitages im April in Berlin machten die Delegierten des schleswig-holsteinischen FDP-Landesverbandes auf den aus ihrer Sicht dringend benötigten Weiterbau der A20 aufmerksam. „Wir wollen die A20 über Bad Segeberg hinaus – schnell und planungsbeschleunigt.“ Das sagte Landesvorsitzender Oliver Kumbartzky (Foto). Der Politiker, der als Landtagsabgeordneter auch Parlamentarischer Geschäftsführer seiner Fraktion ist, begründete die Aktion: „Die war ein unmissverständliches Signal an die Parteispitze in Berlin und insbesondere an Bundesverkehrsminister Volker Wissing, dass der nördlichste FDP-Landesverband in dieser Frage hartnäckig bleiben wird.“



ADAC SCHLESWIG-HOLSTEIN: UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE KÜSTENAUTOBAHN

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) Schleswig-Holstein unterstützt das Projekt A20 weiterhin. In einer Stellungnahme des Verbandes heißt es: „Wenn es bei der Verkehrsplanung in Schleswig-Holstein bei einigen Parteien und Verbänden weiterhin hauptsächlich um die Durchsetzung eigener Ideologien geht, muss man sich um die Infrastruktur im Lande ernsthaft Sorgen machen.“

„Auch E-Autos brauchen Straßen“

Es gehe nicht darum, die Bedenken von Naturverbänden oder Umweltschützern nicht ernst zu nehmen. Aber diese müssten auch goutieren, dass die Planer – wie bei der A20 – mit zahlreichen Ausgleichsmaßnahmen oder erheblichen Mehrkosten den Arten- und Tierschutz berücksichtigten. Im Fall der A20 stünden 820 Hektar Gesamtflächenverbrauch knapp 2.000 Hektar an Ausgleichs- und Ersatzflächen gegenüber. Der ADAC meint: „Wer die Verkehrswende mit E-Mobilität propagiert und die Autofahrer zum Wechsel auf ein solches Fahrzeug drängt, sollte nicht permanent das Auto schlecht reden. Auch E-Autos benötigen ein gut ausgebautes Straßennetz und Parkraum.“

Die Küstenautobahn A20 sei ein wesentlicher Baustein zum Erschließen des nordwestdeutschen Verkehrsraumes: „Sie verbindet die Städte und Regionen, hilft die anderen Verkehrsachsen zu entlasten und wird dazu beitragen, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen entlang der Straße Fahrt aufnimmt.“ Als Beispiel für diesen Verlagerungseffekt zählt der ADAC die viel befahrenen Strecken der A1 und A7 auf. Experten hätten für den Knotenbereich A1/A7 errechnet, dass mit der A20 pro Tag rund 20.000 Fahrzeuge weniger durch den Elbtunnel und 3.500 Pkw und Lkw weniger über die Elbbrücken führen.

„Verlagerung auf Schiene pures Wunschenken“

„Wer denkt außerdem an die vielen geplagten Anwohner in den Orten, die aktuell belästigt werden, wenn sich die Autofahrer über die Bundes- und Landesstraßen quälen müssen, weil die Ostseeküstenautobahn fehlt?“, fragt der ADAC. In Bad Segeberg könnten die Anwohner aufatmen, weil zukünftig 44 Prozent weniger Fahrzeuge (13.400) den Ortskern über die B206 passierten.

Außerdem trage die A20 durch ihre Vernetzungsfunktion dazu bei, Güter von der Straße auf die Schiene oder das Wasser zu verlagern, weil sie die nötige Anbindung an Häfen und Güterverkehrsumschlagsplätze ermögliche. Allerdings Sorge das nur für eine minimale Entlastung, denn Experten erwarteten einen massiven Anstieg des Güterverkehrs. Der ADAC argumentiert: „Diesen komplett auf die Schiene verlagern zu wollen, ist pures Wunschenken. Die vorhandenen Bahntrassen bewältigen aktuell schon den Personenverkehr nicht. Es würde Jahrzehnte dauern, die Infrastruktur hierfür aufzubauen. Von den nicht vorhandenen Finanzmitteln für die benötigten Investitionen einmal zu schweigen.“

DFV-STUDIE ZUM AUTOBAHN-NEUBAU: BÜRGER WOLLEN BESCHLEUNIGUNG

56,7 Prozent der Bundesbürger haben sich bei einer Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes Civey für den beschleunigten Neubau von Autobahnen ausgesprochen. Im Auftrage des Deutschen Verkehrsforums (DVF) waren im März 2.500 Menschen über 18 Jahren repräsentativ interviewt worden. Die Ergebnisse wurden im April bekannt. Gegen den beschleunigten Neubau von Autobahnen positionierten sich 36,3 Prozent. Unentschieden waren sieben Prozent.

Das DVF bilanziert: „Unser Appell an die Bundesregierung, beschlossene Infrastrukturprojekte aller Verkehrsträger schneller zu planen, zu genehmigen und zu bauen, findet auch in der Bevölkerung Rückhalt.“ Damit die Verfahren beschleunigt werden, setzt sich das Deutsche Verkehrsforum unter anderem für eine Stichtagsregelung ein: „In Abhängigkeit der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes sollte ein Stichtag für Einwände und Klagen von Betroffenen festgeschrieben werden. Ebenso sollte es eine Art Redaktionsschluss für die anzuwendende Gesetzgebung für Bauprojekte geben.“ Eine Option wäre die generelle Festschreibung des Termins auf das Ende der Öffentlichkeitsbeteiligung. Ein Gutachten des Normenkontrollrates sollte hierzu die Potenziale prüfen. Vermieden werden müsse ein Übererfüllen von EU-Standards beim Umsetzen in deutsches Recht. Das gelte insbesondere für das Umweltbehelfsrecht, merkt das DVF an. „Zudem sollten Spielräume stärker begrenzt werden, auch mit Blick auf Klagebefugnisse von Verbänden. So sind Verbände derzeit nur durch ihren Satzungszweck gebunden und können Klagen daher breit über die eigentliche Interessenssphäre hinaus aufstellen.“

SSW ZUR KÜSTENAUTOBAHN: KRITIK AM „TRAUERSPIEL“



Der Südschleswigsche Wählerverband (SSW) bedauert, dass der Ausbau der A20 „keinen Meter vorankommt“. Sybilla Nitsch, verkehrspolitische Sprecherin der SSW-Fraktion im Landtag und stellvertretende Landesvorsitzende, kritisiert: „Es ist ein Trauerspiel, welches Bild Schleswig-Holstein beim Thema Autobahn mittlerweile abgibt. Und das nicht nur auf Regierungsebene in Kiel, sondern auch in Berlin, wo ausgerechnet

norddeutsche Spitzenpolitiker wie Robert Habeck und Olaf Scholz unsere Interessen zusätzlich torpedieren.“

Die Politikerin und ehemalige SSW-Spitzenkandidatin fügt hinzu: „Was wir brauchen, sind nicht mehr Studien und Prognosen, sondern Macher!“

Der SSW ist seit der Landtagswahl 2022 mit vier Abgeordneten im Landtag vertreten. In seinem Wahlprogramm heißt es zur A20: „Wir wollen, dass die A20 mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt konsequent weitergebaut wird. Damit entlasten wir das Nadelöhr Hamburg und stärken die Westküste.“

REGIONALE WESTKÜSTE: KÜSTENAUTOBAHN IST UNERLÄSSLICH

Damit die Energiewende gelingt, bedarf es auch einer leistungsstarken Infrastruktur. Der Lenkungsausschuss der Regionalen Westküste (Schleswig-Holstein) hebt in diesem Zusammenhang unter anderem die Bedeutung der A20 hervor. Dieses Projekt sei ebenso wie die A23 für die „Wettbewerbsfähigkeit unserer Region“ unerlässlich. Die vier Kreise Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg und Steinburg, die Wirtschaftsförderungsgesellschaften dieser Kreise sowie die Industrie- und Handelskammern zu Flensburg und zu Kiel hatten sich 2012 zur „Regionalen Kooperation Westküste“ zusammengeschlossen. Ziel der Kooperation ist die nachhaltig gestärkte Wirtschaftsstruktur der Region Westküste.

„PRO-MOBILITÄT“-DISKUSSIONSVERANSTALTUNG: „OHNE STRASSE GEHT ES NICHT!“



Der Verein Pro Mobilität e.V. lud im Mai zu einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung unter dem Titel „Deutschlands Hauptverkehrsträger: Ohne Straße geht es nicht!“ in die Landesvertretung Baden-Württemberg in Berlin ein. Dabei wurde den rund 100 Gästen aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden ein vielfältiges Programm geboten. Der Rote Faden waren die Bedeutung der Straße als Hauptverkehrsträger und die Herausforderungen im Verkehrssektor, etwa durch langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren. In seiner Begrüßungsrede betonte der Präsident von Pro Mobilität, Eduard Oswald: „Gut ausgebaute Straßen sind die Voraussetzung für das Funktionieren des gesamten Verkehrssystems und zugleich elementar für eine leistungsfähige Wirtschaft.“ Nur der Lkw auf der Straße sei dazu in der Lage, die Supermarktregale mit den Produkten zu füllen.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Straße für den Personenverkehr rechnete der Präsident vor: Die fast 49 Millionen PKW nähmen mehr als das Fünffache der Verkehrsleistungen sämtlicher Busse und Bahnen auf. Dabei seien die Gründe unterschiedlich: Flexibilität, Unabhängigkeit oder fehlende Alternativen. „Wir bekennen uns zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit“, erklärte Oswald. „Doch als Realisten wissen wir: Kein anderer Verkehrsträger als die Straße kann auf lange Sicht die Verkehrsmengen bewältigen.“ Verschiedene Studien (unter anderem der von Pro Mobilität beim IW Köln in Auftrag gegebene „Faktencheck Güterverkehr“) kämen zu dem Schluss, dass die Verlagerung nennenswerter Teile des Güterverkehrs auf die Schiene aufgrund fehlender Kapazitäten nicht möglich sei. Somit könne das Konzept der Verkehrsverlagerung auch keinen wirksamen Beitrag leisten, damit die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht würden.

„Langfristprognose ist objektiv“

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Luksic, wies in seiner Rede auf die gestiegenen Ansprüche an die Verkehrspolitik hin. Mobilität müsse effizient und bedarfsgerecht sein, aber auch klimaneutral und gleichzeitig bezahlbar. Luksic stellte fest: „Leistungsfähige Infrastrukturen sind die Voraussetzung für passgenaue Angebote für Bürger und Wirtschaft sowie für die Wahlfreiheit in den Mobilitätsalternativen.“

Die von seinem Ministerium vorgestellte Gleitende Langfristprognose zur Verkehrsentwicklung sei eine „sachliche, objektive und realistische Sicht“ auf die Entwicklungen der kommenden Jahre. Die vielfach kritisierten Prämissen der Langfristprognose seien bereits sehr schienenfreundlich ausgestaltet. Dennoch werde insbesondere der Güterverkehr auf der Straße, aufgrund sich verändernder Güterstrukturen, stark wachsen. Wichtig sei es, die Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen. Nachdem jahrelang die Finanzierung von Infrastrukturprojekten das größte Hemmnis für eine zügige Sanierung und Modernisierung darstellte, seien es heute vor allem lange Planungs- und Genehmigungszeiträume.

Thomas Puls checkte die Fakten

„Quo vadis Straße? – Ein Faktencheck“, unter diesem Titel referierte Thomas Puls, Senior Economist für Verkehr und Infrastruktur am Institut der deutschen Wirtschaft (IW) Köln, anhand anschaulicher Grafiken und Daten über Probleme und Herausforderungen des Straßenverkehrs in Deutschland. Nach Umfragen des IW Köln würden Infrastrukturmängel heute mehr denn je regelmäßig die Geschäftsabläufe von Unternehmen beeinträchtigen. Die Gründe dafür lägen unter anderem in den stark gestiegenen Verkehrsleistungen und der Überlastung von den gleichen Güterverkehrs-Haupttrouten bei Straße und Schiene.

Puls nahm nochmals Bezug auf die Gleitende Langfristprognose, die ebenso wie eine Studie der Agora Verkehrswende von einer deutlichen Steigerung des Güterverkehrs bis 2050 ausgehe (und das insbesondere auf der Straße). Zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor müssten die CO₂-Emissionen bis 2030 um 48 Prozent gesenkt werden. Als gering werde das Potential eingeschätzt, dieses Ziel durch Verkehrsverlagerung zu erfüllen. Weitaus größere Effekte seien über die Elektrifizierung der Antriebsstränge, das Wachstum elektrischer Flotten und die Dekarbonisierung von Kraftstoffen erreichbar. Langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten sind nach Auffassung von Thomas Puls noch immer eines der Hauptprobleme für eine zügige Erhaltungs- und Modernisierungsoffensive der Verkehrswege. Deshalb müssten bürokratische Prozesse umfassend entschlackt werden, vor allem im Hinblick auf den Fachkräftemangel etwa bei Bauingenieuren und in Planungsbüros.

MOBILITÄTSSTUDIE DER HUK-COBURG:

AUTO BLEIBT DIE NUMMER EINS

Für 72 Prozent der Deutschen ist klar: Das Auto erfüllt in Zukunft am besten ihre Anforderungen an Mobilität. Im Vorjahr sagten das erst 67 Prozent. Das ist ein Ergebnis der im Mai publizierten Mobilitätsstudie der Versicherung HUK-Coburg. Sie basiert auf der repräsentativen und deutschlandweiten Befragung von mehr als 4.000 Personen ab 16 Jahren. Den größten Beliebtheitszuwachs erlebt das Auto laut Studie unter jungen Bundesbürgern zwischen 16 und 24 Jahren.

Eine Kernfrage lautete: „Welche Fortbewegungsmittel werden Ihrer Meinung nach die Auswahlkriterien in Zukunft am besten erfüllen?“ Erlaubt waren drei Nennungen. Demnach sank die Vorliebe für die Bahn von 16 Prozent in den Jahren 2021 und 2022 auf 15 Prozent. Straßenbahn und S-Bahn büßten zwei Prozent Zustimmung ein: 10 Prozent 2023 standen 12 Prozent 2021 gegenüber. Die Präferenz für das Zu-Fußgehen ging von 30 Prozent 2021 auf 23 Prozent, die für das Fahrradfahren von 26 auf 19 Prozent zurück. Den größten Einfluss auf das persönliche Mobilitätsverhalten hatten 2022 weder der Ukrainekrieg noch die Energiekrise. Die Befragten erklärten, dass die Corona-Pandemie und die allgemein gestiegenen Inflationsraten ihr Mobilitätsverhalten noch um die Hälfte stärker beeinflusst hätten.

Dr. Jörg Rheinländer, Vorstand bei der HUK-Coburg, kommentierte: „Wie Mobilität in Zukunft funktionieren kann, beschäftigt die Menschen immer mehr. Und ich bin überrascht, mit welcher großer Mehrheit auch bei den jungen Leuten dabei das Auto als Fortbewegungsmittel klar an Nummer Eins steht – gerade vor dem Hintergrund politischer Diskussionen, das Auto zurückzudrängen.“

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:

SPD-Bundesverband (Seite 2); FDP-Landesverband Schleswig-Holstein (Seite 4);

SSW-Landesverband Schleswig-Holstein (Seite 6); Verein Pro Mobilität e.V. (Seite 7)

Redaktion des Newsletters:

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