



Informationsbrief

Ausgabe 03/2015



Pro A20

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

in dieser Ausgabe unseres Informationsbriefes blicken wir unter anderem auf die beiden jüngsten Veranstaltungen im Rahmen unserer Reihe „10 x 11,3 km“ zurück. Diese Veranstaltungen verdeutlichen mit Erfolg, wie wichtig die A20 für den Mittelstand und speziell auch für das Handwerk ist.

Für viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist es besonders beeindruckend, mit welcher Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit die Planungen für die A20 von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorgenommen werden. Diese Offenheit und Transparenz ist bundesweit einmalig – und verdient auch an dieser Stelle einmal ein kräftiges Lob.

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 in Bremerhaven unter der Leitung von Wilfried Allers.

Der Vorstand

Förderverein aktiv

Informationsveranstaltung des Fördervereins Pro A20 e.V. in Oldendorf:

Küstenautobahn mit großen Vorteilen auch für kleine Betriebe

** MdL Kai Seefried: „Letzte große Chance für Kehdingen und den Kreis Stade“

Auch für kleine Handwerksbetriebe hat die Küstenautobahn A20 große Vorteile. Das hat Rudolf Mundt auf einer Informationsveranstaltung des Fördervereins Pro A20 e.V. deutlich gemacht, die in den Räumlichkeiten seiner Bauelemente-Tischlerei in Oldendorf im Landkreis Stade stattgefunden hatte. Der Bauingenieur – zugleich Vorsitzender des Gesellenprüfungsausschusses und Lehrlingswart der Tischler-Innung Stade – legte dar, warum auch seine Firma mit ihren sechs Beschäftigten auf den baldigen Bau der A20 angewiesen ist. Denn: „Zurzeit verlieren wir aufgrund der zu schlechten Anbindung der Region viel Geld auf der Straße.“ Vor allem Geschäfte im Raum Hamburg würden erheblich erschwert, klagte Mundt.

Die Zusammenkunft in Oldendorf war Teil der Veranstaltungsreihe „10 x 11,3 km“, mit der entlang des Planungsraums der A20 über die Notwendigkeit und die Vorteile des Projektes aufgeklärt werden soll. Im Rahmen der dritten Auflage der Veranstaltungsreihe steht das Handwerk im Vordergrund.

Für die Küstenautobahn machte sich auf der Veranstaltung auch ein anderer Handwerker stark: Der CDU-Landtagsabgeordnete Kai Seefried, schulpolitischer Sprecher seiner Fraktion und Vorsitzender des Arbeitskreises Kultur, hat vor seinem Einzug in das Parlament als Tischlermeister gearbeitet. Seefried, der auch als 1. stellvertretender Bürgermeister der Gemeinde Drochtersen tätig ist, bezeichnete die A20 als „letzte große Chance für Kehdingen und den Landkreis Stade“. Mit ihrer Hilfe würde die Region „in die Mitte Europas rücken“, so der Politiker. Sein Appell an die Regierungspolitiker: „Es reicht nicht, nur zu reden und sich in Worten zur A20 zu bekennen. Es muss auch gehandelt werden.“

Zuvor hatte schon die CDU-Landtagsabgeordnete Astrid Vockert in ihrer Funktion als Vorsitzende des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins die Veranstaltungsgäste begrüßt und die niedersächsische Landesregierung zu mehr Engagement aufgerufen. Sozialdemokraten und Grüne erinnerte sie daran, dass sie es gewesen seien, die 2003 auf Bundesebene die A20 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des Bundesverkehrswegeplans gehoben hätten. Unter den Teilnehmern der Veranstaltung hieß Astrid Vockert unter

anderem Paul Bödeker aus Bremerhaven willkommen, der Mitglied der Bremischen Bürgerschaft ist.

Informationsveranstaltung des Fördervereins Pro A20 e.V. in Bremervörde

„Gravierende Wettbewerbsnachteile“ durch Fehlen der Küstenautobahn

** MdL Ehlen erwartet „deutliche Impulse“

„Unsere Mitarbeiter verbringen – zusätzlich zu den Zeiten auf den Baustellen – extrem viel Zeit auf der Straße. Durch die A20 wird sich das ändern.“ Dieses Argument steuerte Bauleiter Christian Buck von der Kurt Buck Baugesellschaft in Bremervörde-Mehedorf zur aktuellen Diskussion um die Küstenautobahn bei.

In den Räumlichkeiten seines Unternehmens fand im September eine weitere Informationsveranstaltung des Fördervereins Pro A20 e.V. im Rahmen der Reihe „10 x 11,3 km“ statt.

Im Namen des Fördervereins hatte die CDU-Landtagsabgeordnete Astrid Vockert die Anwesenden begrüßt. Die Politikerin ist Vorsitzende des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins, in dem zahlreiche Politiker aus CDU, SPD und FDP organisiert sind.

Astrid Vockert stellte heraus, dass mittlerweile „eine breite parteiübergreifende Allianz für die A20“ geschaffen worden sei. Deshalb stelle sich nicht mehr die Frage, ob die Küstenautobahn kommen werde, sondern lediglich zu welchem Zeitpunkt.

„A20 wird echter Gewinn für unsere Unternehmen“

Mit rund 75 Beschäftigten ist die bereits seit 1919 bestehende Kurt Buck Baugesellschaft einer der größten Arbeitgeber Bremervördes. Im gesamten Norden betätigt sich die Firma als Spezialist für schlüsselfertiges Bauen, hat zum Beispiel auf fünf der sieben Ostfriesischen Inseln die Jugendherbergen errichtet.

Doch nach Darstellung von Christian Buck ergeben sich unter anderem durch das Nadelöhr des Hamburger Elbtunnels „gravierende Wettbewerbsnachteile“. Diese würden durch die A20 erheblich verringert werden, so Buck. Zugleich könnten in Schleswig-Holstein zusätzliche Absatzmärkte erschlossen werden. Das Fazit des Firmenvertreters: „Die A20

wird ein echter Gewinn für unser Unternehmen, für das Handwerk und für den Raum Bremervörde sein.“

An dem Nutzen der Küstenautobahn für Bremervörde, die Region und den Nordwesten ließ der CDU-Landtagsabgeordnete Hans-Heinrich Ehlen ebenfalls keinen Zweifel. Sein Appell: „Der Nordteil des Elbe-Weser-Dreiecks muss endlich an das europäische Straßenverkehrsnetz angeschossen werden.“ Eine bessere Anbindung an das Autobahnnetz werde erfahrungsgemäß „deutliche Impulse für die Wirtschaft“ setzen, so der ehemalige niedersächsische Landwirtschaftsminister.

Fester Bestandteil der Veranstaltungen des Fördervereins Pro A20 e.V. sind Berichte über den aktuelle Planungsstand von Seiten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. In Bremervörde übernahm Maren Quast diesen Part. Sie erläuterte, wie viele Faktoren bei der Planung berücksichtigt werden müssten, damit das Projekt nicht durch Klagen erfolgreich ausgebremst werden könne. Dabei lege ihre Behörde großen Wert auf eine Transparenz für die Öffentlichkeit und auf einen Dialog mit ihr.

Neue Flyer-Reihe für die A20:
Erster Schwerpunkt sind die Seehäfen

Mit einer neuen Flyer-Reihe macht der Förderverein Pro A20 e.V. für den baldigen Bau der Küstenautobahn mobil. Jeder dieser Flyer soll sich einem Schwerpunktthema widmen und gebündelt Argumente für die A20 zusammenfassen.

Den Anfang macht das Thema Seehäfen. Der Flyer zu diesem Schwerpunkt wurde zum ersten Mal am Rande der 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober in Bremerhaven vorgestellt und verteilt.

In der Publikation macht der Förderverein Pro A20 e.V. darauf aufmerksam, wie wichtig die neue Trasse für die Hafenhinterlandanbindung der deutschen Seehäfen ist. Auszug: „Deutschlands Wohlstand und somit letztlich seine wirtschaftliche Zukunft – sie hängen von den Seehäfen ab. Denn die Bundesrepublik ist Export-Vizeweltmeister und mehr als 60 Prozent der Güter des deutschen Außenhandels werden über die deutschen Seehäfen umgeschlagen – und das mit steigender Tendenz.“

Damit die deutschen Seehäfen nicht zu Nadelöhren werden, sind leistungsstarke Hafenhinterlandanbindungen unverzichtbar. Das gilt umso mehr, weil laut Seeverkehrsprognose des Bundes die Verkehre von und zu den deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2030 um 52 Prozent zunehmen werden. Demnach werden deutsche Unternehmen im Jahr 2030 Waren im

Pro A20

Wert von 863 Milliarden Euro über die deutschen Seehäfen umschlagen – im Vergleich zu 2010 ein Plus von 140 Prozent.

Angesichts dieses enormen Wachstums sind bessere Bahnverbindungen und die neue Schiffsverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel keine Alternative zur Küstenautobahn A20. Vielmehr wirken sie (lediglich) ergänzend.

Die Küstenautobahn A20 wird gebraucht. Denn sie ist die bedeutsamste Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen der Nord- und Ostsee. Als Teil einer europäischen Ost-West-Magistrale wird die A20 die Seehäfen und Industriestandorte aller Küstenländer vernetzen – und das stärkt deren Wettbewerbsposition erheblich.“

A20-Befürworter

Minister Lies und Meyer zur Fährverbindung:
Keine Alternative zur festen Elbquerung

Mit Nachdruck haben sich Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies und sein schleswig-holsteinischer Amtskollege Reinhard Meyer (beide SPD) für den Weiterbau der A20 eingesetzt. Sie bezeichneten die Küstenautobahn im August auf einer Pressekonferenz aus Anlass der Wiedereröffnung der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel als “unverzichtbar”. Das Projekt habe eine “überregionale Bedeutung, die weit über die Grenzen der beiden Bundesländer hinaus reicht”.

Die A20 diene als Verbindung zwischen dem Baltikum und dem skandinavischen Raum, Norddeutschland und dem westlichen Europa. Gleichzeitig werde sie für die Hinterlandanbindung der Seehäfen benötigt, helfe damit der sehr exportorientierten Wirtschaft in Deutschland. Minister Lies geht davon aus, dass bei positiver Entscheidung des Bundes mit dem Bau der ersten Abschnitte der A20 bereits 2017 begonnen werden könne. Beide Minister versicherten, dass ihre Länder die Planungen für die A20 engagiert und sorgfältig voran treiben. Die Fährverbindung sei kein Ersatz für eine feste Elbquerung, sondern lediglich eine Ergänzung.

Hafenhinterlandanbindung durch die A20

Nationale Maritime Konferenz in Bremerhaven:
Wichtigkeit der landseitigen Hinterlandanbindung betont

Aus Anlass der Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober in Bremerhaven haben verschiedene Institutionen und Interessenvertretungen in

Positionspapieren und anderen Veröffentlichungen für eine bessere Hinterlandanbindung der Seehäfen plädiert. Darunter waren die IHK Nord als Zusammenschluss von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern sowie der Wirtschaftsverband Weser.

In einem Positionspapier des Wirtschaftsverbandes Weser heißt es zum Beispiel: "Die politisch gewollte und zu begrüßende Verstärkung des Verkehrs auf der Schiene und Wasserwegen muss ergänzt werden durch die notwendigen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Bereich des Straßennetzes", und dazu zähle vorrangig die A20.

Niedersächsischer Hafentag in Oldenburg:

Notwendigkeiten von Infrastrukturen diskutiert

Rund 350 Gäste aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Presse waren der Einladung zum 25. Niedersächsischen Hafentag im September in Oldenburg gefolgt. Eröffnet wurde er von Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH.

Onnen-Lübben betonte die Notwendigkeit eines nachfrageorientierten Ausbaus und Erhalts der Hafeninfrastrukturen sowie der Hinterlandanbindungen und der seewärtigen Zufahrten. Deutschlands Wirtschaft brauche funktionierende Seehäfen als Drehscheiben für den Im- und Export. Der scheinbar immer weiter abnehmenden Akzeptanz der Öffentlichkeit gegenüber dem Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen müsse entgegengewirkt werden – eine Aufgabe, die auch die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen gemeinsam mit der Hafengewirtschaft erfüllen will.

„Unsere Häfen sind Lebensader“

Der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies hob den Stellenwert der niedersächsischen Seehäfen bei der Sicherung von Beschäftigung hervor. Bundesweit würden durch die Häfen in Niedersachsen nahezu 100.000 Arbeitsplätze gesichert; hinzu kämen die direkt Beschäftigten in der Hafengewirtschaft selbst. „Unsere Häfen sind in ihrer Bedeutung alles andere als Selbstzweck, sondern wichtige Lebensader für die deutsche Wirtschaft. Das Wirtschaftsministerium ist entschlossen, sich weiter bei Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur zu engagieren. Dies bedeutet weitere Investitionen, die sich in Zukunft auszahlen werden.“ Das erklärte Lies in seinem Impulsreferat.

Gerd Deimel, Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI (DSVK) und Sprecher der VCI Initiative Verkehrsinfrastruktur, machte in seinem Impulsvortrag auf die große Bedeutung leistungsfähiger Hafenhinterlandanbindungen für die deutsche Industrie aufmerksam. Dabei

formulierte er Anforderungen an die Seehäfen und den Entwicklungsbedarf notwendiger Verkehrsinfrastrukturen aus Sicht der verladenden Wirtschaft. Gerade die exportorientierte deutsche Industrie sei auf den Seeverkehr angewiesen: Der Transport per Schiff ermögliche deutschen Unternehmen das Erschließen weltweiter Absatzmärkte und die Integration der Standorte in komplexe globale Liefer- und Wertschöpfungsketten.

„Um die Exportstärke in Zukunft weiter halten zu können“, so Deimel, „sind die deutschen Unternehmen auf ein höchst effizientes, konzeptionell gut vernetztes System von See- und Binnenhäfen sowie von Wasserstraßen angewiesen.“ Dazu gehöre auch ein gut ausgebautes Schienen- und Straßennetz im Hinterland.

Bedarfsgerechter Ausbau trotz Schuldenbremse

Angesichts des prognostizierten Wachstums im Seeverkehr mahnte der DSVK-Vorsitzende die Politik und alle Beteiligten der maritimen Lieferkette, alle erdenklichen Anstrengungen zu unternehmen, um die zunehmenden Volumina reibungslos abwickeln und weitere Überbelastungen der Verkehrssysteme vermeiden zu können. Aus Sicht des DSVK-Vorsitzenden seien dafür zwei Ansätze entscheidend - neben bedarfsgerechten Investitionen in Erhalt und Ausbau der Infrastruktur auch eine Optimierung der maritimen Lieferkette.

„Deutschland und Europa brauchen eine bessere strategische Priorisierung und Vernetzung havenrelevanter Verkehrsinfrastruktur. Zugleich muss es jedoch auch gelingen, die Infrastruktur effizienter zu nutzen und die Lieferkette gemeinsam zu optimieren“, so Deimel.

An der abschließenden Podiumsdiskussion zum Thema „Zukunft der niedersächsischen Seehäfen – die Rolle der Infrastruktur“ nahmen neben Wirtschaftsminister Olaf Lies und dem DSVK-Vorsitzenden Gerd Deimel auch Dr. Andreas Schmidt als Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen sowie der Spediteur Jacob Weets, Inhaber der in Emden ansässigen Weets Gruppe, teil. Einigkeit herrschte auch hier darüber, dass ohne gut ausgebaute Seehäfen sowie leistungsfähige Hafenhinterlandanbindungen der Erfolg des Exportstandorts Deutschland gefährdet sei. Die niedersächsischen Seehäfen seien erfolgreich in die Logistikketten zahlreicher Industrien eingebunden. Um auch künftig die Wertschöpfung hieraus in den Seehafenstandorten Niedersachsens halten zu können, müsse auch vor dem Hintergrund der Schuldenbremse ein bedarfsgerechter Ausbau der Hafeninfrastrukturen erfolgen. So lautete die Botschaft von Dr. Andreas Schmidt, der mit der „Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen“ das politische Sprachrohr der Hafenwirtschaft repräsentiert und stellvertretender Vorsitzender des Fördervereins Pro A20 ist.

Verkehrspolitik

Forderung des Deutschen Verkehrsforums:
Deutschland braucht Bundesfernstraßengesellschaft

Deutschland braucht eine Bundesfernstraßengesellschaft, die Planung, Finanzierung, Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen zentral über Bundesländer-Grenzen hinweg steuert. Diese Forderung hat das Deutsche Verkehrsforum (DVF) aufgestellt. Beim Parlamentarischen Abend des Verbandes im September in Berlin betonte der DVF-Präsidiumsvorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum, dass eine solche Gesellschaft nicht gegen die Bundesländer entwickelt werden dürfe, sondern nur mit ihnen. Die Bundesfernstraßengesellschaft müsste nach den Vorstellungen des DVF in der Lage sein, Planung, Vergabe und Controlling aller Unterhaltsleistungen des Bundesfernstraßennetzes zu gewährleisten. Dazu gehören Neu- und Ausbau sowie der Erhalt und Betrieb der Infrastruktur.
www.verkehrsforum.de

Bürgerbeteiligung

Reformkommission Bau von Großprojekten:

Handlungsempfehlungen vorgelegt

Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wollen die öffentlichen Investoren künftig Kosten- und Terminüberschreitungen, wie sie heute immer wieder an der Tagesordnung sind, durch bessere Planung, Kommunikation und Koordinierung vermeiden – dank der Handlungsempfehlungen der hochrangig mit Experten besetzten „Reformkommission Bau von Großprojekten“.

Der nicht fertig und immer teurer werdenden Großflughafen Berlin, das Milliardenprojekt Stuttgart 21, Vorhaben wie die Schleuse Brunsbüttel und die Hochmoselbrücke – immer mehr Großprojekte in Deutschland geraten ins Stocken und stoßen in der Bevölkerung auf Widerstand. Das soll nun anders werden. Auf Geheiß des seinerzeitigen Bundesverkehrsministers, Peter Ramsauer (CSU) tagte seit 2013 eine 36-köpfige Expertengruppe mit Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden. Ihre Aufgabe: Vorschläge zu entwickeln, inwieweit es möglich ist, strukturelle Defizite bei Planung und Realisierung von Großprojekten in Deutschland künftig zu vereiteln.

Mehr Effizienz und Termintreue

Schließlich legte die Reformkommission Bau von Großprojekten zehn konkrete Handlungsempfehlungen vor. Es sind Vorschläge, wie Kostenwahrheit, Kostentransparenz, Effizienz und Termintreue bei Großprojekten verbessert werden können. Das Gremium hat dazu den gesamten Prozess eines Vorhabens von der ersten Projektidee bis zur Inbetriebnahme auf den Prüfstand gestellt. Die Fachleute fordern einen grundlegenden Kulturwandel zur Bewältigung von Großprojekten. Von der Bedarfsplanung ganz am Anfang bis zur Nutzung des fertig gestellten Vorhabens sei ein partnerschaftliches Zusammenwirken der Bauherren, der Planer, der Bauunternehmer, der Berater und Nutzer erforderlich.

Das beginne bereits bei der detaillierten Analyse der Projektanforderungen, die in die Hände eines interdisziplinären Planungsteams gegeben werden sollten. Der Bau des Projektes solle erst dann starten, wenn die Ausführungsplanung komplett unter Berücksichtigung aller Kosten und Risiken sowie mit einem konkreten Zeitplan vorliegt. Frühzeitig sollte die Öffentlichkeit mit einer offenen und kontinuierlichen Bürgerbeteiligung einbezogen und laufend über Kosten, Termine und Risiken informiert werden. Ausführlich beschäftigen sich die Vorschläge mit den Risiken eines Großprojektes und dem Risiko-Management. Gewarnt wird in diesem Zusammenhang davor, Bauvergaben ausschließlich nach Maßgabe des Preises vorzunehmen, und für die Bauphase wird die Einrichtung eines unabhängigen Controllings für unumgänglich erachtet. Potenziellen Konfliktfällen lässt sich den Experten zufolge mit klaren partnerschaftlichen Regeln begegnen, die auch Streitfälle mit einbeziehen sollten. In Verbindung mit klaren Kompetenzzuweisungen während des Baus wird die Abfassung eines Projekthandbuchs vorgeschlagen, in dem Entscheidungskompetenzen, Verantwortlichkeiten und Informationspflichten festgelegt sind.

Vier Pilotprojekte für Building Information Modeling

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), der als Nachfolger von Ramsauer den Abschlussbericht der Kommission entgegennahm, würdigte aus dem 10-Punkte-Aktionsplan vor allem die Empfehlung der Experten, eine moderne, digitale Planungskultur zu etablieren. Beispielsweise könnten, so der Minister im Vorwort zum Kommissionsbericht, über das im Schiffs- oder Maschinenbau längst als Standard genutzte **Building Information Modeling** (BIM) die Datenbestände aus der Planung zwischen allen Beteiligten vernetzt werden. Damit würde es dann möglich, die Auswirkungen von Änderungen in Teilbereichen für alle anderen Bereiche sofort sichtbar zu machen. Auf diese Weise ließen sich Risiken deutlich minimieren, Bauzeiten erheblich verkürzen und Kosten spürbar senken.

In vier Pilotvorhaben will das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die digitalisierte Projektsteuerung BIM erstmals erproben lassen. Dabei handelt es sich um zwei Straßenprojekte und zwei Schienenvorhaben: um den Bau einer Talbrücke im Zuge der südlichen Umgehung der Stadt Chemnitz in Sachsen und die Erneuerung der Autobahnbrücke Petersdorfer See in Mecklenburg-Vorpommern auf der A 19 in Höhe der Anschlussstelle Waren. Bei den Bahn-Projekten sind zwei Vorhaben im Zuge von Neu- und Ausbaustrecken ausgewählt: zum einen der Rastatter Tunnel für die künftige Güterzugstrecke der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel, zum anderen eine Brücke über das Filstal im Zuge der künftigen ICE-Strecke Stuttgart–Ulm.

Die Handlungsempfehlungen richten sich erklärtermaßen an alle, die an der Planung und Realisierung von Großprojekten beteiligt sind. Zwar seien die Vorschläge, so die Reformkommission, in erster Linie für öffentliche Großprojekte entwickelt worden, sie könnten aber zum großen Teil auch auf private Großprojekte übertragen werden.