



Informationsbrief

Ausgabe 04/2017



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren!

Hinter uns liegen die Bundestagswahlen im September und die Landtagswahlen im Oktober in Niedersachsen. Die Landtagswahlen haben ein Ergebnis gebracht, das die Befürworter der A20 durchaus zufrieden stellen kann. Denn die rot-grüne Koalition wurde abgewählt: Deren grüner Part drückte bei der Küstenautobahn wiederholt auf die Bremse. Im Gegensatz dazu befürworteten SPD und CDU die A20 ausdrücklich und wollen sie voran bringen. Was die Bundestagswahlen am Ende für eine Regierungskonstellation bringen werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Ende November) noch unklar. Eine Große Koalition ist zurzeit am wahrscheinlichsten, aber auch Neuwahlen sind nicht ausgeschlossen. Möglich ist ebenfalls eine Minderheitsregierung. Immerhin wurde nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge eine rot-rot-grüne Bundesregierung verhindert, die die Küstenautobahn bestimmt nicht beflügelt hätte.

Diese Ausgabe des Infobriefes wird die letzte in diesem Jahr sein. Auch 2017 hat der Förderverein Pro A20 e.V. im positiven Sinne Stimmung für die A20 gemacht. Dieses Engagement werden wir 2018 selbstverständlich fortsetzen. Dafür benötigen wir auch weiterhin Ihre wohl wollende Unterstützung. Für diese bedanken wir uns an dieser Stelle ausdrücklich und herzlich. Sie können zum Beispiel im persönlichen Umfeld für eine Mitgliedschaft im Förderverein Pro A20 e.V. werben (wir haben neue Flyer erstellt!) und uns bei Facebook durch ein „Gefällt mir“ und das Teilen der Seite helfen.

Haben Sie Anregungen, Lob oder Kritik? Dann kontaktieren Sie bitte unsere Geschäftsstelle.

Wir wünschen Ihnen nun eine nutzbringende Lektüre dieses Infobriefes. Der nächste Infobrief soll im März 2018 erscheinen.

Wir wünschen Ihnen besinnliche, schöne Weihnachtsfeiertage und einen guten Start in ein gesundes, erfolgreiches, glückliches neues Jahr!

Der Vorstand

Förderverein aktiv

Für die Mitgliederwerbung:

Neuer Vereins-Flyer erhältlich

Der Förderverein hat einen neuen Flyer herausgegeben, in dem unser Verein vorgestellt und für eine Mitgliedschaft geworben wird. Diese Flyer können zur Mitgliederwerbung in der Vereinsgeschäftsstelle in Bremerhaven angefordert werden.

In dem Flyer wird in erster Linie dargestellt, was der Förderverein Pro A20 e.V. konkret für das Vereinsziel unternimmt.

„Unser Engagement für die A20 hat viele Facetten. Es wird es von unserer Geschäftsstelle in Bremerhaven gesteuert - auf der Basis der Beschlüsse unseres breit aufgestellten Vorstandes.

Weil wir möglichst viele Menschen erreichen und von der Küstenautobahn überzeugen wollen, betreiben wir eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Zu der gehören ein stets aktueller Internet-Auftritt und eine Facebook-Präsenz mit häufigen Aktualisierungen, Broschüren und Pressemitteilungen.

Außerdem geben wir mehrmals im Jahr Flyer heraus. Diese behandeln Themen-Schwerpunkte und klopfen Gegenargumente ab. Zum Beispiel haben wir auf diese Weise bereits aufgezeigt, wie wichtig die A20 für die Anbindung der Seehäfen ist und wie sehr die Tourismuswirtschaft von ihr profitiert.

Ferner erscheint mindestens vier Mal im Jahr der ungefähr zehnteilige Rundbrief unseres Vereins mit Hintergrundinformationen zum Projekt und verkehrspolitischen Analysen.

Darüber hinaus wenden wir uns mit verschiedenen Veranstaltungen an die Öffentlichkeit. Unter anderem haben wir im Rahmen unserer Veranstaltungsreihe „10 x 11,3 km“ entlang des Planungsraumes der Küstenautobahn über mehrere Jahre hinweg nachgewiesen, welche Bedeutung die A20 insbesondere für die mittelständische Wirtschaft hat. 2017 endete diese Veranstaltungsreihe vorläufig.

Einen hohen Stellenwert in unserer Vereinsarbeit hat - neben der Zusammenarbeit mit ähnlich aufgestellten Initiativen für eine bessere Verkehrsinfrastruktur - auch der enge Kontakt zu den Entscheidungsträgern der Politik, damit die A20 und ihr Nutzen in ihren Köpfen bleibt.

In diesem Sinne ist unser Parlamentarischer Beirat aktiv. In ihm sind Europa-, Bundestags- und Landtagsabgeordnete aus mehreren Bundesländern Mitglied.“

Neuer Flyer des Fördervereins Pro A20 e.V. „Alternative Bahn“ steht im Mittelpunkt

Die Bahn ist Thema des aktuellsten Flyers, den der Förderverein Pro A20 e.V. veröffentlicht hat.

„Wir sind keine Gegner der Bahn, im Gegenteil.“ Das betonte Vereinsvorsitzender Emanuel Schiffer anlässlich der Vorstellung des jüngsten Themen-Flyers. Die Schiene sei „ein unverzichtbarer Verkehrsträger“. Allerdings sei die Annahme „illusorisch“, dass große Gütermengen problemlos von der Straße auf die Schiene verlagert werden könnten. In der Praxis hat die Bahn nach Auffassung des Vereinsvorsitzenden mit zahlreichen Defiziten zu kämpfen. Deshalb müsse die Schiene die Straße ergänzen, so Schiffer – ersetzen könne sie sie nicht.

Zur Begründung für seine Haltung zieht der Förderverein Pro A20 e.V. unter anderem eine Studie der Technischen Universität Dresden im Auftrage der Grünen-nahen Heinrich-Boll-Stiftung aus dem Jahre 2013 heran. Darin werde auf der Grundlage einer breiten Datenbasis nachgewiesen, dass selbst bei größten finanziellen Anstrengungen zum gezielten Ausbau der Schiene die Straße auch künftig weit über die Hälfte der Hauptlast im Güterverkehr zu tragen habe. Und der Lkw bleibe das „logistische Rückgrat der täglichen Versorgung von Bevölkerung und Industrie“.

Vereinsvorsitzender Schiffer stellt fest: „Weil der Lastwagen schneller und flexibler ist als die Bahn, kann er die Ansprüche aus der Wirtschaft im Hinblick auf Arbeitsteilung und moderne Fertigungsprozesse in vielen Fällen wesentlich besser erfüllen.“ Kein Wunder sei es deshalb, dass der Lastwagen im vergangenen Jahr 71 Prozent der Verkehrsleistung bewältigt habe, während der Anteil der Eisenbahn bei 18 Prozent gelegen habe – kaum mehr als vor 20 Jahren.

Küstenautobahn – Zur Situation in Niedersachsen

Neue Landesregierung auf Pro-A20-Kurs: Wahlausgang im Sinne der Küstenautobahn-Befürworter

Die neue Landesregierung in Niedersachsen „steht“ - und bringt der Küstenautobahn A20 politischen Rückenwind. Denn die Große Koalition hat bekundet, die A20 so schnell wie möglich bauen lassen zu wollen. Dafür wird neben Ministerpräsident und SPD-Landeschef Stephan Weil maßgeblich der Wirtschaftsminister und CDU-Landesvorsitzende Bernd Althusmann stehen.

Stärkung der Landesstraßenbaubehörde

Der vorherige Wirtschaftsminister Olaf Lies, stellvertretender Vorsitzender

des Parlamentarischen Beirates des Fördervereins Pro A20 e.V., will als Umweltminister Akzente setzen.

Erfreulich aus Sicht der Befürworter der A20 ist außerdem die Berufung des CDU-Landtagsabgeordneten Kai Seefried zum Generalsekretär der CDU Niedersachsen. Denn Seefried ist als leidenschaftlicher Verfechter der Küstenautobahn bekannt.

Wörtlich heißt es im Koalitionsvertrag: „Eine zentrale Bedeutung bei der Stärkung der Verkehrsinfrastruktur kommt dem Autobahnbau zu. SPD und CDU wollen daher die im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf verankerten Projekte zügig voran treiben. Dies gilt vor allem für den Bau der A20 und der A39, die Lückenschlüsse im Verlauf der A26 und der A33 und den Ausbau der wichtigen Transitrouten A1, A2, A7 und E233.“

Laut Koalitionsvertrag soll die Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen so lange wie möglich in Landeszuständigkeit bleiben, um die in Angriff genommenen Projekte möglichst zur Baureife zu führen und zu realisieren. Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr solle gestärkt werden.

„Zu geringe Planungskapazitäten sind ein Flaschenhals“

Vor den Landtagswahlen im Oktober hatten sich Interessenvertretungen der Wirtschaft zu Wort gemeldet, so zum Beispiel die Niedersächsischen Industrie- und Handelskammern. Sie erarbeiteten ein Forderungspapier an die künftige Landesregierung.

Beim Thema „Verkehrspolitik“ fordern die Kammern ausreichend Planungskapazitäten ("Zu geringe Planungskapazitäten haben sich als Flaschenhals bei der Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen erwiesen"), beschleunigte Verfahren vor allem durch verkürzte Instanzenwege bei einer entsprechenden personellen Kapazität des Bundesverwaltungsgerichtes und das bedarfsgerechte Sanieren der Verkehrsachsen.

Ferner müsse die Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben durch frühzeitige Beteiligung in Form eines frühzeitigen, offenen Diskurses mit den Bürgern sichergestellt werden. ("Zugleich muss auch gelten, dass die Ergebnisse demokratischer Verfahren von allen respektiert und akzeptiert werden.")

„Leistungsfähige Hafenhinterlandanbindungen von größter Bedeutung“

Die Niedersächsischen Industrie- und Handelskammern würdigen in ihrem Forderungspapier, wie gut Niedersachsen bei der Verteilung der Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan abgeschnitten hat. Das gelte insbesondere, wenn die im Bundesverkehrswegeplan zugewiesenen Mittel auf die Einwohner bezogen würden. Für Neu- und Ausbauprojekte stellt der Bund 8,368 Milliarden Euro zur Verfügung. Das sind zwölf Prozent aller für diese Aufgabe vorhandenen Mittel.

Vor den Landtagswahlen hatten sich unter anderem auch die

Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen, der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) und die Gewerkschaft ver.di seehafenpolitisch positioniert – und das in einer gemeinsamen Erklärung. Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen ist der Zusammenschluss von neun niedersächsischen Seehäfen in Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven. Festgehalten wird: „Leistungsfähige Hafenhinterlandanbindungen der Seehäfen an die Wirtschaftszentren im Binnenland sind von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung zur Schaffung von Wohlstand und Beschäftigung. Daher müssen die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Verkehrsprojekte zur verbesserten verkehrlichen Anbindung der Seehäfen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze zügig umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang muss die Politik auch gewährleisten, dass ausreichend Planungskapazitäten in den Planungsbehörden vorhanden sind.“

Küstenautobahn – Zur Situation auf Bundesebene

Verkehrspolitische Forderungen an künftige Bundesregierung:
Bündel an Maßnahmen ist erforderlich

Während in Niedersachsen bereits eine neue Regierung im Amt ist, lässt die neue Bundesregierung noch auf sich warten. Im Vorfeld zur künftigen Regierungsbildung haben Interessenvertretungen der Wirtschaft schon Flagge gezeigt. Das trifft etwa auf den Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLTV) zu (www.dslv.org). Der vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLTV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit mehr als 550.000 Beschäftigten.

Keine monothematische Ausrichtung künftiger Bundesressorts

Nach Überzeugung des Verbandes wird die zukünftige Agenda der Logistik nicht allein von verkehrspolitischen Themen bestimmt, sondern verstärkt von gesellschaftlichen Veränderungen geprägt. Zur Lösung drängender Fragen der Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik müsse deshalb ein Bündel aus Anreizgebenden und ordnungspolitischen Maßnahmen für alle Akteure der Logistik und für sämtliche Verkehrsträger geschnürt werden, so die Forderung des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLTV) für zukünftige Koalitionsverhandlungen. Sowohl die Arbeit der neuen

Bundesregierung und des Deutschen Bundestags wie auch der Zuschnitt zukünftiger Bundesressorts dürfen sich deshalb nicht monothematisch ausrichten.

DSLVB-Präsident Mathias Krage erklärt: „Die Verkehrs- und Mobilitätspolitik Deutschlands und Europas wird noch stärker als bisher in einen umwelt- und sozialpolitischen sowie einen infrastruktur- und städteplanerischen Kontext eingebunden werden müssen. Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft wird diese interdisziplinäre Verknüpfung beschleunigen.“

Fachübergreifende „Agenda der Logistik“

Der DSLVB hat mit einer fachübergreifenden „Agenda der Logistik“ auf die erforderliche interdisziplinäre Arbeit reagiert und fünf politische Handlungsfelder als „Erwartung des DSLVB an die Bundesregierung der 19. Legislaturperiode“ identifiziert: Für die „Infrastruktur-Agenda“, die „Digitale Agenda“, die „Umwelt-Agenda“, die „Soziale Agenda“ sowie die „Sicherheits-Agenda der Logistik“ hat der Speditionsverband jeweils Kernforderungen formuliert. Dazu gehören die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland durch Ausbau einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur als Teil staatlicher Daseinsvorsorge,

- die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland durch Ausbau einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur als Teil staatlicher Daseinsvorsorge,
- die Einrichtung von Umweltförderprogrammen zur Modernisierung von Fahrzeugflotten,
- die Wahrung der Tarifautonomie zwischen den etablierten Sozialpartnern in der Logistik,
- die Verstärkung polizeilicher Unterstützung im Kampf gegen Frachtraub und Ladungsdiebstahl sowie
- die Verstärkung des eingeleiteten Investitionshochlaufs für den Infrastrukturerhalt und –ausbau.

Auch Pro Mobilität e.V. fixiert seine Positionen

Für den politischen Beschluss und die Durchführung von Infrastruktur-Bauvorhaben besteht nach Meinung des DSLVB zu wenig gesellschaftliches Vertrauen in die repräsentative Demokratie. Krage mahnt: „Zu viele parlamentarisch bereits verabschiedete Projekte werden im Nachgang durch Öffentlichkeitsbeteiligungen nochmals legitimiert. Auch das Verbandsklagerecht hat sich inzwischen zu einem Instrument entwickelt, das die parlamentarische Auseinandersetzung abgelöst hat, um Forderungen gegen den volkswirtschaftlichen Bedarf ideologiestrategisch durchzusetzen. Sofern Industrie, Handel und Bevölkerung aber keine signifikanten Einbußen in ihrer Versorgungssicherheit und -qualität hinzunehmen bereit sind, kann für

den Güterverkehr nur begrenztes Vermeidungspotenzial angenommen werden.“ Dem neuen Bundestag müsse es deshalb gelingen, einen für alle Seiten vertretbaren Interessenausgleich herzustellen, der auch europäischen Anforderungen stand halte.

Der universelle Versorgungs- und Mobilitätsanspruch von Wirtschaft und Gesellschaft muss von der Warte des Verbandes aus mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz in Einklang gebracht werden. Doch allein wettbewerbsfähige, finanzstarke und innovative Unternehmen können zum Erreichen dieses Zielbündels beitragen.

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. hat ebenfalls seine verkehrspolitischen Prioritäten für die nächste Legislaturperiode des Bundestages schriftlich fixiert (www.promobilitaet.de).

In dem Papier wird unter anderem die besondere Rolle der Digitalisierung für die Vernetzung von Systemen und Verkehrsträgern betont. Gefordert wird der Ausbau der Infrastrukturen für alternative Antriebsarten.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist zum Beispiel der personelle Engpass bei den Planungen. Pro Mobilität e.V. verlangt deshalb ein vereinfachtes Planungsrecht und effiziente Strukturen.

A20 und die Hafenhinterlandanbindungen

Hafenentwicklungsdialog:

Verkehrsinfrastruktur zentral für Hafenentwicklung

Bereits zum sechsten Mal kamen im November die für Hafenfragen zuständigen Minister und Senatoren der Küstenländer mit der Führung des Bundesverkehrs- und des Bundeswirtschaftsministeriums zusammen. Beim Hafenentwicklungsdialog der deutschen Küstenländer tauschten sie sich zu aktuellen Fragen der Hafen- und Verkehrsentwicklung aus.

In einer Bilanz wurde festgestellt, dass die Erhaltung und Entwicklung der hafen- und verkehrsbezogenen Infrastruktur die zentrale Herausforderung für eine erfolgreiche Hafenentwicklung ist und bleibt.

Der Hamburger Hafensenator Frank Horch erklärte hierzu: "Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan sind die Voraussetzungen geschaffen, um die erkannten Probleme der Infrastruktur zu beheben. Es kommt aber darauf an, nun schnellstmöglich in die Umsetzung zu kommen und dazu auch die personellen Ressourcen in den Behörden und Ämtern vorzuhalten.“

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe:

Planungen beschleunigen und Personal aufstocken

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) warnt: Die

Konkurrenzhäfen in den Nachbarstaaten gewinnen Marktanteile hinzu. Auch deshalb fordert der ZDS unter anderem ein Planungsbeschleunigungsgesetz für Verkehrsinfrastruktur, das sich am Bericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung vom Sommer 2017 orientiert, und bessere Hinterlandanbindungen (wie zum Beispiel durch die A20).

Aus Sicht des Verbandes muss das Planungs- und Umsetzungspersonal in den Verwaltungen von Bund und Ländern konsequent und nachhaltig aufgestockt werden. Nur so könnten die für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Finanzmittel auch tatsächlich abgerufen und investiert werden. Außerdem würden größere Personalkapazitäten für das zügige Umsetzen wichtiger Verkehrsprojekte von nationaler Bedeutung benötigt. Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ist der Bundesverband der rund 180 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

www.zds-seehaefen.de

A20 und die Industrie

Forderungspapier zur Industrie im Elbe-Weser-Raum:

IHK unterstreicht Bedeutung der Küstenautobahn

Die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum hat in ihrem Forderungspapier "Die Industrie im Elbe-Weser-Raum" unterstrichen, wie wichtig der Bau der A20 und der weiteren Projekte aus dem Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans für die Industrieunternehmen in der Region ist: "Diese Vorhaben erschließen heute schlecht angebundene Räume, stärken die Hafenhinterlandanbindungen und tragen somit zur Sicherung der Region als Wohn- und Arbeitsstandort bei."

Die IHK Stade fordert ein zeitnahes Umsetzen der Verkehrsprojekte und das Vorhalten entsprechender Planungskapazitäten in den Behörden.

Im Elbe-Weser-Raum ist das verarbeitende Gewerbe ein bedeutender Wirtschaftsbereich. Fast jeder fünfte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ist dort tätig; im September 2017 waren es mehr als 36.000 Menschen. 17,4 Prozent der regionalen Wertschöpfung finden in der Industrie statt – wobei nicht vergessen werden darf, dass das verarbeitende Gewerbe erheblichen Einfluss auf andere Wirtschaftssektoren hat.

www.stade.ihk.de

A20 und ihre Befürworter

Chef von EKB Container Logistik:

Sorgenvolle Blicke auf die Verkehrsinfrastruktur

Mit großer Sorge betrachtet Wolfgang Weber die Verkehrsinfrastruktur im Norden. Der Geschäftsführer der EKB Container Logistik forderte in einem Gespräch mit der „Nordsee-Zeitung“ (Bremerhaven) den beschleunigten Bau der A20 („zwingend notwendig“). Schon heute seien die Autobahnen A1, A7 und A27 aufgrund zahlreicher Dauerstaus und Baustellen mit steigender Tendenz ein sehr großes Problem: „Da verbraucht man unglaublich viel Zeit.“

Das Unternehmen ist nach eigenen Angaben europäischer Marktführer im Bereich Container-Logistik; es wickelt täglich mit 550 Mitarbeitern und 840 Lastwagen 1.850 Transporte ab.

www.ekb-containerlogistik.com

Transparente Planung

Informationsveranstaltungen der Planungsbehörde:

Aufklärung in der Wesermarsch und im Ammerland

Mehr als 150 Menschen nahmen Ende Oktober an der Informationsveranstaltung der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zur A20 in der Markthalle von Rodenkirchen im Landkreis Wesermarsch teil. Diese dauerte vier Stunden.

Eines der Themen war das detaillierte Bauverfahren in der Wesermarsch. Hier wird auf das Überschüttverfahren gesetzt. Deshalb besteht nach Auskunft der Planer nicht die Gefahr, dass Teile der Autobahn im Moor versacken, wie in Mecklenburg-Vorpommern geschehen. Beim Überschüttverfahren wird auf der Trasse ein Sandwall entstehen. Durch dessen Gewicht wird der Boden verdichtet. 21 Monate soll der Sand liegen bleiben.

Ende September hatte es bereits so genannte Infomärkte in Ovelgönne im Landkreis Wesermarsch und in Rastede im Landkreis Ammerland gegeben, bei denen Experten der Behörde interessierten Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort standen. Berichtet wurde unter anderem, dass für die Versiegelung und Überbauung von rund 200 Hektar Fläche sowie 460 Hektar, auf denen Rastvögel beeinträchtigt werden, Ausgleich geschaffen werden muss. Geplant sind zum Beispiel Fauna-Passagen und größere Grünbrücken, über die das Wild die Fahrbahn queren kann.

Hauptkompensationsfläche werden 165 Hektar in der Neustädter Marsch sein.

Zum Thema „Lärmschutz“ wurde geschildert, dass laut Gutachten kein gesundheitsschädlicher Lärm zu erwarten ist. Das gilt ebenso für die Luftschadstoffe. Mit Lärm-Grenzwertüberschreitungen wird während der Rammarbeiten beim Bau gerechnet.

In Sachen „Landwirtschaft“ wurde während der Infomärkte festgestellt, dass die Landesbehörde bereits zwei Drittel der Ersatzflächen erworben hat. Über Flurbereinigungsverfahren sollen Flächen möglichst zusammengelegt werden.

Was die Bundestagswahlen am Ende für eine Regierungskonstellation bringen werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Ende November) noch unklar. Eine Große Koalition ist zurzeit am wahrscheinlichsten, aber auch Neuwahlen sind nicht ausgeschlossen. Möglich ist ebenfalls eine Minderheitsregierung. Immerhin wurde nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge eine rot-rot-grüne Bundesregierung verhindert, die die Küstenautobahn bestimmt nicht beflügelt hätte.