



Informationsbrief

Ausgabe 01/2016



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit haben wir noch in diesem Monat etwas Großartiges zu feiern. Denn wir rechnen fest mit der Aufnahme der A20 in den Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2015.

Damit wäre ein sehr wichtiges Etappenziel erreicht. Wir als Mitglieder des Fördervereins Pro A20 e.V. haben unseren Anteil daran, weil der von uns mitbewirkte öffentliche Druck zu Gunsten der Küstenautobahn am Ende die Politik auf die richtige Spur gesetzt hat.

Am Ziel angelangt sind wir trotzdem noch lange nicht. Die Gegner der A20 werden nicht locker lassen und auch wir dürfen das nicht tun. Es gilt auch weiterhin, mit überzeugenden Argumenten für die Notwendigkeit des herausragendsten norddeutschen Verkehrsinfrastruktur-Projektes zu werben.

Wir wünschen Ihnen wieder eine informative Lektüre. Für Anregungen und Verbesserungsvorschläge, Lob und Tadel haben wir stets ein offenes Ohr. Bitte wenden Sie sich gegebenenfalls an unsere Geschäftsstelle.

Der nächste Informationsbrief soll im Juni 2016 erscheinen.

Der Vorstand

Förderverein aktiv

Mitgliederversammlung des Fördervereins Pro A20 e.V.: **Vielfältige Planungen für das Jahr 2016**

Der Förderverein Pro A20 e.V. sucht den Dialog mit anderen Befürwortern der Küstenautobahn, aber auch mit weiteren interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Deshalb will er künftig auf Facebook aktiv werden.

Das haben die Mitglieder - darunter der Bremerhavener Bürgermeister und Kämmerer Paul Bödeker - auf ihrer jüngsten Versammlung am Montag in Bremerhaven beschlossen. Außerdem will der Verein einen zweiten Flyer zu einem Schwerpunktthema erstellen und seine Veranstaltungsreihe „10 x 11,3 km“ fortsetzen, in der innerhalb des Planungsraumes der A20 an wechselnden Orten jeweils aktuelle Sachstand dargestellt und diskutiert wird. In diesem Jahr sind noch drei Veranstaltungen geplant. „Danach werden es insgesamt 30 Veranstaltungen gewesen sein und wir legen im Anschluss eine Pause von diesem Veranstaltungsformat ein“, kündigte Vorsitzender Emanuel Schiffer an. Die Abschlussveranstaltung soll Anfang 2017 in der Gemeinde Loxstedt stattfinden.

Bericht des Parlamentarischen Beirates

Im vergangenen Jahr war der Förderverein Pro A20 e.V. ebenfalls rührig, wie Schiffer und Vereinsgeschäftsführer Wilfried Allers berichteten. Neben drei „10 x 11,3 km“-Veranstaltungen und der Herausgabe eines Flyers zum Schwerpunktthema „Hafenhinterlandanbindung“ wurde zum Beispiel eine Aktion des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) unterstützt: Seit dem Mai wirbt der GVN mit 500 großformatigen Aufklebern auf Lastwagen und Bussen für die Küstenautobahn.

Darüber hinaus macht sich der Verein über seinen Parlamentarischen Beirat für eine noch intensivere Rückendeckung für die A20 durch die Europa-, Bundes- und Landespolitiker stark. Die Landtagsabgeordnete Astrid Vockert, Vorsitzende des Parlamentarischen Beirates, gab während der Mitgliederversammlung ihren Bericht ab. Er führt unter anderem zahlreiche Landtagsanfragen zur Küstenautobahn und die Teilnahme an Veranstaltungen auf. Ferner unterstützte der Parlamentarische Beirat eine Resolution des Förderkreises feste Untereibquerung e.V.: Darin werden der Bund und die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen aufgefordert, den jeweiligen Planungsbehörden unmittelbar nach erfolgter Planfeststellung der einzelnen Abschnitte der A20 mitzuteilen, dass die Vorbereitungen für die bauliche Realisierung unverzüglich aufgenommen werden sollen und dafür die entsprechenden Mittel bereitgestellt werden - so dass die Ausschreibung in Verbindung mit dem angeordneten Sofortvollzug beziehungsweise nach vorliegender Rechtskraft unmittelbar veröffentlicht werden können.

Zum Abschluss der Zusammenkunft klärte Maren Quast über Planungsdetails auf. Die stellvertretende Leiterin des Geschäftsbereiches Stade der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr machte vor allem deutlich, mit welcher Sorgfalt die Themen Naturschutz und Artenschutz im Rahmen der Planung berücksichtigt werden. Besondere Schwierigkeiten bereitet zurzeit ein verlassener Seeadler-Horst im Landkreis Steinburg in Schleswig-Holstein. Dadurch kommt es zu Planungsverzögerungen. Mittlerweile hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den so genannten Gesehenvermerk auf die Planungen des rund 18 Kilometer langen 7. Abschnitts der A20 im Bereich östlich der Landesstraße 114 bei Elm (Bremervörde) und dem geplanten Autobahnkreuz südwestlich von Drochtersen (Landkreis Stade) erteilt. Damit sind die Voraussetzungen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gegeben.

Finanzierung und Bürgerbeteiligung

Kostenwahrheit, Effizienz und Termintreue von Großprojekten:

„Aktionsplan Großprojekte“ des Bundes beschlossen

Die Bundesregierung hat Ende des vergangenen Jahres den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegten „Aktionsplan Großprojekte“ beschlossen. Ziel: Die Kostenwahrheit, Effizienz und Termintreue von Großprojekten soll verbessert werden. Bereits jetzt werden Vorschläge dieses Aktionsplans bei mehreren Straßenbau- und Schienenbauprojekten umgesetzt. Weitere Pilotprojekte sollen folgen.

Durch Maßnahmen in zehn Bereichen können Kosten- und Terminpläne von Großprojekten künftig besser eingehalten werden. Dazu gehören zum Beispiel die Einführung von Risikomanagement, Bonus-Malus-Regelungen, klare Vereinbarungen zur Konfliktbeilegung und der Einsatz modernster digitaler Systeme: Mit dem so genannten Building Information Modeling (BIM) wird fünfdimensional geplant – drei Dimensionen plus Kosten und Termine. Damit können deutlich mehr Informationen vernetzt werden. Mit BIM entsteht eine synchronisierte Datenbasis, auf die alle Projektbeteiligten zugreifen können. Der Aktionsplan Großprojekte ist das Ergebnis der „Reformkommission Großprojekte“, die Bundesminister Dobrindt geleitet hatte. Hochrangige Vertreter aus Wirtschaft, öffentlicher Hand und Verbänden hatten dort den gesamten Bauprozess von der ersten Projektidee über die Planung bis hin zum Bau und Betrieb untersucht, Schwachstellen identifiziert und konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt.

DIHK-Schwerpunktthema Infrastrukturausbau:

Mehr Öffentlichkeit und Transparenz erforderlich

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) als Dach der deutschen Industrie- und Handelskammern hat sich im Rahmen seines wöchentlichen Schwerpunktthemas mit dem Thema „Infrastrukturausbau – Reformstau im Planungs- und Bauordnungsrecht auflösen“ beschäftigt.

Anlass war der Entwurf für die Reform des Bundesraumordnungsrechts, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegt hat. Das Ministerium will damit den Rahmen für die oberste Planungsebene schaffen, wenn es darum geht, bundesweit flächendeckend für gleichwertige Lebensverhältnisse zu sorgen und ein ausreichendes Angebot an Lebensmitteln oder Gesundheitsdienstleistungen auch in ländlichen Gegenden sicherzustellen.

Der DIHK begrüßt in diesem Zusammenhang den schnelleren und effektiveren Infrastrukturausbau, der von der Novelle mit abgedeckt wird. Dringend erforderlich ist aus DIHK-Sicht der Ausbau der Energie- und Verkehrsnetze.

Vorgesehen ist außerdem, Bürger und Wirtschaft bereits frühzeitig über Planverfahren zu informieren und sie einzubeziehen. Neben dem klassischen Weg über den Aushang im Rathaus oder Tageszeitung sollen die Planungsinformationen auch über das Internet bereitgestellt werden. Das ist nicht nur europarechtlich geboten, sondern nach Auffassung der IHK-Organisation notwendig, um mehr Transparenz und Akzeptanz für anstehende Planverfahren zu schaffen. Schließlich bietet eine möglichst frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung auch die Chance der Verfahrensbeschleunigung, weil gemeinsam mit allen nach guten Lösungen beispielsweise für die Streckenführung einer Autobahn oder Stromtrasse gesucht werden kann.

„Prozessoptimierungsbericht“ der Bodewig-II-Kommission:

Widerstand gegen Bundesfernstraßengesellschaft hält an

Die Bodeweg-II-Kommission plädiert in einem neuen Positionspapier („Prozessoptimierungsbericht“) für den Aufbau eines Besteller-Ersteller-Prinzips zwischen dem Bund und den Straßenbauverwaltungen der Länder. Dadurch sollen die Länder Aufträge des Bundes eigenverantwortlich abwickeln können; Abstimmungs- und Kontrollschleifen entfielen. Im Gegenzug würde der Bund die Planungskosten in vollem Umfang übernehmen.

Ferner befürwortet die von dem ehemaligen Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig geleitete Kommission ein Benchmarking der Länder, das sich sowohl auf den Netzzustand als auch auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltungen bezieht.

Eine Bundesfernstraßengesellschaft wird weiterhin abgelehnt – unter anderem, weil ihr Aufbau angeblich außerordentlich aufwändig wäre und enorme Kräfte binden würde.

Eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz Ende Februar in Berlin gab der Bodewig-II-Kommission auch an dieser Stelle Rückendeckung.

Föderale Finanzverhandlungen verbessern Rahmenbedingungen entscheidend

Eine andere Haltung zur Bundesfernstraßengesellschaft vertritt zum Beispiel der Infrastrukturverband Pro Mobilität e.V., dessen Präsident der ehemalige niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Peter Fischer ist. Dr. Fischer erklärt: „Angesichts neuer Staurekorde, vieler Sperrungen sanierungsreifer Brücken und eines großen Modernisierungsrückstands müssen Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen dringend effizienter organisiert werden.“

Im Interesse einer bundesweit einheitlichen Netzentwicklung müsse der Bund bei Planung und Bau von Straßen und Brücken in seinen Rechten deutlich gestärkt werden, fordert der Präsident von Pro Mobilität. Als Annäherung wertet er den Ländervorschlag für eine Verstetigung der Investitionen durch eine Finanzierungsgesellschaft des Bundes.

„Die Rahmenbedingungen für eine weitreichende Reform des Managements der Autobahnen und Bundesstraßen sind durch die föderalen Finanzverhandlungen so gut wie lange nicht“, stellt Fischer fest. Seine Haltung und die seines Verbandes ist unmissverständlich: „Die Bundesregierung und die Ministerpräsidenten müssen jetzt die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft vereinbaren und die Verkehrsminister dann im Interesse der Autofahrer einen gemeinsamen Weg dorthin festlegen“.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) unterstützen ebenfalls nachdrücklich die Idee einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft. Auf ihrem gemeinsamen Parlamentarischen Abend Ende Februar in Berlin riefen beide Präsidenten, Rainer Schäfer und Mathias Krage, Bund und Länder auf, sie sollten sich im Interesse einer nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung an einen Tisch setzen und eine gemeinsame Lösung finden. Die deutsche Wirtschaft brauche dringend Klarheit, wie die Verkehrswege nachhaltig finanziert und fit für die Zukunft gemacht werden sollen.

Anders als der von der Länderverkehrsministerkonferenz beschlossene

Bericht der Bodewig-II-Kommission bewerteten die Teilnehmer auf dem Podium die Chancen für eine bundeseigene Infrastrukturgesellschaft positiv – und das über die Parteigrenzen hinweg.

„PS nicht nur auf, sondern auch in die Straßen bekommen“

CDU-Haushaltspolitiker Eckhardt Rehberg sagte zu dem ablehnenden Votum, die Länder machten es sich zu einfach. Er formulierte: „Ich sehe da eine gewisse Verbissenheit der Landesverkehrsminister. Es geht darum, die Verkehrsfinanzierung sattelfest zu machen.“ Die SPD-Verkehrspolitikerin Kirsten Lühmann betonte, entscheidend sei, die Verantwortung über die Finanzierung und Ausführung wieder in eine Hand zu bringen: „Es kommt jetzt darauf an, die für die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes erforderliche Grundgesetzänderung so zu formulieren, dass Befürchtungen der Länder ernst genommen und berücksichtigt werden.“ Einer Privatisierung der Gesellschaft erteilte sie eine klare Absage.

Auch die haushaltspolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen, Anja Hajduk, sprach sich deutlich gegen eine Privatisierung aus. Die Grünen seien einer Infrastrukturgesellschaft gegenüber nicht abgeneigt. Anja Hayduk: „Wir wollen aber keine Straßenbaumaschine, sondern eine Gesellschaft, die politisch gesteuert wird.“ Zugleich warb die Grünen-Politikerin für einen Kompromiss mit den Ländern. Auf deren Kompetenz in der Landesverwaltung sei der Bund angewiesen.

DSL-Präsident Mathias Krage mahnte Transparenz bei der künftigen Finanzierung der Verkehrswege an. Gerade als Steuern zahlender Unternehmer erwarte er, dass die Mittel auch effizient eingesetzt werden. Eine zentrale Priorisierung der Infrastrukturvorhaben könne mehr erreichen als 16 Auftragsverwaltungen.

Zwar müssten die Länder an dem Prozess zur Schaffung neuer Strukturen beteiligt werden. Aber der Versuch zur Gründung einer Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft sollte unbedingt unternommen werden: „Wir müssen jetzt endlich unsere PS nicht nur auf, sondern auch in die Straßen bekommen.“

Für eine Bundesfernstraßengesellschaft tritt auch das Deutsche Verkehrsforum (DVF) ein, bei dem es sich nach eigenen Angaben um die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa handelt. In einem im Dezember 2015 präsentierten Positionspapier „Rahmenbedingungen und Ausgestaltung einer Bundesfernstraßengesellschaft“ werden Handlungsempfehlungen für die schrittweise Etablierung einer solchen Gesellschaft gegeben,

* die sich vollständig in staatlichem Eigentum befindet, privatrechtlich organisiert ist und handelt

* zuständig für Bundesautobahnen und mittelfristig für Bundesstraßen ist

- * eine Steuerungs- und Koordinierungsfunktion gegenüber den Auftragsverwaltungen der Länder hat
- * Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhalt aus einer Hand verantwortet
- * ihre Mittel effizient und mehrjährig zur Durchfinanzierung von Projekten einsetzt
 - auf Nutzerentgelte, Steuermittel und kurzfristige begrenzte Kredite zurück greift
 - sowie privates Kapital projektbezogen über ÖPP mobilisiert.

Befürworter der A20

Bauindustriepreis des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen: Verdienste von Enak Ferlemann gewürdigt

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister und ein besonders engagierter Verfechter der Küstenautobahn, hat den Bauindustriepreis 2015 des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen erhalten. Damit würdigte der Verband die wirtschaftspolitischen Aktivitäten des Preisträgers, der sich umfassend um den Ausbau der Infrastruktur in Niedersachsen verdient gemacht habe. So setzte sich Ferlemann laut Verband dafür ein, dass der Bund seine Verkehrsinvestitionen zuletzt deutlich gesteigert hat und auch in den kommenden Jahren erhebliche Haushaltsmittel zur Verfügung stellen wird. Außerdem hat sich der Parlamentarische Staatssekretär auch für andere Beschaffungsvarianten im Verkehrswegebau stark gemacht. Mit der Realisierung der A1 zwischen Bremen und Hamburg wurde nach Ansicht des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen gezeigt, dass ÖPP als Beschaffungsvariante eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Haushaltsmitteln sein kann.

Die Laudatio auf Enak Ferlemann hielt der ehemalige niedersächsische Ministerpräsident und jetzige Europa-Abgeordnete David McAllister. Er würdigte den Preisträger als „Stimme des Nordens“ in der Bundesregierung und „leidenschaftlichen Verkehrspolitiker mit Augenmaß“. McAllister, der Vizepräsident der Europäischen Volkspartei (EVP) im Europa-Parlament ist, forderte im Rahmen seiner Laudatio den Ausbau der Verkehrskorridore in Europa: „Sonst gibt es keinen Binnenmarkt.“ Auch über die Verkehrswege müsse Europa zusammenwachsen.

Das Preisgeld in Höhe von 10.000 Euro hat Enak Ferlemann dem Förderverein der Berufsbildenden Schulen in Cadenberge gespendet. Hier soll es vor allem für die Freizeitgestaltung für die Auszubildenden im

Straßenbau ausgegeben werden, die während ihrer Beschulung im Internat leben.

Bemerkenswertes Interview in der „Nordwest-Zeitung“:

Jan Müller beklagt Zurückhaltung seiner Unternehmer-Kollegen

Für die Hafenwirtschaft ist die A20 unverzichtbar. Das hat Jan Müller im Januar in einem Interview mit der „Nordwest-Zeitung“ (Oldenburg) auf den Punkt gebracht. Müller ist Vorstandsvorsitzender der J. Müller Aktiengesellschaft: Der mittelständische Familienbetrieb ist einer der leistungsfähigsten Hafen-Terminal-Betreiber im Nordwesten und mit Standorten sowohl in Brake als auch in Bremen vertreten.

Außerdem engagiert sich der Braker ehrenamtlich für die Interessen der Wirtschaft, vor allem als Vizepräsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZdS) und Vizepräsident der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer.

Müller appellierte in dem Interview an die Wirtschaft, sie müsse bei der Aufklärungsarbeit über die Notwendigkeit bestimmter Infrastrukturmaßnahmen „noch viel offensiver werden“. Exemplarisch ging Müller auf die vermeintlichen oder tatsächlichen Konflikte zwischen Ökologie und Ökonomie ein: „Wenn durch den Bau eines großen Infrastruktur-Projektes wie zum Beispiel eines Sperrwerkes Naturflächen beansprucht, belastet oder auch verloren werden, müssen diese negativen Eingriffsfolgen durch Kompensationsmaßnahmen anderswo ausgeglichen werden. Ich gehe davon aus, dass es hier in der Regel zu einer Überkompensation kommt, also tatsächlich deutlich mehr Ausgleichsflächen renaturiert werden als dies eingriffsbedingt notwendig wäre.“ Das läge daran, dass die verantwortlichen Träger im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die größtmöglichen negativen Folgen des Eingriffs zur Grundlage des Ausgleichs wählten, um im Klagefall nicht zu unterliegen. Jan Müller meint: „Darüber könnte die Wirtschaft viel offensiver informieren. Doch leider sind meine Unternehmer-Kollegen manchmal zu zurückhaltend.“ Das sei ein „Fehler“.

FDP-Spitzenpolitiker Vogt zur A20:

„Fährverbindung ersetzt keinen gemeinsamen Wirtschaftsraum“

Der Bau der A20 gehört zu den gemeinsamen Interessen diesseits und jenseits der Elbe. Das hat der schleswig-holsteinische FDP-Spitzenpolitiker Christopher Vogt als Gastredner des Parteitages des FDP-Bezirksverbandes Elbe-Weser im Februar in Cuxhaven unterstrichen. Die A20 sei ein zentrales

Anliegen – auch, weil nur durch eine neue Fährverbindung allein kein gemeinsamer Wirtschaftsraum entstehen könne.

Christopher Vogt, der stellvertretender FDP-Landesvorsitzender ist, sitzt im Landtag von Schleswig-Holstein und steht dort dem Wirtschaftsausschuss vor. Vogt macht sich im Sinne eines baldigen Baus der A20 dafür stark, dass ähnlich wie für die A7 ein länderübergreifender Koordinator für den Bau der Küstenautobahn eingesetzt wird.

Nach Auffassung der FDP-Fraktion im schleswig-holsteinischen Landtag muss ein Verkehrswegebeschleunigungsgesetz verabschiedet werden, das für kürzere Planungsprozesse sorgt. Ein Verzicht auf das Verbandsklagerecht dürfe in diesem Rahmen kein Tabu mehr sein, meinen die Liberalen. Grund: „Wir haben nicht den Eindruck, dass die Naturschutzverbände damit verantwortungsvoll umgehen. Vielmehr bekommen wir immer mehr den Eindruck, dass die grünen Verbände ihr Klagerecht aus rein ideologischen Motiven zum Verschleppen und Verhindern von sinnvollen Infrastrukturprojekten nutzen.“

Partei Allianz für Fortschritt und Aufbruch (ALFA):

„Verzögerung bei A20 wäre nicht hinnehmbar“

Gegen eine weitere Verzögerung des Baus der A20 spricht sich die Partei ALFA (Allianz für Fortschritt und Aufbruch) aus. „Das wäre nicht hinnehmbar“, sagte die Europa-Abgeordnete und ALFA-Generalsekretärin Ulrike Trebesius im Februar auf einer Veranstaltung in Glückstadt. Eingeladen hatten die Landesverbände Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie die Fraktion der Europäischen Konservativen und Reformer (EKR).

Die zunehmenden Verkehrsströme könnten durch die A20 erheblich besser abgewickelt werden. Davon profitierten alle durch Arbeitsplätze, aber auch durch mehr Tourismus. Nach Überzeugung der ALFA-Spitzenpolitikerin würde die A20 nicht nur den Verkehr in Hamburg und dem nördlichen Speckgürtel entlasten, sondern auch die Wirtschaft in der Region bis hin nach Lübeck und Bremen beleben. Die A20 mit einer Querung der Elbe auf Höhe Glückstadt sei darüber hinaus ein wichtiges Element des Nord-Ostsee-Korridors der Europäischen Union, der moderne Straßen- und Schienenverkehrsverbindungen zwischen den drei baltischen Staaten einerseits und Polen, Deutschland, den Niederlanden und Belgien andererseits umfasse.

Hafenhinterland-Anbindung

Nationales Hafenkonzert beschlossen:

Ziele der Hafenpolitik für die kommenden zehn Jahre

Das Nationale Hafenkonzert für die deutschen See- und Binnenhäfen ist beschlossen. Es dient als strategischer Leitfadent, mit dem die Häfen gestärkt werden sollen. Für die kommenden zehn Jahre wurden die Ziele der Hafenpolitik definiert. Wesentliche Punkte sind dabei der bedarfsgerechte Ausbau der Hafenbezogenen Infrastrukturen, die bessere Vernetzung der Häfen, eine aktivere Gestaltung der europäischen und internationalen Hafenpolitik sowie ein wirkungsvollerer Umweltschutz etwa durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe.

Das Nationale Hafenkonzert enthält konkrete Maßnahmen, die von Bund, Ländern, Kommunen oder der Hafen- und Logistikwirtschaft gemeinsam umgesetzt werden sollen.

Von Seiten der Wirtschaft kam viel Zustimmung zu dem Nationalen Hafenkonzert – aber auch der Hinweis, dass die beschlossenen Maßnahmen nicht nur auf dem Papier festgehalten werden dürfen, sondern auch mit Priorität umgesetzt werden müssen. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV) bezeichnete in diesem Zusammenhang das Beseitigen der see- und landseitigen Engpässe der Häfen gerade für die exportorientierte deutsche Wirtschaft als unverzichtbar. Dazu müssten neben den finanziellen auch die personellen Voraussetzungen in der Verwaltung geschaffen werden. Die damit einher gehenden Prozesse sollten unbedingt beschleunigt werden, fügte DSLTV-Vizepräsident Willem van der Schalk hinzu. Hier setze das Nationale Hafenkonzert die richtigen Akzente.

Die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven begrüßte ebenfalls den Beschluss des Kabinetts. Präses Harald Emigholz wies auf die Belastungen der deutschen Seehäfen beispielsweise durch die Auswirkungen der Ukraine-Krise und stagnierende Ostasien-Verkehre hin: „Mit Blick auf diese schwierigen Rahmenbedingungen für die bremischen Häfen ist es umso wichtiger, dass das Nationale Hafenkonzert umgesetzt wird.“

Zu den für Bremen und Bremerhaven zentralen Verkehrsprojekten rechnet Präses Emigholz neben dem Bau der A20 die Vertiefung von Außen- und Unterweser für Seeschiffe, den Ausbau der Mittelweser für die Binnenschiffahrt, die Fertigstellung der A281 und das Realisieren der so genannten Alpha-Variante für den Schienenhinterlandverkehr.

Umsatzplus von zwölf Prozent in den niedersächsischen Seehäfen:

„Niedersachsen ist das logistische Herz Europas“

Die niedersächsischen Seehäfen haben 2015 ein Umsatzplus von zwölf Prozent erreicht. Damit stieg der Jahresumschlag in den neun niedersächsischen Seehäfen von 46,4 Millionen Tonnen 2014 auf 51,9 Millionen Tonnen 2015. Diese und weitere Zahlen wurden im Februar auf einer gemeinsamen Pressekonferenz von Niedersachsen Ports, Seaports of Niedersachsen und dem Wirtschaftsministerium vorgelegt.

Bei dieser Gelegenheit erneuerte Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies sein Bekenntnis zum Bau der A20. Ferner machte er auf die wirtschaftliche Bedeutung der niedersächsischen Seehäfen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft aufmerksam: „Niedersachsen ist das logistische Herz Europas.“ Mehr als 40.000 direkt Beschäftigte im Land und rund 100.000 indirekt beschäftigte Personen im gesamten Bundesgebiet bestätigten die große Bedeutung der Hafenwirtschaft, so Lies.

Neujahrsempfang der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum:

Olaf Scholz betont Verbundenheit mit den Nachbarn

Vor den rund 950 Gästen des Neujahrsempfangs der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum hat sich Olaf Scholz für noch mehr Kooperation zwischen Hamburg und Niedersachsen ausgesprochen. Der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg betonte, dass nicht nur das Umland Hamburg braucht, sondern auch umgekehrt. Als Beispiele nannte er die Fahrrinnenanpassung der Elbe für den Hamburger Hafen, die Ausgleichsflächen für die Erweiterung des Airbus-Standortes Finkenwerder und die Anbindung des Hafens an das Schienennetz im Hinterland.

Als Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum sei es unabdingbar, die Häfen entlang der Unterelbe als einen Industriestandort zu begreifen. „Wir müssen weiter zusammenrücken“, forderte Scholz und maß dabei der Metropolregion Hamburg eine Schlüsselrolle zu. Notwendig sei ein „gemeinsamer Masterplan für die Unterelberegion“. Hamburg werde die Anbindung der A26 an die A7 und den A20-Tunnel bei Glückstadt weiter voran treiben, so der SPD-Politiker.

Zusammenhang zwischen Autobahn und Wirtschaftswachstum

Neues Gutachten des CIMA-Institutes bestätigt:

Bau der A39 bietet wesentliche Vorteile für gesamte Region

Der Neubau der Bundesautobahn 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg wird voraussichtlich mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan in

diesem Jahr beschlossen. Dass sich daraus für die gesamte Region im Nordosten Niedersachsens wesentliche Vorteile ergeben können, bestätigt ein neues Gutachten des CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH aus Hannover. Das Gutachten attestiert unter anderem durch die verbesserte Erreichbarkeit eine steigende Lebensqualität in der Region. Gleichzeitig würden regionale Verkehrsprobleme auf lange Sicht entschärft und der Lückenschluss weise im Vergleich zu anderen Vorhaben die geringsten Umweltauswirkungen auf. Auftraggeber des Gutachtens „Gute Gründe für die A 39 – was für den Lückenschluss zwischen Wolfsburg und Lüneburg spricht“ war die Wolfsburg AG.

Fabian Böttcher, einer der Autoren, erläutert die Vorgehensweise des CIMA Instituts: „Wir haben die Argumente gegen den Autobahnneubau nach verschiedenen Gesichtspunkten wissenschaftlich untersucht und die Ergebnisse in fünf Gruppen kategorisiert.“ Auf knapp 40 Seiten stellt das Gutachten zu den Themenbereichen „Wirtschaft & Arbeitsmarkt“, „Wirtschaftlichkeit & Finanzierung“, „Wohnen & Leben“, „Verkehr“ sowie „Natur & Umwelt“ die Kernaussagen der A 39-Gegner dar und bewertet sie. Insgesamt kommen die Gutachter, so Böttcher, zu folgendem Schluss: „Die Argumente sind sehr heterogen und widersprechen sich teilweise. Wir gehen davon aus, dass die positiven Effekte überwiegen und mögliche negative Auswirkungen zum Beispiel im Bereich Lärm und Umwelt durch gesetzliche Vorgaben so gering wie möglich gehalten werden.“

In ihrer Schlussbetrachtung fassen die Gutachter zusammen:

- „Wirtschaft & Arbeitsmarkt“ – Der Ausbau der A 39 bietet eine bessere Erreichbarkeit und damit die Voraussetzungen für eine nachhaltig bessere wirtschaftliche Entwicklung sowie neue Beschäftigungschancen in den zentralen Arbeitsmarktzentren. Auch mögliche Nachteile für den Tourismus, etwa durch Einbußen bei der Wahrnehmung einer „ungestörten Natur“, würden durch das Berücksichtigen touristischer Belange im Planungsverfahren minimiert.
- „Wirtschaftlichkeit & Finanzierung“ – Befürchtungen hinsichtlich finanzieller Belastungen und Kostensteigerungen werden nach den vorliegenden Informationen nicht geteilt. Für die abschließende Bewertung der Wirtschaftlichkeit wird jedoch auf die noch ausstehenden Ergebnisse des neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2015 verwiesen.
- „Wohnen & Leben“ – Insgesamt verbessert sich die Lebensqualität der Bevölkerung durch den Bau der A 39, weil die Verbesserungen bei der Erreichbarkeit die Wohnstandortqualität erhöhen und Bevölkerungsverluste entgegenwirken. Gesetzliche Bestimmungen reduzieren Lärm- und Abgasbelastungen auf ein vertretbares Maß.

Eine Belastung durch Ortsumgehungen wäre eher höher, da die Strecke voraussichtlich näher an den Ortskernen geführt würde.

- „Verkehr“ – Aufgrund des stark steigenden motorisierten Individualverkehrs und Straßengüterverkehrs hat der Lückenschluss A 39 eine übergeordnete Relevanz für das norddeutsche Straßennetz. Ohne den Ausbau verschärfen sich regionale Verkehrsprobleme. Ein Ausbau der B 4 trägt nicht zu Kapazitätserweiterungen bei und ist eher als Ergänzung der A 39 anzusehen. Gleichzeitig birgt der Lückenschluss die Chance, regionale Häfen trimodal anzubinden.
- „Natur & Umwelt“ – Die Verfahren und Vorgaben der Bundesverkehrswegeplanung gewährleisten, dass die Auswirkungen im Vorfeld umfassend analysiert und durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten werden. Die geplante Trassenführung der A 39 weist derzeit im Vergleich zu anderen Vorhaben die geringsten Umweltauswirkungen für die Region auf.

Marktspiegel Logistik für Niedersachsen:

Lückenschluss der A31 mit langfristigem Effekt

Jedes Jahr im Dezember wird beim Netzwerk-Treffen des Logistikportals Niedersachsen der „Marktspiegel Logistik“ vorgestellt. Für diesen werden regionale Wirtschaftsförderer nach den Logistik-Investitionen des vergangenen Jahres befragt. Die Emsachse hat dabei 2014 wieder eine herausragende Rolle eingenommen: Etwa 40 Prozent der Investitionen fielen auf den Westen Niedersachsens. Hierbei war insbesondere auch die Nähe zu den Niederlanden bedeutsam. Immer mehr niederländische Unternehmen kommen über die Grenze und profitieren von der hier deutlich besseren Flächen-Verfügbarkeit.

Vor diesem Hintergrund unterstreicht Geschäftsführer Eckhard Lammers von der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim die Bedeutung einer guten Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort: „Auch mehr als zehn Jahre nach dem Lückenschluss der A31 profitieren wir hier immer noch erheblich von der deutlich verbesserten Verkehrsanbindung.“

Buch-Tipp

Über den Zusammenhang zwischen geistiger und räumlicher Mobilität:

„Mobilität ist Grundlage unserer Existenz und Entwicklung“

(...) Was sich aber die Wenigsten heute vergegenwärtigen: Geistige und räumliche Mobilität sind direkt miteinander verbunden.

(...) Die unauflösliche Verwobenheit von räumlicher und geistiger Mobilität wird nicht zuletzt durch den Blick in die Geschichte bestätigt. Es ist kein Zufall, dass die Menschen erst dann ein – zumindest weitgehend – schlüssiges Weltbild entwickeln konnten, als sie über ein breites Wissen über diese Welt verfügten und sie mit eigenen Augen gesehen hatten. (...) (...) Mobilität ist nicht verantwortlich für das Gefühl von Orientierungslosigkeit und Entwurzelung. Vielmehr erscheint denjenigen, die unter diesem Gefühl leiden, Mobilität als besondere Belastung und Bedrohung des eigenen Sicherheitsgefühls. Sich auf die Suche machen, frischen Wind spüren und auch mal gedanklich Abstand von etwas gewinnen und sein Leben verändern wollen, sind zutiefst menschliche Bedürfnisse, wie auch der Kampf gegen die Fesseln des Alltags. Hierfür brauchen wir Mobilität – in jeder Form. Sie ist kein Luxus, sondern Grundlage unserer Existenz und unserer Entwicklung. (...)

(Auszug aus dem Buch „Zeitgeisterjagd – Auf Safari durch das Dickicht des modernen politischen Denkens“ von Matthias Heitmann, TvR-Medienverlag, 2015)