



Informationsbrief

Ausgabe 02/2015



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Aufgabe dieses Informationsbriefes als „Mitteilungsorgan“ und „Mitgliederpublikation“ des Fördervereins Pro A20 e.V. ist es, für die Küstenautobahn A20 und ihre Bedeutung zu werben.

Darüber hinaus verstehen wir den Informationsbrief als Forum für verkehrspolitische Argumente und Positionen, die über den eigentlichen Planungsraum der A20 hinaus greifen – und das Projekt somit in größeren Zusammenhängen einordnen.

Diese Funktion des Informationsbriefes können wir auch in dieser Ausgabe wieder erfüllen.

Wir möchten Sie dabei insbesondere auf zwei Beiträge verweisen. Zum einen geht es in einem Artikel um eine aktuelle Untersuchung zum Thema „Bahnlärm“. Der hat fatale Folgen für die Gesundheit der Menschen. Doch dieses Thema wird in der öffentlichen Wahrnehmung absolut vernachlässigt. Bezeichnenderweise sind hierzu so gut wie keine Studien vorhanden.

Wir sind keine Gegner der Bahn, sondern sehen sie als wichtigen Verkehrsträger an – und auch die Unternehmen nutzen die Bahn gerne, sofern das ökonomisch für sie sinnvoll ist. Aber es ist manchmal nur schwer auszuhalten, wie holzschnittartig die Gegner der A20 die Bahn als angebliche Alternative zum Bau der Küstenautobahn anpreisen und dabei die Augen vor allem verschließen, was die Bahn in einem nicht ganz so positiven Licht erscheinen lassen könnte.

Zum anderen möchten wir Sie auf den Artikel aufmerksam machen, in dem eine Dokumentation aus Anlass des zehnjährigen Jahrestages des Lückenschlusses der A31 im Emsland vorgestellt wird. Darin finden sich zahlreiche fundierte Statements von Bürgermeister, die den direkten Zusammenhang zwischen dem Autobahnbau und dem wirtschaftlichen Wohlergehen und Wachstum ihrer Kommunen bestätigen. Dieser Kontext wird bekanntlich im Brustton der Überzeugung von den Gegnern der A20 geleugnet.

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 nächste Informationsbrief soll im September 2015 erscheinen.

Der Vorstand

Förderverein aktiv

Veranstaltung des Fördervereins Pro A20 e.V. in Rastede:

Planung ist „bereits relativ weit voran geschritten“

*CDU-Spitzenpolitiker Thümler: „Druck auf Landesregierung darf nicht nachlassen“

Die Planung für den Bau der Küstenautobahn A20 ist im Vergleich zu ähnlichen Großprojekten „bereits relativ weit voran geschritten“. Diese Aussage von Joachim Delfs hörten die Anwesenden einer Informationsveranstaltung des Fördervereins Pro A20 e.V. am Dienstag in Rastede im Landkreis Ammerland äußerst gerne. Delfs leitet den Geschäftsbereich Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Zusammen mit Projektleiter Sebastian Mannl erläuterte er den aktuellen Planungsstand. Dabei verdeutlichte Delfs, dass im engen Dialog mit den Betroffenen sehr ernsthaft und zielorientiert geplant werde. Ein Beispiel: „Allein im Geschäftsbereich Oldenburg werden wir 2015 schon fünf Millionen Euro für Grunderwerb investieren.“ Eine weitere Zahl illustriert die Ernsthaftigkeit der Planung: Bisher sind nach Angaben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Planungen der Elbquerung sowie für die Änderungsplanung bis einschließlich 2014 Kosten in Höhe von rund sieben Millionen Euro entstanden.

Die CDU-Landtagsabgeordnete Astrid Vockert, Vorsitzende des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins Pro A20 e.V., hatte die Veranstaltung eröffnet. Unter den Gästen waren unter anderem der CDU-Landtagsabgeordnete Axel Miesner, tourismuspolitischer Sprecher seiner Fraktion, und Dieter Kohlmann, der stellvertretende Landrat der Wesermarsch.

„A20 bietet Auftragschancen in Hamburg und Schleswig-Holstein“

Astrid Vockert bezeichnete die A20 aufgrund ihrer großen wirtschaftlichen und verkehrlichen Wirkung als „das wichtigste Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen und die anderen norddeutschen Bundesländer“. Vom Land Niedersachsen erwarte sie, dass es die Planungen zur A20 im Rahmen der Aufstellung der Landesprioritätenliste in die höchste Priorität einstufen werde. Der Bund wiederum müsse die gesamte Trasse der A20 in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufnehmen.

Joachim Delfs und Sebastian Mannl setzten mit ihren Ausführungen zum Stand der Dinge den Schlusspunkt unter eine Veranstaltung, zu der der Förderverein in die Räumlichkeiten der TT Bau GmbH eingeladen hatte. Denn im Rahmen der derzeitigen Veranstaltungsreihe „10 x 11,3 km“ richtet der Förderverein den Fokus auf das Handwerk und die Vorteile, die seine Branchen von der A20 haben werden.

Einen der Pluspunkte sprach Geschäftsführer Torsten Thümler in seinen Begrüßungsworten an: „Würde die A20 bereits fertig sein, könnten wir zum Beispiel in Hamburg und Schleswig-Holstein wesentlich leichter neue Aufträge generieren“ - ein Beitrag zum Erhalt der 45 Arbeitsplätze des Unternehmens. Die TT Bau GmbH ist in drei Unternehmensbereiche aufgeteilt: Betonbau, Holzbau und Palettenbau. Das Leistungsspektrum reicht vom Privatau und Gewerbebau über landwirtschaftlichen Bau bis hin zum Spezialbau. Dass auch andere Firmen von der Küstenautobahn profitieren würden, hat Björn Thümler in zahlreichen Gesprächen mit Unternehmern erfahren. „Aus Sicht der Wirtschaft ist die A20 unverzichtbar“, fasste der Vorsitzende der niedersächsischen CDU-Landtagsfraktion zusammen. Er forderte die Landesregierung dazu auf, sie solle wieder Verstärkungsmittel für die Planung bereit stellen, damit Joachim Delfs und seine Kollegen noch schneller und

Pro A20

besser ihrer Tätigkeit nachgehen könnten. In diesem Sinne dürfe der Druck auf die rot-grüne Landesregierung nicht nachlassen, so Thümler. Diese sei in Teilen gegen die A20 eingestellt.

Die Veranstaltungsreihe „10 x 11,3 km“ des Fördervereins Pro A20 e.V. wird am 15. Juni fortgesetzt. Die Mitglieder werden von der Geschäftsstelle rechtzeitig eingeladen.

500 Aufkleber auf Lastwagen und Bussen:

**Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen wirbt für die A20
Startschuss beim Busunternehmen von Rahden in Schwanewede mit
Bundes-Staatssekretär Enak Ferlemann**

Augen auf im Straßenverkehr: Dort lassen sich nun 500 Aufkleber auf Lastwagen und Bussen entdecken, die ein Bekenntnis zum baldigen Bau der Küstenautobahn A20 ablegen. Die aufmerksamkeitsstarke Aktion wurde vom Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) auf den Weg beziehungsweise die Straße gebracht. Dabei arbeitet der GVN eng mit dem Förderverein Pro A20 e.V. zusammen.

Der Startschuss wurde auf dem Betriebsgelände des Busunternehmers Hinrich von Rahden in Schwanewede gegeben. Der ist Stader Bezirksvorsitzender der GVN-Fachvereinigung Omnibus und Touristik und unterstrich, dass die A20 auch die Umwelt schonen werde: „Unsere Fahrzeuge werden viel weniger unnütze Kilometer zurück legen müssen und seltener im Stau stehen.“

Zum Kampagnen-Startschuss waren unter anderem die CDU-Landtagsabgeordnete Astrid Vockert, Vorsitzende des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins, und Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, angereist. Astrid Vockert begrüßte die Kampagne des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen. Eine „Geschwindigkeitsbeschleunigung für die A20“ erhofft sich die Politikerin von der Olympia-Bewerbung Hamburgs.

Hier knüpfte Staatssekretär Ferlemann an, der aufgrund der Olympia-Ambitionen der Hansestadt eine Inbetriebnahme der A20 bereits 2024 für möglich hält – günstigste Rahmenbedingungen voraus gesetzt. Für die Küstenautobahn sprechen aus Sicht des Bundes vor allem die Entlastungswirkungen für die Großräume Bremen, Hamburg und Osnabrück/Münster sowie eine effektivere Verbindung der Seehäfen. Außerdem würden Teile Niedersachsens und Schleswig-Holsteins besser erschlossen.

Enak Ferlemann verwies auf Prognosen des Bundes, die von einer Verdoppelung des Güterverkehrs bis zum Jahre 2030 ausgehen. Die Bahn allein sei unmöglich in der Lage, dieses Plus aufzufangen - zumal Kapazitätserweiterungen auf der Schiene auf besonders erbitterten Protest bei den Bürgerinnen und Bürgern träfen: „Selbst gegen Autobahnen habe ich noch nie so starke Widerstände erlebt wie aktuell gegen die Y-Trasse.“

GVN-Bezirksvorsitzender Thomas Heinbokel begründete das Engagement seines Verbandes in Anwesenheit des GVN-Vizepräsidenten Karl Hülsmann so: „Jeder Bürger wird von Lastwagen versorgt. Machen Sie einen Test in Haus und Garten! Dann werden Sie das bestätigt finden.“ Der gesellschaftliche Bedarf an Mobilität sei sehr groß und wachse weiter, so Heinbokel. Damit die Logistik- und Speditionsbranche dieses Bedürfnis befriedigen könne, sei sie auf gute Infrastruktur angewiesen - „und die fordern wir von der Politik energisch ein“.

Der Stader IHK-Vizepräsident Andreas Meyer, Geschäftsführer der Spedition Meyer in Bremervörde und Vorsitzender des Arbeitskreises Junge Unternehmer beim

Pro A20

Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung ergänzte: „Die A20 ist als Hauptschlagader des Güterverkehrs unverzichtbar.“

A20 – zum Stand der Dinge

Planungen für feste Elbquerung und A20 schreiten voran:
Beschluss für den niedersächsischen Abschnitt ist ergangen

Die Planungen für die A20 schreiten voran. Am 30. März ist der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt der A20 auf niedersächsischer Seite von Drochtersen bis zur Elbmitte (Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein) ergangen. Zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss auf der schleswig-holsteinischen Seite wird nun die feste Elbquerung, das wohl komplizierteste Teilvorhaben im Zuge des A20-Baus, komplett beplant. Das Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt war am 16. April 2009 eingeleitet worden.

Staatssekretärin Daniela Behrens aus dem niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium kommentierte: „Die Vorbereitungen und Planungen für das Projekt werden von uns mit hoher Priorität voran getrieben. Der jetzt vorliegende Planfeststellungsbeschluss ist ein Beleg dafür. Wichtig bei Großvorhaben wie diesen ist: Gründlichkeit und Sorgfalt gehen vor Eile.“ Wenn die Planfeststellung gegebenenfalls vor Gericht keinen Bestand habe, sei niemandem gedient.

Nach Auffassung der Staatssekretärin ist die A20 „eines der wichtigsten Verkehrsprojekte in Niedersachsen“. Sie habe eine europäische Dimension, denn sie solle den skandinavischen Raum und das Baltikum mit Norddeutschland und auch mit dem Westen Europas verbinden.

Zur Situation in Schleswig-Holstein

Steinburger Klage-Ankündigung gegen Elbtunnel:
Volksinitiative „A20-sofort!“ will einen Kurswechsel

Gegen die Entscheidung des Hauptausschusses des Kreises Steinburg, wonach gegen die Planung des Elbtunnels im Verlauf der A 20 geklagt werden soll, wird von der Volksinitiative "A20-sofort!" protestiert. Wie die Vorstandsmitglieder Rainer Bruns, Thies Anhalt und Dietrich Austermann erklärten, mache der Kreis – der grundsätzlich seine Zustimmung zur A20 bekundet hat - sich mit der Klage lächerlich. Der Kreistag müsse die Verwaltung verpflichten, die Klage zurück zu nehmen: "Unsere Initiative hat gerade im Kreis Steinburg die meisten Unterschriften gesammelt. Die Bevölkerung ist mit überwältigender Mehrheit für den raschen Bau der neuen Autobahn mit Elbquerung. Die Kreisverwaltung hat offensichtlich über die Dimension der Entscheidung nicht nachgedacht. Oder wurde hier der Verwaltung die Feder durch eine kleine Minderheit im Hauptausschuss geführt, die die A 20 von Anfang an ablehnt?"

Hintergrund für die Entscheidung des Hauptausschusses ist die Forderung nach einer Werksfeuerwehr für den Elbtunnel, weil die zuständige Freiwillige Feuerwehr Kollmar durch zu viele drohende Einsätze angeblich überfordert wäre. Der schleswig-holsteinische

Pro A20

Verkehrsminister Reinhard Meyer hielt dem entgegen, dass eine Werksfeuerwehr bislang bei keinem einzigen Tunnel und keiner einzigen Brücke in Deutschland aktiv sei. Gegen die A20 in Schleswig-Holstein haben mittlerweile auch die Betreiberfirma der Fähre Glückstadt-Wischhafen, die 1.700-Einwohner-Gemeinde Kollmar und der Landesnaturschutzverband Klagen angekündigt oder bereits eingereicht.
www.a20-sofort.de

A20-Befürworter

**Aktuelle Studie zur Verkehrssituation in Hamburg:
HWWI-Forscher empfehlen Bau der A20**

Das Hamburgische Weltwirtschafts-Institut (HWWI) hat in einer im April publizierten Studie ("Metropolregion Hamburg 2020: Verkehrsinfrastruktur und ihre Auslastung") die A20 als unverzichtbar eingeordnet, damit die dramatisch angespannte Verkehrssituation in und um Hamburg bewältigt werden kann. Die Wissenschaftler formulieren unter anderem: „(...) würde die A20 in den norddeutschen Bundesländern zur Verkehrsentslastung rund um die Hafenstandorte Hamburg und Bremerhaven beitragen. Die geplante Verlängerung der A20 soll in Niedersachsen parallel zur A1 verlaufen. Damit brächte die Erweiterung für die Region Hamburg eine wichtige Entlastung, da Verkehre zwischen den Niederlanden/Bremerhaven und den Regionen nördlich und nordöstlich Hamburgs nicht mehr die Hansestadt auf der A1 passieren müssten. Dies setzt allerdings eine Elbquerung bei Drochtersen/Niedersachsen und Glückstadt/Schleswig-Holstein voraus, die die Nadelöhre Elbtunnel und Elbbrücken entlasten würde. Ferner schafft die A20 eine Verbindung der Autobahnen A23, A21 und A1 nördlich von Hamburg, wodurch ein Autobahnringchluss entstehen würde, der erhebliche Verkehre aufnehmen und für eine Umfahrung Hamburgs und somit zur Entlastung der Hamburger Verkehre sorgen könnte.“ Mit einer Fertigstellung des Gesamtprojektes werde nicht vor 2025 gerechnet; allerdings sei die Realisierung der Teilabschnitte in Schleswig-Holstein bis dahin möglich.

Bald alle Autobahnen mit Staus in den Tagesstunden

Wörtlich steht in der Studie, die im Auftrag der HSH Nordbank erstellt wurde, geschrieben: „Bei unverändertem Verhalten der Verkehrsteilnehmer würden in rund fünf Jahren mit Ausnahme der A1 Richtung Bremen alle Autobahnen in und um Hamburg in den Tagesstunden Auslastungen im Staubereich aufweisen.“ Diese Aussage gilt trotz der geplanten und begonnenen Ausbauten, wie an der A7. Für 2020 rechnen die HWWI-Forscher auf der A1 Richtung Berlin mit fast 60 Prozent mehr Lastwagen als zurzeit und auf der A1 (Hamburg-Lübeck) mit 28 Prozent mehr. Auf der A7 Richtung Neumünster wird von einem Plus von 22 Prozent, auf der A7 Richtung Hannover von 19 Prozent Plus ausgegangen. Das Schienenaufkommen steigt den Prognosen zufolge um ungefähr 100 Prozent Richtung Berlin, 30 Prozent Richtung Hannover und 17 Prozent Richtung Lübeck. Die Aussagen zur A20 sind umso interessanter, als dass die HWWI-Forscher einen weiteren Autobahnausbau „eigentlich“ nur eingeschränkt für geeignet halten, um gegen einen drohenden Verkehrskollaps vorzugehen. Hingegen ist die A20 äußerst sinnvoll. Das HWWI ist ein An-Institut der Universität Hamburg. Es handelt sich bei ihm um ein privates und unabhängiges Wirtschaftsforschungsinstitut.
www.hwwi.org

Wirtschaftsminister Olaf Lies zur A20:
„Küstenautobahn wird an Bedeutung zunehmen“

Der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies hat am 25. März in einem Interview mit der „Nordwest-Zeitung“ (Oldenburg) ein weiteres Mal ein klares Bekenntnis zur A20 abgelegt. Er sagte wörtlich: „Die A20 als wichtige Verkehrsinfrastruktur-Achse wird an Bedeutung zunehmen. Die Frage eines Industrie- und Wirtschaftsstandortes hängt in Zukunft neben den Fachkräften und Innovation auch von der Logistik ab. Wir haben mit der Küste ideale Zugangsbedingungen zum Weltmarkt. Aber auch im Hinterland brauchen wir ideale Anbindungen – Schiene und Küstenautobahn.“

Auf die Frage, wie der Stand der Dinge bei der A20 im Jahr 2017 sei, antwortete der Minister, der stellvertretender Vorsitzender des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins pro A20 e.V. ist: „Im Jahr 2017 wird die Küstenautobahn noch nicht fertig sein. Aber eine ganze Reihe von Planfeststellungsverfahren sind durch. (...) Wenn zeitnah weitere Beschlüsse folgen, gehe ich fest davon aus, dass wir mit dem nächsten Bundesverkehrswegeplan, der Anfang 2016 beschlossen wird, ein klares Signal für die A20 kriegen.“

Oldenburgische IHK zur Küstenautobahn:
„Eines der vordringlichen Projekte im Nordwesten“

„Die A20, die E233 sowie die Bundesstraßen 211 und 212 gehören zu den vordringlichen Neu- und Ausbauprojekten im Nordwesten.“ Das hat Felix Jahn, Geschäftsführer für Verkehrspolitik bei der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer, anlässlich der Vorstellung des Kammer-Jahresberichtes im April bekräftigt. Er sagte weiter: „Bei der Küstenautobahn und der E233 sehen wir Fortschritte in der Planung. Die Planungsbehörden machen hier trotz knapper Personalressourcen einen guten Job.“ Grundsätzlich müssten aber mehr Mittel vom Land bereit gestellt werden, um die Planungsaufgaben für Erhalt, Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur auch zukünftig bewältigen zu können.

Der zügige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist aus IHK-Sicht auch für eine weiterhin positive Entwicklung der oldenburgischen Seehäfen entscheidend, so Jahn. Der JadeWeserPort nehme mit den neuen Liniendiensten an Fahrt auf, und der Seehafen Brake habe im vergangenen Jahr mit mehr als sechs Millionen Tonnen den bislang höchsten Seeverkehrsumschlag seiner Geschichte verzeichnet.

www.ihk-oldenburg.de

Andere wichtige Verkehrsprojekte in der Region

Regionale Top-Projekte für den BVWP:
Neuer Flyer der IHK Osnabrück

Mit einem neuen Flyer informiert die Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim über die regionalen Top-Projekte für den

Bundesverkehrswegeplan. Damit die Projekte stärker in die Öffentlichkeit geholt werden, hatte IHK-Hauptgeschäftsführer Marco Graf im November 2014 diese Vorhaben mit regionalen Bundestagsabgeordneten besucht. Hierzu hat die IHK den Flyer als eine Dokumentation mit den wesentlichen Argumenten für diese Vorhaben veröffentlicht. Berücksichtigt werden der durchgängig viergleisige Ausbau der Bahnhauptstrecke Minden – Hannover, der Ausbau der A30 im Großraum Osnabrück, der Neubau der A33 Nord, der Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals und der Ausbau der E233 Meppen – Cloppenburg.

Jeweils vor Ort konnte Marco Graf diese Bundestagsabgeordneten begrüßen: Dr. André Berghegger (CDU), Rainer Spiering (SPD), Dr. Mathias Middelberg (CDU), Dr. Daniela De Ridder (SPD), Albert Stegemann (CDU), Gitta Connemann (CDU) und Markus Paschke (SPD).

www.osnabrueck.ihk.de

Hafenhinterland-Anbindung

Parlamentarischer Abend von IHK Nord und ZDS:

Bedeutung des seewärtigen deutschen Außenhandels wächst deutlich

Die IHK Nord als Zusammenschluss von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) haben im Mai bei einem Parlamentarischen Abend in Berlin die Bedeutung der deutschen Seehäfen für die deutsche Volkswirtschaft unterstrichen. Während dieser Veranstaltung in der Vertretung des Landes Bremen beim Bund wurde unter anderem eine Sonderauswertung der Seeverkehrsprognose der Bundesregierung vorgestellt, die die tragende Rolle der Seehäfen für den Außenhandel konkretisiert. Außerdem wurde ein neuer Flyer der IHK Nord mit dem Titel „Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für unsere Volkswirtschaft“ präsentiert.

Die Sonderauswertung beziehungsweise das Gutachten der MWP GmbH belegen klar: Auch in den kommenden Jahren ist mit einem deutlichen Anstieg des seewärtigen deutschen Außenhandels zu rechnen; die Bedeutung der deutschen Seehäfen für den seewärtigen deutschen Außenhandel wird wachsen. Laut Untersuchung nimmt der seewärtige deutsche Außenhandel über die deutschen Seehäfen von 2010 bis 2030 von 184 Millionen auf 290 Millionen Tonnen zu; der Umsatz wächst von 359 auf 863 Milliarden Euro. Die Hafenhinterlandverkehre werden von 2010 bis 2030 mit 2,1 Prozent pro Jahr doppelt so stark zunehmen wie die Gesamtverkehre mit 0,8 Prozent pro Jahr (in Tonnen). Das entspricht einem Plus von 52 Prozent.

Abschließend halten die Gutachter fest: „Um dieses Wachstum bewältigen zu können, ist der Erhalt und der Ausbau von Infrastrukturen für die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland eine wesentliche Voraussetzung. Der seewärtige Außenhandel ist ein wesentlicher Treiber für die deutsche Exportwirtschaft und damit für Wirtschaftswachstum und Wohlstand in Deutschland.“

Wie sich dem Flyer der IHK Nord entnehmen lässt, ist die Bahn der Hauptverkehrsträger des deutschen Außenhandels von und zu den deutschen Seehäfen (2010: 105 Millionen Tonnen, 2030: 160 Millionen Tonnen). Das Transportvolumen beim LKW wird von 70 Millionen Tonnen 2010 auf 118 Millionen Tonnen 2030, das des Binnenschiffes von 10 Millionen Tonnen 2010 auf 15 Millionen Tonnen 2030 zulegen.

www.ihk-nord.de

Resolution für mehr Investitionen in Infrastruktur: Niedersächsische Seehäfen und Gewerkschaften in einem Boot

Mehr Investitionen in die Infrastruktur der niedersächsischen Seehäfen und ihre Anbindung zur Sicherung von Beschäftigung und Wachstum - das ist die Kernforderung einer gemeinsamen Resolution, die Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen und der Gewerkschaften ver.di und DGB im März in Hannover vorgestellt haben.

„Mit mehr als 40.000 direkt oder indirekt beschäftigten Menschen wickeln unsere Seehäfen ein Fünftel aller deutschen Im- und Exporte ab“, erläuterte Detlef Ahting, Landesbezirksleiter bei ver.di. „Sie generieren mit ihren Belegschaften und in den nachgelagerten Wertschöpfungsketten einen maßgeblichen Anteil am Steuer- und Abgabenaufkommen, der zum Beispiel mit Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern oder Freizeitstätten eine funktionierende und moderne soziale Infrastruktur in den Regionen sicherstellt und somit allen Bürgerinnen und Bürgern zugutekommt.“

Dr. Andreas Schmidt, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen, fügte hinzu: „Um die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen und die damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern und auszubauen, ist eine verlässliche und ausreichende Finanzierung zwingend erforderlich, die auch die Substanzverluste der vergangenen Jahre wieder herstellt.“ Die Landesmittel müssten um mindestens 20 Millionen Euro pro Jahr für investive Maßnahmen an der Hafeninfrastuktur, die bekannt und notwendig sind, erhöht werden.

In der Resolution wird unterstrichen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen entscheidend vom dringend erforderlichen Ausbau der seewärtigen Anbindung und der Anbindung an das Hafenhinterland abhängt. („Hafenhinterlandanbindungen sind die Schlagadern der Seehäfen.“) Wichtig sei, dass die für die niedersächsischen Seehäfen notwendigen Verkehrsprojekte in den Vordringlichen Bedarf beziehungsweise Vordringlichen Bedarf Plus des Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 aufgenommen würden (darunter auch die A20).

„Jeder Tag, an dem nichts passiert, trägt dazu bei, dass Warenströme tendenziell umgelenkt werden. Dies gefährdet langfristig Arbeitsplätze in Niedersachsen und letztlich den Wohlstand der Bürgerinnen und Bürger“, so Dr. Andreas Schmidt und Detlef Ahting übereinstimmend.

www.seehafen-niedersachsen.de

Zusammenhang zwischen Autobahn und Wirtschaftswachstum

Dokumentation zum Lückenschluss für die A31 im Emsland: Zahlreiche Bürgermeister bestätigen Auftrieb-Wirkung für die Wirtschaft

In einer Dokumentation mit dem Titel „A31: Lebensader für das Emsland“, die als Verlagsbeilage der „Neuen Osnabrücker Zeitung“ erschienen ist, haben zahlreiche Bürgermeister und andere Entscheidungsträger dargelegt, welche positiven Auswirkungen der Lückenschluss dieser Autobahn seit 1994 hatte und hat.

Der emsländische Landrat Reinhard Winter schreibt, dass sich „die Erwartungen in jeder Hinsicht voll erfüllt“ hätten. Das sei an zahlreichen Unternehmensansiedlungen festzumachen. Aber auch der touristische Effekt, den der Lückenschluss mit einer direkten

und schnellen Anreise für Besucher mit sich bringe, sei nicht zu vernachlässigen: „Die Zahl der Übernachtungsbetten wuchs und mit ihnen auch die Zahl der Touristen.“ Der Papenburger Bürgermeister Jan-Peter Bechtluft nennt den frühzeitigen Ausbau der A31 einen „Glücksfall für die Wirtschaft in der Stadt Papenburg“. Sämtliche Branchen hätten profitiert. Das Stadtoberhaupt freut sich: „In gut zwei Stunden von Köln nach Papenburg zu fahren, ist seit dem Lückenschluss keine Wunschvorstellung mehr.“ Dank des Lückenschlusses sei „richtig Schwung“ in das 29 Hektar große Gewerbegebiet Rhede direkt an der A31 gekommen, berichtet Gerd Conens, Bürgermeister der Gemeinde Rhede. Acht Hektar sind noch frei. Eine Erweiterung des Gewerbegebietes ist in Planung. Hermann Wocken, Bürgermeister der Samtgemeinde Dörpen, verweist auf den interkommunalen Green Energy Park direkt an der Anschlussstelle Dörpen/Heede der A31. Der ist 33 Hektar groß. Dort werde verstärkt auf Ansiedlungen aus der Branche der Erneuerbaren Energien gesetzt.

Auf breiter Front neue Arbeitsplätze geschaffen

Ähnlich äußert sich Karl-Heinz Weber, Bürgermeister der Samtgemeinde Lathen: „Wir freuen uns über die Dynamik, mit der sich in den letzten Jahren die Unternehmen hier angesiedelt und teilweise ihre Betriebe bereits erweitert haben. Damit werden auf breiter Front natürlich auch zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen.“

Im 23 Hektar großen Gewerbepark in Haren direkt an der Autobahn haben sich namhafte Firmen angesiedelt, erläutert der Harener Bürgermeister Markus Honnigfort und stellt fest, dass in den zurückliegenden zehn Jahren mehr als 72 Prozent neue Arbeitsplätze innerhalb der Kommune geschaffen worden seien – ein Spitzenwert sowohl in der Region als auch im Land Niedersachsen.

Eine Erfolgsgeschichte ist ebenfalls der Euro Industriepark Meppen-Viersen, wie Meppens Bürgermeister Helmut Knurbein bestätigt: Lediglich 22 der 73 Hektar sind noch frei. Große Zufriedenheit über den Gewerbestandort in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle Twist herrscht bei Ernst Schmitz, dem Bürgermeister von Twist. Die Firmen an diesem Standort beschäftigen bereits rund 450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

„Der Lückenschluss war für die Gemeinde Geeste ein wichtiger Schritt“, sagt Bürgermeister Helmut Hoelke und bezieht sich auf ein rund 30 Hektar großes Industrie- und Gewerbegebiet an der Anschlussstelle Geeste. Eine „Initialzündung durch den Lückenschluss“ beobachtet Bernard Hummeldorf, Bürgermeister der Gemeinde Spelle. Das 300 Hektar große Gewerbegebiet der Gemeinde Wietmarschen habe sich „prächtig entwickelt“, bilanziert Bürgermeister Manfred Wellen. Lingens Oberbürgermeister Dieter Krone stellt heraus: „Von der Nähe zur A31 profitieren nicht nur die Unternehmen der Stadt. Lingens ist auch beliebt als attraktiver Wohnort, schöne Einkaufsstadt und abwechslungsreiche Kulturmetropole.“

Ungebrochenes Wachstum im 100 Hektar großen EmsLandPark erwartet Bernhard Overberg, Bürgermeister von Emsbüren. Andreas Kaiser, Bürgermeister von Salzbergen, gibt zu Protokoll: „Einen deutlichen Beweis für den volkswirtschaftlichen Nutzen von Fernstraßen zeigt sich an der gewerblich-industriellen Entwicklung mit ca. 2.500 neuen Arbeitsplätzen im Bereich der A30 in Salzbergen-Holsterfeld. Die Gemeinde weist dadurch seit 1990 nach Untersuchungen der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland unter 47 Kommunen die höchste Beschäftigungsdynamik im Kammerbezirk auf. Beim Beschäftigungszuwachs liegt Salzbergen mit an der Spitze.“

Bahn

Bahn-Fans schlagen Alarm: Schienenverkehrslärm ist ein großes Problem

Die Befürworter der Küstenautobahn A20 sind allen Unkenrufen zum Trotz keine Gegner der Bahn. Und auch die Wirtschaft nutzt in vielen Fällen die Bahn, sofern sich das als ökonomisch sinnvoll erweist.

Die Straße kann das zu erwartende Verkehrswachstum nicht allein bewältigen. Hier ist unbedingt auch die Schiene gefragt – ebenso wie der Verkehrsträger Wasser.

Allerdings ist es nach Auffassung des Fördervereins Pro A20 e.V. „zu kurz gesprungen“, wenn die Gegner der A20 pauschal behaupten, dass die Bahn nach dem Motto „Eisenbahn statt Autowahn“ problemlos an die Stelle der Straße treten könnte. Es hilft letztlich auch der Bahn nicht, wenn ihr Potenziale „angedichtet“ werden, die sie nicht hat, und wenn die Augen vor den Schwächen der Bahn verschlossen werden. Denn wer diese Scheuklappen trägt, verhindert, dass die Bahn ihre Schwächen offensiver angeht – was am Ende dem Verkehrsträger Schiene hilft und nicht zuletzt die Befürworter der Küstenautobahn A20 freut.

Ein Negativ-Aspekt, um den sich die Bahn-Verantwortlichen unbedingt stärker kümmern sollten, ist der Schienenverkehrslärm.

So lässt sich einer im März in Mainz vorgestellten Studie entnehmen, dass durch den Schienengüterverkehr entlang des Rheins jedes Jahr viele tausend Todesfälle verursacht werden. Autor ist der Bremer Wissenschaftler Eberhard Greiser, Arzt und Professor am Zentrum für Sozialpolitik der Universität Bremen. Er sagte bei der Vorstellung seiner Untersuchung, dass am deutschen Teil des so genannten Rheinkorridors innerhalb von zehn Jahren mit rund 75.000 zusätzlichen Erkrankungen und etwa 30.000 Todesfällen gerechnet werden müsse. Die zusätzlichen Krankheitskosten betragen laut Studie 3,8 Milliarden Euro. Bei den Krankheiten handele es sich um Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Nierenprobleme, Psychosen und Depressionen. Außerdem steige das Risiko für Depressionen deutlich an, so Greiser.

Als besonders belastend gilt, dass der Schienengüterverkehr vor allem nachts abgewickelt wird und die Züge häufig im Intervall von drei bis acht Minuten unterwegs sind. Die Anwohner werden oft nachts aus dem tiefen Schlaf gerissen, nicht selten auch im Unterbewusstsein.

„Es gibt praktisch keine leisen Güterzüge“

Nach Einschätzung des Wissenschaftlers, der 2010 für das Umweltbundesamt eine Studie über die gesundheitlichen Folgen von Fluglärm erstellt hatte, ist der Lärm von Güterzügen im Vergleich zu Flugzeugen als „schlimmer“ anzusehen. Denn Bahnlärm durch Güterzüge dauere in der Regel länger und sei sehr viel lauter als der Überflug eines Flugzeugs.

Professor Greiser bedauert, in Deutschland führen „gegenwärtig praktisch keine leisen Güterzüge“ - im Gegensatz zu der Schweiz, wo die so genannten Graugussbremsen verboten sind. Eine der Schlussfolgerungen des Experten aus seinen Forschungen: „Der unmittelbare Nutzen des Transports auf die Schiene ist mit sozialen Schäden verbunden. Die hat bisher keiner im Blick. Wir brauchen eine Gesundheitsstudie zum Bahnlärm.“ Zustimmung erhält Eberhard Greiser von dem Umweltpsychologen Rainer Gurski aus Bochum. Der betont, dass die Züge nicht nur schneller, schwerer und länger werden, sondern sich außerdem ihre Zahl „dramatisch“ erhöhe. Die Problematik werde dadurch verschärft, dass die jetzigen Züge sehr alt seien und nur langsam umgerüstet würden. Das

Metall an den Rädern reibe an den Schienen und durch den Abrieb würden die Züge immer lauter, erläutert Gurski. Ferner würden die meisten Waggonen in sich klappern und die Lokomotiven weiteren Lärm produzieren. Rainer Gurski kritisiert: „Bisher hat die Bahn nur wenig unternommen, um die Lärmquellen zu verringern.“

Unterdessen hat die „Allianz pro Schiene“ im April davor gewarnt, das Thema Schienenverkehrslärm auf die leichte Schulter zu nehmen. Die Anwohnerinnen und Anwohner viel befahrener Bahntrassen litten ganz besonders, heißt es in einer Pressemitteilung des Bündnisses, zu dem neben zahlreichen Umweltschutzorganisationen und weiteren Verbänden mehr als 100 Unternehmen der Bahnbranche zählen. Die „Allianz pro Schiene“ fordert deshalb Fahrverbote für laute Güterwagen ab Ende 2020.

Geschäftsführer Dirk Flege: „Der Bahnsektor braucht eine verbindliche Regelung, um die vom Bund angestrebte Halbierung des Schienenverkehrslärms dynamischer als bisher und zugleich planungssicher angehen zu können.“

Verkehrspolitik

Initiative für Verkehrsinfrastruktur Pro Mobilität:
Verkehrspolitik hat seit 2012 Fortschritte gemacht

Die Initiative Pro Mobilität e.V. hat ihren Bericht für die Jahre 2012 bis 2014 vorgelegt. Nach Einschätzung des Vereins hat die Verkehrspolitik in den letzten beiden Jahren „trotz unübersehbarer Infrastrukturprobleme“ Fortschritte gemacht. Positiv zu verzeichnen seien unter anderem eine mittelfristig ansteigende Investitionslinie für Verkehrswege, die Absicherung der Gemeindeverkehrsfinanzierung bis 2019, mehr Öffentlichkeitsbeteiligung bei Vorhaben oder die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs. In der Praxis beweisen müssten sich noch der Vorrang für Erhalt und die überregionalen Prioritäten beim Aus- und Neubau. Im Rückblick auf die Verkehrsinfrastrukturpolitik von 2012 bis 2014 ist manches in Bewegung geraten, meint die Initiative Pro Mobilität e.V. Die Einsicht habe zugenommen, dass neue Wege beschritten werden müssten. Doch ohne erhebliche Fortschritte zu mehr Effizienz und einer verlässlichen Finanzierung auf höherem Niveau werde sich der Investitionsstau nicht auflösen, heißt es.

„Wir sollten wieder zu den Vorreitern in Europa gehören“

In seinem Vorwort schreibt der Vereinsvorsitzende und ehemalige niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Peter Fischer (SPD), Deutschland laufe Gefahr, mit der Leistungsfähigkeit seiner Verkehrsinfrastruktur einen seiner stärksten Standortvorteile zu verspielen. Viele Wirtschaftsforschungsinstitute bestätigten mit ihren Studien diese Einschätzung. Für die kommenden Generationen gehe es dabei nicht nur um die Zukunft von Unternehmen und Arbeitsplätzen, so Fischer. Vielmehr seien die finanziellen Folgen einer abgewirtschafteten Infrastruktur mit hohem Modernisierungsbedarf die gleichen wie die einer hohen Staatsverschuldung.

Der Appell von Dr. Peter Fischer: „In den sechziger und siebziger Jahren ging Deutschland international beim Aufbau eines leistungsfähigen Autobahnnetzes und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs voran. Wir alle haben lange davon profitiert. Jetzt sollten wir wieder zu den Vorreitern in Europa gehören.“

Pro Mobilität e.V. setzt sich für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen sind dabei Schwerpunkte. Der Kreis

der Mitglieder zählt rund 30 Unternehmen und Verbände aus dem In- und Ausland. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, das Güterkraftverkehrsgewerbe, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

www.promobilitaet.de

Deutsches Verkehrsforum: Dr. Nußbaum ist neuer Vorsitzender

Der Bremerhavener Unternehmer und ehemalige IHK-Vizepräsident Dr. Ulrich Nußbaum ist neuer Präsidiumsvorsitzender des Deutschen Verkehrsforums. Nußbaum löste den bisherigen Vorsitzenden Klaus-Peter Müller, Aufsichtsratsvorsitzender der Commerzbank AG, ab. Er hatte sich nach sieben Amtsjahren nicht mehr zur Wahl gestellt.

Nußbaum – ehemaliger Finanzsenator in Bremen und später in Berlin – will sich intensiv für bedarfsgerechte Investitionen und eine Finanzierungsreform der Verkehrsinfrastruktur einsetzen. Auch die intelligente Vernetzung des Verkehrs liegt ihm am Herzen.

Das Deutsche Verkehrsforum versteht sich als die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors in Europa. Die rund 170 Mitglieder bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab.

www.verkehrsforum.de

Deeskalation von Protesten gegen Investitionen: Broschüre „Segeln gegen den Wind“ hilft weiter

Ob Einkaufszentrum oder Stromtrasse: Kaum ein Investitionsprojekt ist ohne massiven Widerstand von Bürgern realisierbar. Was kluges Informationsmanagement bewirken kann, beschreiben die Industrie- und Handelskammern Ostbrandenburg und Cottbus in einer neuen Publikation.

Unter der Überschrift „Segeln gegen den Wind – Erfahrungen bei der Deeskalation von Protesten gegen Investitionen“ bietet die Veröffentlichung Bauträgern und anderen Interessierten das notwendige Rüstzeug für eine zielgerichtete und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.

Auf insgesamt 24 Seiten wird erläutert, worum es im Genehmigungsverfahren geht, welche Ursachen Bürgerproteste haben, wo die Hauptrisiken für die Umsetzung von Projekten liegen oder wie umfassende Information Akzeptanz schafft.

In der Einleitung heißt es unter anderem: „(...)Der zunehmende Protest gegen Investitionsvorhaben hat die Politik nachhaltig verunsichert. (...)Die daraus resultierende Handlungsunsicherheit ist zu einem ernststen Hindernis für Investitionsvorhaben geworden. Eine professionelle Protestszene hat sich etabliert, die neben dem ehrenwerten Einsatz für Umweltaspekte auch Vorteile wie Mitgliedergewinnung und Auftragsgenerierung erwarten. Nicht zuletzt bedienen sich Investoren und Investitionsgegner spezialisierter Anwälte, die Klagen durch alle Instanzen führen.“

www.ihk-ostbrandenburg.de