



Newsletter 2/2025

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Befürworter der A20 und einer besseren Verkehrsinfrastruktur im Nordwesten und in Deutschland hätte die Bundestagswahl zweifellos schlechter ausgehen können. Das Bundesverkehrsministerium ist nun wieder in der Hand der CDU. Deren positive Haltung zur Küstenautobahn ist bekannt.

Und auch im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung finden sich einige erfreuliche und hoffnungsvolle Aussagen, auf die wir uns berufen können. Zum Beispiel: „Mobilität ist soziale und ökonomische Voraussetzung für das Funktionieren und den Wohlstand unseres Landes und muss sich an Realitäten orientieren, bezahlbar, verfügbar und umweltverträglich sein.“ (Seite 25) Oder: „Die Straße ist ein bedeutender Verkehrsträger und das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel, vor allem für die Menschen im ländlichen Raum.“ (Seite 26) Natürlich ist der baldige Bau der A20 nach wie vor kein Selbstläufer. Das Thema muss auch von uns als Förderverein Pro A20 e.V. auf der Tagesordnung gehalten werden. Aber wir haben Aufwind bekommen und mehr Grund zur Zuversicht als vor der Bundestagswahl.

Der Vorstand wünscht Ihnen eine informative Lektüre dieses Newsletters. Die nächste Ausgabe soll im September 2025 erscheinen.

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

SPITZE DES BUNDESVERKEHRSMINISTERIUMS: MINISTER UND PARLAMENTARISCHE STAATSEKRETÄRE IM AMT



Nach der Bundestagswahl und dem Abschluss der Koalitionsverhandlungen zwischen CDU/CSU und SPD wurden die wichtigsten Entscheidungen für die Spitze des Bundesverkehrsministeriums getroffen.

Patrick Schnieder (CDU; Foto) ist neuer Minister. Dem Bundestag gehört er seit 2009 an. Der 56-Jährige hat den Wahlkreis Bitburg direkt gewonnen.

In der vergangenen Legislaturperiode war der Jurist Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Patrick Schnieder fungierte daneben unter anderem auch als stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages.

Parlamentarische Staatssekretäre Lange und Hirte

Parlamentarische Staatssekretäre im Bundesverkehrsministerium wurden die CDU-Politiker Ulrich Lange und Christian Hirte.

Lange ist seit 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages (Wahlkreis Donau-Ries). Von 2014 bis 2018 war er Vorsitzender der AG Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag (verkehrspolitischer Sprecher) sowie ab 2018 stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, unter anderem zuständig für das Themenfeld Verkehr.

Christian Hirte (Wahlkreis Eisenach-Wartburgkreis-Unstrut-Hainich-Kreis) ist seit 2008 Mitglied des Deutschen Bundestages. Von 2018 bis 2020 war er Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie im Kabinett Merkel IV sowie Beauftragter der Bundesregierung für die neuen Bundesländer und Beauftragter der Bundesregierung für den Mittelstand.

FÖRDERVEREIN PRO A20 e.V. UND PARTNER:
GEMEINSAMER APPELL AN BUND UND LAND

Der Förderverein Pro A20, die IHK Niedersachsen, der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, der Verein Pro A39 und der Förderverein Pro E 233 appellieren an Bund und Land: Die Investitionen in die Straßeninfrastruktur Niedersachsens sollen deutlich erhöht werden.

Michael Blach, Vorsitzender des Fördervereins Pro A20 e.V., unterstrich anlässlich der Vorstellung des Appells: „Ohne Zweifel ist die Küstenautobahn A20 von herausragender Bedeutung für die Menschen und die Wirtschaft Nordwestdeutschlands. Als Bestandteil des transeuropäischen Fernstraßennetzes (TEN) wird die A20 nicht nur die Mobilität verbessern, sondern auch die Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nachhaltig stärken und für eine bessere Anbindung der norddeutschen Seehäfen an das überregionale Straßennetz sorgen.

Hinzu kommt die herausragende Bedeutung der A20 für das Gelingen der Energiewende und die damit verbundenen Transporte von Windkraftanlagen.“

Wir dokumentieren den Appell im Wortlaut:

Die aktuellen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zeigen einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens bis 2040. Insbesondere der Lkw-Verkehr auf norddeutschen Autobahnen wird um bis zu 20 Prozent stärker zunehmen als bisher angenommen. Dies betrifft wichtige Strecken wie die A2 in Niedersachsen, die Küstenautobahn A20, die A26, den Lückenschluss der A33 Nord sowie den geplanten Lückenschluss der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg.

Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist das Rückgrat unserer Wirtschaft. Über 92 Prozent der niedersächsischen Unternehmen sehen die Straßenverkehrsinfrastruktur als wichtigen oder sehr wichtigen Standortfaktor an. Für eine funktionierende Wirtschaft brauchen wir alle Verkehrsträger, wobei eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur unabdingbar bleibt. Neben den notwendigen Sanierungen der Bestandsinfrastruktur – insbesondere der maroden Brücken – sind aber auch Aus- und Neubauprojekte zwingend erforderlich, um die teilweise stark überlasteten Strecken langfristig zu entlasten und somit einen besseren Verkehrsfluss sicherzustellen.

Der bessere Verkehrsfluss und die entzernte Schwerverkehrsbelastung führen für die Verkehrsteilnehmer auf Niedersachsens Straßen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit. Im Hinblick auf das von der neuen Bundesregierung geplante Sondervermögen in Höhe von 500 Mrd. Euro für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen muss für die zentralen Verkehrsprojekte in Niedersachsen Geld zur Verfügung gestellt werden.

Die Straßeninfrastruktur spielt auch für die Verteidigungsfähigkeit und die Erfüllung von Bündnisverpflichtungen eine zentrale Rolle. Eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur ist daher nicht nur für zivile Zwecke, sondern auch für die Sicherheitspolitik von großer Bedeutung.

Angesichts dieser Herausforderungen fordern wir:

- 1. Verstärkte Sanierung und Modernisierung bestehender Straßen und Brücken.*
- 2. Beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte.*
- 3. Berücksichtigung der Verkehrsprognosen bei der Infrastrukturplanung, insbesondere hinsichtlich des steigenden Lkw-Verkehrs.*
- 4. Zügige Umsetzung geplanter Neu- und Ausbauprojekte, insbesondere der A20, A26, A33 Nord, A39 und des Ausbaus der E233.*
- 5. Erhöhung der Investitionen in Niedersachsens Straßeninfrastruktur.*

Nur mit einer leistungsfähigen und zukunftssicheren Straßeninfrastruktur kann Niedersachsen seine Position als Wirtschaftsstandort und Logistikdrehscheibe in Norddeutschland behaupten und ausbauen und gleichzeitig im Hinblick auf die sicherheitspolitischen Herausforderungen seinen Verpflichtungen nachkommen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist neben der Erhöhung der Finanzmittel auch mehr Personal in den Genehmigungsbehörden erforderlich. Gleichzeitig muss eine Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsverfahren dafür sorgen, dass Infrastrukturprojekte schneller als bisher umgesetzt werden können. Wir stehen bereit, diesen Prozess konstruktiv zu begleiten und unsere Expertise einzubringen.

WILHEMSHAVENER HAFENWIRTSCHAFTS-VEREINIGUNG: ABSCHIED VON NIEMANN NACH 40 JAHREN

Nach 40 Jahren im Vorstand der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V. (WHV) hat Präsident John H. Niemann die Vereinsführung an Andreas Bullwinkel übergeben. Die WHV begann 1985 als kleines Netzwerk mit 24 Gründungsmitgliedern und ist mittlerweile auf rund 160 Mitglieder angewachsen; bereits 1985 gehörte Niemann dem Vorstand an.

Die Interessenvertretung der maritimen Wirtschaft begleitet wichtige Infrastrukturprojekte und sorgt dafür, dass Wilhelmshaven national und international wahrgenommen wird. Von ihr stammen Ideen wie der JadeWeserPort und das LNG-Terminal.

VERKEHRSPROGNOSE DES BUNDESVERKEHRSMINISTERIUMS: LKW BLEIBT DOMINIERENDES VERKEHRSMITTEL

Die neueste Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zeigt: Der Güterverkehr in Deutschland wird bis 2040 erheblich zunehmen. Im Vergleich zu 2019 steigt die Verkehrsleistung demnach um rund ein Drittel, von 689 auf 905 Milliarden Tonnenkilometer.

Der Lkw bleibt das dominierende Verkehrsmittel und verzeichnet einen Zuwachs von 34 Prozent.

BILANZ DER NIEDERSÄCHSISCHEN SEEHÄFEN: LIES BETONT ROLLE DER KÜSTENAUTOBAHN



Die niedersächsischen Seehäfen haben 2024 ihr Umschlagergebnis im Seeverkehr um zehn Prozent auf 55,5 Millionen Tonnen gesteigert. 2023 waren es noch 50,6 Millionen Tonnen. Das geht aus der im März veröffentlichten Jahresbilanz hervor. Das Portfolio an Umschlagsgütern in den niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham (siehe Foto), Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven ist traditionell breit gefächert. Doch ist es erneut der Massengüterumschlag, der den größten Anteil in der Seeverkehrsstatistik ausmacht: Mit einem Umschlagvolumen von über 41,4 Millionen Tonnen an flüssigen und festen Massengütern wurde das Ergebnis in diesem Ladungssegment gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent verbessert. 2023 waren es rund 38 Millionen Tonnen.

Deutlich mehr Volumen am JadeWeserPort

Den größten Anteil mit 29,1 Millionen Tonnen trägt hierzu der Umschlag von Flüssiggütern bei, also Produkte wie zum Beispiel Rohöl, Flüssigkreide und Chemikalien.

Bei den rund 12,3 Millionen Tonnen an festen Massengütern handelt es sich beispielsweise um Agrarprodukte, Baustoffe, Erze und Kohle.

Auch der seeseitige Umschlag von Stückgütern konnte gesteigert werden und liegt mit 14,1 Millionen Tonnen um neun Prozent über dem Vorjahresergebnis (12,9 Millionen Tonnen in 2023). Neben massenhaften Stückgütern wie zum Beispiel Zellstoff, vorwiegend als Importladung, und Stahlprodukten, insbesondere im Export, zählen zu den Stückgütern zum Beispiel auch Projektladungen und Windenergiekomponenten.

Der Containerumschlag in den niedersächsischen Seehäfen findet maßgeblich am JadeWeserPort Wilhelmshaven statt, wo das Volumen im Jahr 2024 auf 843.452 TEU stieg (530.954 TEU in 2023). Beim Automobilumschlag in den Standorten Cuxhaven, Emden und Wilhelmshaven wurde mit insgesamt rund 1,65 Millionen Fahrzeugen im vergangenen Jahr ein weitgehend konstantes Ergebnis erreicht (1,66 Millionen Fahrzeuge in 2023).

Hafenbetriebe in Niedersachsen weiterhin optimistisch

„Mit dem Umschlagplus von zehn Prozent im vergangenen Jahr sind wir in Niedersachsen angesichts der schwierigen wirtschaftlichen und geopolitischen Rahmenbedingungen sehr zufrieden“, kommentierte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Seaports of Niedersachsen GmbH, die Umschlagergebnisse. Wie sich Krisen und Handelskonflikte in der Welt auf die künftige Entwicklung der Häfen auswirken, sei allerdings kaum abzuschätzen. Sich verändernde Marktstrukturen könnten sowohl Chancen als auch Risiken mit sich bringen.

Inke Onnen-Lübben: „Für die kommenden Jahre erwarten wir im Zuge des Ausbaus der Erneuerbaren Energien gute Geschäfte für unsere Seehäfen, unter anderem beim Umschlag von Komponenten für die Windenergiebranche. Auch im Projektgeschäft gibt es interessante Potentiale.“

Die Hafenbetriebe in Niedersachsen seien weiterhin optimistisch. Das lasse sich auch an verschiedenen Investitionen etwa in neue Krankapazitäten, Lagerhallen oder Logistikflächen festmachen.

„Ohne Anbindung verpufft Leistungsfähigkeit der Häfen“

Die Vorlage der Bilanz nahm der jetzige niedersächsische Ministerpräsident und damalige Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies zum Anlass, um zu betonen, wie wichtig leistungsfähige Anbindungen der Häfen sind: Ohne diese „verpufft die Leistungsfähigkeit unserer Häfen“. Während die niedersächsischen Häfen ihre Rolle als Drehscheiben für Energie, Fahrzeuge, On-/Offshore-Wind, Agrarprodukte und Baustoffe ausgebaut hätten, offenbarten die Herausforderungen im Hinterlandverkehr „dringenden Handlungsbedarf“.

Niedersachsen habe mit einer Infrastruktur, die eine sichere Energieversorgung ermögliche, „geliefert“, so Lies. Doch jetzt müsse auch der Bund liefern: bei den Investitionen in die Häfen selbst und in resiliente Hafenhinterlandanbindungen.

Nach Auffassung des SPD-Politikers und ehemaligen stellvertretenden Vorsitzenden des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins Pro A20 e.V. braucht Deutschland eine Infrastrukturstrategie, „die Versorgungssicherheit, Energiewende und wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zusammen denkt“.

Unterdessen gab das Statistische Bundesamt (Destatis) bekannt, dass der Güterumschlag sämtlicher deutscher Seehäfen 2024 gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Prozent zugenommen hat. Insgesamt wurden 274,0 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.

BESCHLUSS DES BUNDESRATES: BUND SOLL SICH VIEL STÄRKER AN HÄFEN-INVESTITIONEN BETEILIGEN

Der Bund solle sich an Investitionen in deutsche Häfen stärker beteiligen. Dies forderte der Bundesrat auf Initiative der Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in seiner Sitzung am 21. März. Hintergrund: Bislang werden die Häfen fast vollständig allein von den Küstenländern finanziert. Der Bund gibt seit langer Zeit 38 Millionen Euro pro Jahr dazu – für alle Häfen in den fünf Küstenländern zusammen.

Die EntschlieÙung wird der Bundesregierung zugeleitet, die sich damit befassen wird. Feste Fristen hierfür gibt es nicht.

Häfen-Ausbau auch wegen neuer Aufgaben wichtig

Die deutschen Häfen spielten eine zentrale Rolle im nationalen und internationalen Warenverkehr, heißt es in der EntschlieÙung. Der Ausbau der Häfen sei jedoch nicht nur für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft wichtig, sondern auch für neue Aufgaben wie die nationale Verteidigungsfähigkeit und das Gelingen der Energiewende. Die erforderlichen Investitionen würden die finanziellen Spielräume der Länder deutlich übersteigen.

Aktuell sei die Finanzierung und Bewirtschaftung der Hafeninfrastruktur alleinige Aufgabe der Länder und Hafengesellschaften. Dies führe jedoch zu regionalen Ungleichgewichten und unzureichenden Investitionen.

Zudem werde die gesamtstaatliche Funktion der Häfen nicht berücksichtigt.

Das Grundgesetz weise Bund und Ländern zwar getrennte Aufgaben zu, lasse aber in bestimmten Bereichen eine gemeinsame Wahrnehmung und Finanzierung zu. Der Bund solle daher prüfen, ob eine solche Gemeinschaftsaufgabe „Häfen“ eingeführt werden könne. Diese dürfe aber nicht zu Lasten der anderen, bereits existierenden Gemeinschaftsaufgaben gehen. Auch diese seien für den Fortbestand und die Weiterentwicklung des Industriestandortes Deutschland unverzichtbar.

LAND SCHLESWIG-HOLSTEIN: BAURECHT FÜR DEN WEITERBAU DER A20 BEI BAD SEGEBERG GESCHAFFEN

Das Land Schleswig-Holstein hat im Zuge des Weiterbaus der A20 am 14. März den Planfeststellungsbeschluss für die knapp zehn Kilometer lange Umfahrung von Bad Segeberg an die Autobahn GmbH des Bundes und die Infrastrukturgesellschaft DEGES übergeben.

Vorbereitungsarbeiten für die Südumfahrung von Bad Segeberg könnten noch in diesem Jahr beginnen. Denn der Umweltverband will zwar im Gegensatz zum Umweltverband Nabu gegen den Weiterbau klagen, aber auf den so genannten Eilrechtsschutz verzichten.

Auch Bundeswehr und NATO warten

Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „Auf den Baubeginn warten seit mittlerweile über drei Jahrzehnten nicht nur die staugeplagten Menschen in der Region, sondern auch die Wirtschaft – und neuerdings auch die Bundeswehr und unsere europäischen NATO-Partner“, so Madsen. Bislang endet die von Polen kommende A 20 – einst als „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ mit höchster Priorität vorangetrieben – direkt vor Bad Segeberg. Trotz gestiegener Gesamtkosten durch jahrelange Verzögerungen ist das Vorhaben laut Minister Madsen von größtem europäischen Interesse: „Nicht zuletzt wegen der militärischen Bedeutung einer Trasse zwischen den Nordseehäfen und der Ostsee bin ich zuversichtlich, dass auch die künftige Regierung in Berlin das Versprechen aller bisherigen Verkehrsminister einlösen wird und durchfinanziert.“ Ermutigend sei, dass auf niedersächsischer Seite vor kurzem der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau des Kehdinger Kreuzes vorgelegt wurde.



Für das entsprechende schleswig-holsteinische Anschluss-Stück an den geplanten Elbtunnel im Kreis Steinburg sei der Planfeststellungsbeschluss ebenfalls für dieses Jahr angepeilt. Insgesamt umfasst die A 20 vom Kreuz Uckermark nahe der polnischen Grenze bis nach Niedersachsen 541 Kilometer.

Unter Verkehr sind davon bis heute 345 Kilometer. Von den 112 Kilometern in Schleswig-Holstein sind während der letzten 30 Jahre 39 Kilometer gebaut worden.

Fehlerheilung für Fledermausschutz gelungen

Nach den Worten von Madsen ist die von der Autobahn GmbH des Bundes mit der A-20-Umsetzung beauftragte Projektgesellschaft DEGES bei der mehrjährigen und intensiven Fehlerheilung streng den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts gefolgt. So seien für den Schutz der Fledermäuse im Kalkberg inzwischen zahlreiche neue Querungshilfen vorgesehen. Der Fledermausschutz war im Jahr 2013 der Grund dafür, dass die Richter in Leipzig den Bau des Segeberg-Teilstücks nach Klagen von Umweltverbänden vorerst gestoppt hatten. Madsen: „Der über 500 Seiten starke neue Fehlerheilungs- und Planänderungsbeschluss befasst sich nicht erneut mit dem gesamten Projekt, sondern dient lediglich der Fehlerheilung der ansonsten unanfechtbaren Genehmigung aus dem Jahr 2012.“

Die mit dem Bau einhergehenden und unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Umwelt würden durch vielfältige Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen kompensiert. Das sagte der Chef des zuständigen Amtes für Planfeststellung Verkehr (APV), Martin Hamm. Hamm weiter: „Auch auf landwirtschaftliche Belange und auf das Grundeigentum wurde, soweit möglich, Rücksicht genommen.

Besonderes Augenmerk lag auf dem Schutz der Trave-Schule, die im Süden Bad Segebergs ganz in der Nähe der geplanten Trasse liegt. Im Ergebnis liegt jetzt eine Lösung vor, die die Interessen aller Parteien berücksichtigt und rechtlich tragfähig ist.“

„Starkes Signal in wirtschaftlich spannenden Zeiten“

Für Steffi Wolke-Eichenberg, DEGES-Bereichsleiterin für die Projekte in Schleswig-Holstein und Bremen, ist der erlassene Planfeststellungsbeschluss für das Segeberger Teilstück „ein starkes Signal in wirtschaftlich spannenden Zeiten“. Damit zeige sich, „dass es mit diesem Leuchtturmprojekt der deutschen Infrastruktur nun ganz konkret vorangeht“. Das Projektteam habe in den vergangenen Jahren hervorragende Arbeit geleistet, die sich mit dem Erlass des Beschlusses auszahle.

„Die A 20 ist eine für Wirtschaft, Tourismus und auch Binnenverkehre unverzichtbare Ost-West-Magistrale und die Menschen dürften erleichtert sein, dass ein Ende des jahrzehntelangen Tauziehens um die A 20 in Sicht ist“, so Wolke-Eichenberg. Auch sie hoffe, dass noch in diesem Jahr mit den Arbeiten an der Umfahrung Segebergs begonnen werden könne. Dann könnte der erste Abschnitt der Umfahrung von Bad Segeberg 2031 für den Verkehr freigegeben werden und der Rest bis 2033 folgen. Mit Blick auf die Verzögerungen beim A-20-Bau erneuerte Minister Madsen seine Forderung nach schlankeren Planungsverfahren: „Um nicht im Laufe der ohnehin mühseligen Planungen immer wieder gezwungen zu sein, alle paar Jahre etwa die Bestände von Haselmäusen oder anderen geschützten Arten zu erheben, brauchen wir Stichtagsregelungen und eine Verpflichtung der Umweltschutzverbände.“

Sie sollten sich von vornherein verbindlich an den Verfahren zu beteiligen – so könnten spätere Klagen vermieden werden.

Wenn der Eindruck entstehe, der Staat könne wichtige Infrastrukturprojekte wie die A 20 nicht in angemessener Zeit fertig stellen, dann untergrabe das auch das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit der Demokratie.

POSITIONSPAPIER MIT VIELEN UNTERZEICHNERN: AUCH FORDERUNGEN ZU VERKEHRSFRAGEN

Niedersachsens damaliger Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies, heute Ministerpräsident des Landes, hat im März zusammen mit Vertretern von Kammern, Gewerkschaften und Verbänden ein „Wirtschaftspolitisches Positionspapier zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Niedersachsen“ unterzeichnet. Einer der Themenbereiche ist die Infrastruktur. Hier wird unter anderem eine spürbare Vereinfachung und Beschleunigung bei Planungs- und Genehmigungsverfahren und eine zügige Umsetzung der Niedersachsen-Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 gefordert. Engpässe auf den Hauptverkehrsachsen und bei der Seehafenhinterlandanbindung müssten beseitigt, die Autobahn GmbH finanziell und personell leistungsfähig aufgestellt werden.

Das Papier wird mitgetragen von: NBank; Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover; Unternehmerverbände Niedersachsen (UVN); Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen; IHKN; Genossenschaftsverband Weser-Ems; Genoverband; Handelsverband Niedersachsen-Bremen; Verband kommunaler Unternehmen (VKU); IG Bau, Chemie, Energie (BCE); Landesvertretung der Handwerkskammern Niedersachsen; Gewerkschaft Verdi; IG Metall; Bundesagentur für Arbeit; Genossenschaftsverband Weser-Ems; Bundesverband der Industrie- und Wasserwirtschaft (BDEW); Verband der Chemischen Industrie (VCI) Nord; Bundesverband Erdgas, Erdöl und Geoenergie (BVEG), Unternehmensverbände Handwerk; Deutscher Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA).

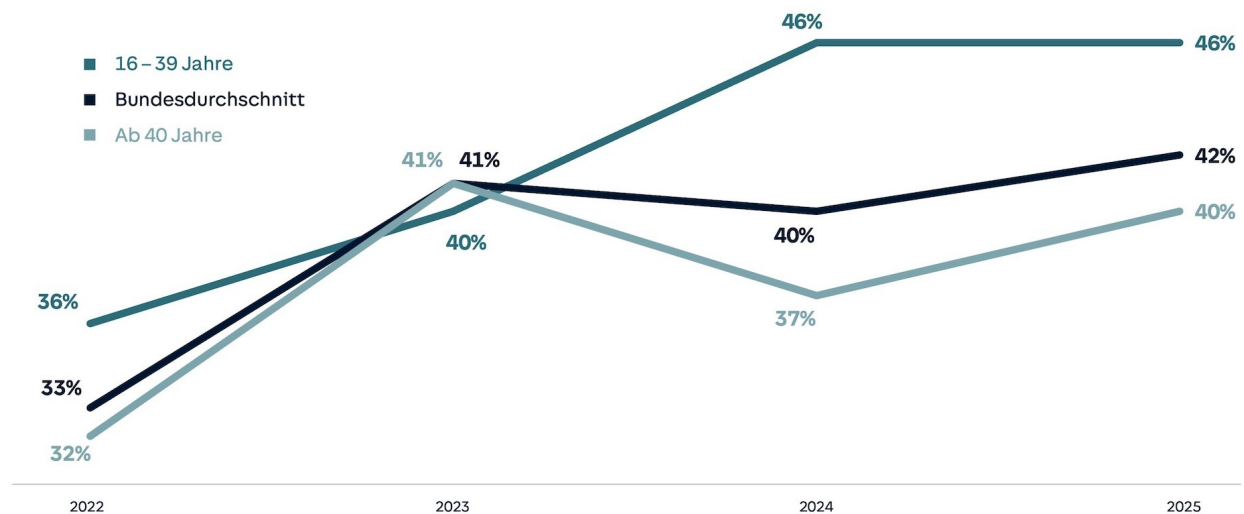
HUK-COBURG-MOBILITÄTSSTUDIE: AUTO MIT ABSTAND DAS BELIEBTESTE VERKEHRSMITTEL

Das Auto rückt als bevorzugtes Verkehrsmittel noch weiter in den Mittelpunkt: Für inzwischen 75 Prozent aller Befragten in Deutschland erfüllt es am besten die Anforderungen an Mobilität in der Zukunft - das ist der höchste je seit 2021 gemessene Wert. Bus und Bahn kommen auf 13 beziehungsweise 18 Prozent. Das ist ein Ergebnis aus der Mobilitätsstudie 2025 des Versicherers HUK-Coburg. Diese basiert auf einer Online-Umfrage der YouGov Deutschland GmbH mit Mitgliedern des YouGov Panels, an der 4222 Personen zwischen dem 24. Januar und 18. Februar 2025 teilnahmen.

Mobilität wird zum Top-Thema - nicht nur bei den Jüngeren

Frage: „Wie wichtig ist Ihnen das Thema ‚Mobilitätskonzepte der Zukunft‘?“

Antwort hier: „Äußerst wichtig“ oder „Sehr wichtig“, Vergleich der Studien 2022 bis 2025



Quelle: HUK-Mobilitätsstudie 2025 mit repräsentativer Online-Umfrage im YouGov Panel unter 4222 Personen ab 16 Jahren vom 24.01. bis 18.02.2025; Vergleich zu den Studien 2022 bis 2024 mit repräsentativen Umfragen im YouGov Panel unter jeweils rund 4000 Befragten Anfang des entsprechenden Jahres

Gleichzeitig wird die Mobilität als Thema immer wichtiger. 42 Prozent der Befragten gaben an, dass ihnen das Thema „wichtig“ oder „äußerst wichtig“ ist. 2024 waren es noch 40 beziehungsweise 36 Prozent. 44 Prozent wünschen sich einen höheren Stellenwert des Themas.

Als die drei wichtigsten Kriterien für die Auswahl eines Verkehrsmittels ergaben sich niedrige Kosten, Schnelligkeit und Flexibilität. Auch Sicherheit spielt eine wichtige Rolle. 28 Prozent der Befragten sagten, dass das Autofahren nach ihrem Empfinden sicherer geworden sei – plus zwölf Prozent.

Kontakt zum Förderverein ProA20 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

Fotos:

Foto Seite 2: Tobias Koch
Foto Seite 5: Falcon Crest Air
Foto Seite 8: Pixabay
Grafik Seite 11: HUK-Coburg

Redaktion des Newsletters:

Olaf Orb (Förderverein Pro A20 e.V.) und Thomas Klaus (Freier Redakteur)