



# Informationsbrief

Ausgabe 01/2017



Liebe Mitglieder,  
sehr geehrte Damen und Herren!

Bitte merken Sie sich schon einmal den 2. Mai um 18.30 Uhr vor. Denn dieses Datum ist ein wichtiges in unserer Vereinsgeschichte. An diesem Tag wird in Bremerhaven unsere Veranstaltungsreihe 10 x 11,3 km offiziell abgeschlossen. Sie werden selbstverständlich noch eine detaillierte Einladung erhalten!

Vorgesehen ist eine Podiumsdiskussion, an der auch Gegner der A20 teilnehmen werden. Denn wir haben schlagkräftige Argumente und müssen uns mit diesen nicht verstecken. Auf dem Podium wird unter anderem Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und einer der engagiertesten Streiter für die A20, vertreten sein. Freuen Sie sich auf eine spannende Veranstaltung!

Im Vorwege der Veranstaltung führen wir am gleichen Ort um 16.30 Uhr unsere Mitgliederversammlung durch. Die Einladung werden wir zeitnah versenden.

Dieses Jahr ist nicht nur die Abschlussveranstaltung geprägt, sondern im September auch durch die Bundestagswahl. Die Befürworter der A20 werden zu diesem Anlass ihre Haltung deutlich machen müssen. Der Förderverein Pro A20 e.V. wird sich ebenfalls dieser Aufgabe stellen und hofft dabei auf Ihre Unterstützung.

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 Infobrief soll im Juni 2017 erscheinen.

Der Vorstand

P.S. Falls noch nicht geschehen, geben Sie bitte unserer Seite auf Facebook ein „Gefällt mir“. Vielen Dank!

## **A20 – zum Stand der Dinge**

Abschnitt zwischen B 437 bei Schwei und L121 östlich  
Wesertunnel:

„Gesehenvermerk“ des Bundes liegt vor

Die Planungen für den Bau der A 20 sind erneut einen wichtigen Schritt vorangekommen. Im Dezember hat das niedersächsische Verkehrsministerium zum 3. Bauabschnitt der Küstenautobahn den wichtigen „Gesehenvermerk“ des Bundesverkehrsministeriums erhalten.

Mit dem „Gesehenvermerk“ hat der Bund für den rund zehn Kilometer langen Abschnitt zwischen der B 437 bei Schwei und der L 121 östlich des Wesertunnels seine ausdrückliche Zustimmung zu den erfolgten Vorplanungen des Landes Niedersachsen erteilt.

Mit dem genehmigten Entwurf gibt es nun die verbindliche Grundlage, damit die Planfeststellungsunterlagen erstellt und damit Baurecht geschaffen wird.

Der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies erklärte zum Fortgang der Planungen: „Die Zustimmung des Bundes ist ein weiterer Beweis für die gute Arbeit unserer Planer hier in Niedersachsen. Wir treiben unsere wichtigen Verkehrsprojekte entschlossen voran. Die A 20 ist von zentraler Bedeutung für die Anbindung unserer Küstenregion. Gleichzeitig stellt sie eine wichtige europäische Verkehrsachse dar: die Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Ostseeraum.“

Auch als Wirtschaftsminister freue ich mich über den weiteren Fortschritt.

Denn der Bund wird auf der Basis unserer Planungen allein für den 3.

Bauabschnitt 130 Millionen Euro in Niedersachsen ausgeben.

Wir arbeiten übrigens weiter daran, dass wir für den ersten und gleichzeitig westlichsten Abschnitt der Küstenautobahn zwischen Westerstede und Jaderberg möglichst 2018 den ersten Spatenstich setzen können.“

**Kabinettsbeschluss zu Klagemöglichkeiten:**

**Planungsbeschleunigung durch weniger Instanzen**

Wichtige Entscheidung der Bundesregierung im Januar: Die 7. Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (7. FStrÄndG) bestimmt das Bundesverwaltungsgericht zur ersten und einzigen Gerichtsinstanz für 46 Vorhaben an Bundesfernstraßen. 15 Projekte sind neu dabei, 17 weitere werden unverändert fortgeschrieben. Und 14 weitere Projekte werden fortgeschrieben, aber geändert – so wie die A20. Üblicherweise können Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsbeschlüsse in zwei Instanzen rechtlich angefochten werden. Für den verkürzten Instanzenweg gelten strenge Auflagen. Der Rechtsschutz bleibt gewährleistet und die Beteiligung

der Bürger erhalten.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt erläuterte: „Die Planungsbeschleunigung ist ein zentraler Schritt, um die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur an neuralgischen Punkten sicherzustellen. Mit der Gesetzesänderung konzentrieren wir den Klageweg für wichtige Bundesfernstraßenvorhaben auf eine Instanz. Dadurch kann das Planungsverfahren um ein bis eineinhalb Jahre beschleunigt werden.“

Mit dem Kabinettsbeschluss wurde das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingeleitet, das im Frühsommer 2017 abgeschlossen werden soll.

Bereits im Juli 2016 hatte Bundesminister Dobrindt das „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“ ins Leben gerufen. Sein Ziel: Die Planung von Infrastrukturprojekten in Deutschland soll schneller vorangebracht werden. Das Innovationsforum versteht sich als eine „Denkfabrik“, die die Ursachen für die langen Planungs- und Genehmigungszeiten herausfinden und Lösungen entwickeln will. Bis zum Frühjahr 2017 wird das Innovationsforum Empfehlungen vorlegen, insbesondere zu:

Optimierung von Verwaltungsabläufen, zum Beispiel Bündelung behördlicher Kompetenzen, bessere behördliche Zusammenarbeit, Abschaffung von Doppelprüfungen, Digitalisierung der Verfahren. Optimierung naturschutzrechtlicher Prüfungen, zum Beispiel stärkere Standardisierung, Vereinheitlichung von Mess- und Kartierungsmethoden.

Das "Innovationsforum Planungsbeschleunigung" knüpft an die Arbeit der "Reformkommission Großprojekte" an. Die von ihr erarbeiteten Vorschläge für termin- und kostengerechtes Planen und Bauen von Großprojekten (zum Beispiel durch Building Information Modeling; BIM) werden bereits umgesetzt.

[www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

## A20-Befürworter

Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen:

### Currywurst-Abend mit klaren Forderungen

Der so genannte Currywurst-Abend des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V. ist ein Parlamentarischer Abend, zu dem im Februar rund 400 Gäste begrüßt werden konnten.

Darunter waren zum Beispiel Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) und die SPD-Bundestagsabgeordnete Kirsten Lühmann. Sie ist Mitglied im Bundestags-Verkehrsausschuss und Obfrau für diesen Ausschuss. Außerdem fungiert sie als Sprecherin für die Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten bei Currywurst und Kaltgetränken unter anderem über Sicherheit auf Autobahnen, Lang-Lkw, Mindestlohn, disruptive Geschäftsmodelle, Eichrecht, Fiskaltaxameter sowie zunehmende Kommunalisierung im ÖPNV. Auch der Fachkräftemangel war Gesprächsthema. Ein herausragendes Thema waren jedoch die wachsende Verkehrsdichte und der vom GVN geforderte Weiterbau geplanter Infrastrukturprojekte.

Der GVN verlangt unter anderem den raschen Bau der A20. GVN-Hauptgeschäftsführer Benjamin Sokolovic betonte: „Unser Land darf nicht unter einer unzureichenden Infrastruktur in seiner Wettbewerbsfähigkeit leiden. Es gilt, Bauvorhaben ohne Verzögerungen umzusetzen.“ Die Auftragsverwaltung beziehungsweise das Planungspersonal müssten unbedingt aufgestockt werden.

Der GVN vertritt rund 3.400 private niedersächsische Unternehmen aus den Bereichen Güterkraftverkehr, Entsorgung, Spedition, Logistik, Möbelspedition, Omnibus und Touristik sowie Taxi, Mietwagen und Krankentransporte mit mehr als 40.000 Beschäftigten.

[www.gvn.de](http://www.gvn.de)

Bürgermeister der Gemeinde Stadland:

### Wichtige Impulse durch die A20

Klaus Rübesamen, Bürgermeister der Gemeinde Stadland im Landkreis Wesermarsch, rechnet durch die A20 mit wichtigen Impulsen für die Wirtschaft. Das hat der parteilose Politiker am 26. Januar 2017 gegenüber der „Nordwest-Zeitung“ geäußert. Aktuell sind ihm zufolge ein

interkommunales Gewerbegebiet mit der Stadt Nordenham und ein eigenes Gewerbegebiet an der Abzweigung der B 437 im Gespräch.

## Pläne des Regierungschefs für kommende Wahlperiode:

### Torsten Albig will A20 voran treiben

In der kommenden Wahlperiode will der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) die A20 voran treiben. Das hat der Regierungschef laut „Nordsee-Zeitung“ vom 16. Januar 2017 angekündigt.

Torsten Albig wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass aus seiner Sicht zurzeit nicht genügend Tiefbau-Kapazitäten in Form von Menschen und Maschinen zur Verfügung stehen. Er sagte wörtlich: „Die Menschen und auch die Bagger dafür sind nicht in ausreichender Zahl da – alles, was wir jetzt mehr an Geld da reingeben würden, würde jeden Kilometer nur teurer machen, aber nicht automatisch zu mehr Kilometern führen.“

Dieser Sichtweise widersprach allerdings der Bauindustrieverband Hamburg – Schleswig-Holstein. Sein Vorstandsmitglied Claus-Christian Ehrhardt unterstrich: „Die Bauunternehmungen stehen mit ausreichenden Kapazitäten bereit, den Investitionshochlauf zu stemmen. Das Nadelöhr liegt bei den Planungskapazitäten.“ Die Baumaßnahmen müssten entzerrt und ein breiter Schulterschluss aller Akteure erreicht werden.

## Bundesverkehrsminister Dobrindt im NZ-Interview:

### Hoher Stellenwert der Küstenautobahn bestätigt

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat im Februar diesen Jahres in einem Interview mit der „Nordsee-Zeitung“ den hohen Stellenwert der A20 für die Verkehrsinfrastruktur im Norden bestätigt. Sie werde „entscheidend dazu beitragen, die Anbindung des Hinterlandes im Norden von Niedersachsen und damit die Erreichbarkeit zu verbessern“. Der Vordringliche Bedarf sei „absolut gerechtfertigt“ und der Nutzen des Projektes „deutlich größer als seine Kosten“.

Zu dem Zeitpunkt, ab dem der Elbtunnel befahren werden kann, äußerte sich der Minister so: „Für das Projekt A20, Elbquerung, liegen die Planfeststellungsbeschlüsse aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein vor. Es sind aber auch die beidseitig anschließenden Abschnitte zwischen der B431 und der A23 in Schleswig-Holstein und der Abschnitt Autobahnkreuz Kehdingen A20/A26 bis Bremervörde in Niedersachsen wichtig. Wenn hier Baurecht absehbar ist, kann mit der zusammenhängenden Realisierung des Bauwerks Elbtunnel begonnen werden.“

Wichtige Passagen des Interviews bezogen sich auch auf die Dauer der Planungsverfahren, die nach Dobrindt-Meinung dringend verkürzt werden

muss: „Es muss möglich sein, dass wir große Infrastrukturprojekte in Deutschland auch umsetzen. Denn Infrastruktur und Mobilität sind das Fundament von Wachstum, Wohlstand und Arbeit.“

## **Hafenhinterlandanbindung**

Bundeswirtschaftsministerium zur Zukunft der Häfen:

**Deutliches Fracht-Wachstum erwartet**

Im Februar 2017 hat das Bundeskabinett den Bericht des Bundeswirtschaftsministeriums zur Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland verabschiedet. Daraus geht hervor, dass die Umschlagsvolumina der 19 deutschen Seehäfen von 269 Millionen Tonnen 2010 auf circa 468 Millionen Tonnen 2030 steigen werden. Jährlich sei mit einer Zunahme des Wachstums beim Umschlag um 2,8 Prozent zu rechnen, in den Nordseehäfen sogar um drei Prozent.

Der deutschlandrelevante Seehafenhinterlandverkehr wird laut Verkehrsprognose bis 2030 auf ein Verkehrsaufkommen von jährlich 437,9 Millionen Tonnen für Nord- und Ostsee ansteigen. Unter Berücksichtigung der Mittelmeerhäfen werden bis zum Jahr 2030 insgesamt sogar 461,9 Millionen Tonnen erwartet. Damit nimmt der Seehafenhinterlandverkehr um etwa 25 Prozent stärker zu, als das sonstige Güterverkehrsaufkommen. Insgesamt stehen rund acht Prozent des Deutschland berührenden Verkehrsaufkommens mit den Seehäfen in Beziehung.

Der Bericht gibt vor der 10. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. April 2017 in Hamburg einen Überblick über die Lage der maritimen Wirtschaft. Dargestellt werden die Maßnahmen der Bundesregierung in den Bereichen Seeschifffahrt und Häfen, Schiffbau und Meerestechnik, Offshore-Windindustrie sowie Meeresforschung.

Schätzungen der Bundesregierung gehen von einem jährlichen Umsatzvolumen von bis zu 50 Milliarden Euro und von bis zu 400.000 Arbeitsplätzen aus, die direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängig sind. Damit ist die Branche einer der wichtigsten Wirtschaftszweige Deutschlands.

Die Bundesregierung will die Häfen neben dem im Januar 2016 verabschiedeten Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen mit dem im August 2030 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstützen, der die A20 in den Vordringlichen Bedarf gesetzt hat.

[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)



## Verkehrspolitik allgemein

Diskussion um Umweltzonen:

„Keine Verbesserung der Luftsituation zu erwarten“

“Die Umweltzone war weitgehend bürokratischer Aktionismus.” Mit diesen Worten hat Gerd Landsberg, Geschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, gegenüber dem Magazin “Kommunal” (Ausgabe Januar/Februar 2017) den wissenschaftlichen Erkenntnisstand zum Thema “Umweltzonen” kommentiert. “Kommunal” titelt: “Nutzlose Umweltzonen”.

So hatte das Fraunhofer-Institut festgestellt, dass Umweltzonen keinen nachweisbaren Beitrag zur Verminderung der Feinstaubwerte leisten. Und damit nicht genug: Die Plakettenregelung der Umweltzonen führt bei Stickstoffdioxid sogar zu einem um etwa zwei Prozent höheren Ausstoß.

Der zuständige Experte des Fraunhofer-Institutes, Dr. Matthias Klingner, fasst zusammen: “Umweltzonen bewirken keine Verbesserung der Luftsituation.” Ein verbesserter Verkehrsfluss ist für ihn das oberste Ziel. Denn: “Bei flüssigem Verkehr ist der Stickstoffdioxidausstoß um 30 bis 55 Prozent geringer als bei Stopp and Go.”

Neuer Staurekord in Deutschland:

Rund 694.000 Staus gezählt

Neuer Staurekord 2016: Nach Angaben des ADAC wurden rund 694.000 Staus gezählt und somit 20 Prozent mehr als 2015 (568.000). Das waren so viele Staus wie nie zuvor. Erfasst wurden 1,3 Millionen Kilometer Staulänge und 419.000 Staustunden. Durchschnittlich 1.901 Staus pro Tag vermeldet der ADAC.

Allein die Staus in Nordrhein-Westfalen im vergangenen Jahr würden - aneinander gereiht - fast zehn Mal um die Erde reichen.

Auf den Fernautobahnen wurden 349.000 Staus mit einer Gesamtdauer von 224.000 Stunden und einer Gesamtlänge von 806.000 Kilometern gemeldet.

[www.adac.de](http://www.adac.de)



## Wichtige Personalie bei Pro Mobilität e.V.:

### Stefan Gerwens wechselt zum ADAC

Stefan Gerwens, Geschäftsführer der Straßenverkehrsinitiative Pro Mobilität e.V., wechselt im Mai 2017 zum ADAC. Dort wird er den Bereich Verkehr leiten. Nachfolger von Gerwens, der seit der Vereinsgründung 2003 Geschäftsführer ist, wird Christian Funke. Er war bisher Referent in der Berliner Repräsentanz des Zentralverbandes Elektrotechnik und Elektronikindustrie (ZVEI).

[www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)

## Schallende Ohrfeige für Hafenkooperations-Verfechter:

### Fraunhofer-Wissenschaftler sehen nur geringe Chancen

Schallende Ohrfeige für die Partei Die Linke im Europäischen Parlament: Die will (wie auch die Grünen und bestimmte Umweltorganisationen) eine verpflichtende Hafenkooperation als Alternative zur Konkurrenz der Hafenstandorte. Um diesem Ziel näher zu kommen, beauftragte sie das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen mit einer Studie. Doch deren Ergebnisse dürften dem Auftraggeber kaum gefallen. Denn die Wissenschaftler halten eine Hafenkooperation im Sinne der Linken und anderer für unrealistisch.

Auszug: „Anzunehmen, dass man Reedereien und deren Kunden vorgeben könnte, welcher Hafen anzulaufen ist, verkennt die Entscheidungsgrundlagen in der maritimen Transportkette. Hafenkooperationen haben keinen steuernden Einfluss auf Ladungsströme. Die Norddeutschen Seehäfen verfügen nicht über den Hebel, Reedereien vorzuschreiben, welchen Standort sie anlaufen sollen und wo Container abgeladen werden. Die Nationalität der Häfen ist kein Entscheidungsmerkmal, zumal es in den niederländischen und belgischen Häfen bereits den Vorteil einer günstigeren Einfuhr-Umsatz-Steuerabweichung gibt.“

Die Wissenschaftler betonen unter anderem, dass eine Hafenkooperation bereits jetzt auf verschiedenen Gebieten stattfindet. Sie stellen außerdem heraus, dass Hafenterminals im maritimen Transport am Ende der Entscheidungskette stehen. Eine Kooperation der Häfen sei vor allem in Form eines gemeinsamen Unternehmens möglich, doch das gebe es in Form von Eurogate bereits.