

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 15a – A 20

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende
von Bündnis 90/Die Grünen,

Karl-Martin Hentschel:

**Fraktion im Landtag
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: presse@gruene.ltsh.de

Internet: www.gruene-landtag-sh.de

Nr. 080.04 / 20.02.2004

Niedersachsen stoppt A 20-Planung

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vom Sommer 2003 steht die A 22 im weiteren Bedarf mit dem Zusatz „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“. Das ist auch der Sachstand nach der Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 9.2.04..

Weitere Entscheidungsgrundlagen werden durch eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung unter Beteiligung des Bundes erwartet. Es sind aber schon vorab Informationen durchgesickert. Darauf hat unser Verkehrsminister reagiert und die FDP stellt flugs einen Dringlichkeitsantrag.

Offensichtlich sprechen die Zahlen eher für die Verwirklichung der A 22 als für die geplante Anbindung der A20 an die A1 bei Sittensen. Dies entspricht auch der Interessenlage der niedersächsischen Regierung, die eine Autobahnanbindung des geplanten Tiefwasserhafens „Weser-Jade-Port“ durch die A 22 wichtiger ist.

Aber auch diese Fortsetzung der A 22 ist für Niedersachsen nicht vordringlich. Denn Niedersachsen hat die A 22 nicht für den vordringlichen Bedarf angemeldet, sondern will statt dessen die A 39 Braunschweig-Lüneburg vorziehen.

Das bedeutet – bis 2015 passiert erst mal nichts. Und selbst wenn sie wollten, könnten sie kaum schneller – denn bei der A 22 gibt es einen Planungsrückstand. Erst frühestens 2010 könnten die nötigen Planungen für eine Entscheidung vorliegen.

Das Zurückstellen in den weiteren Bedarf ist aber auch verständlich aufgrund der Kosten-Nutzen-Bewertung. Hatte die A 20 noch eine Bewertung von 2,6 – auch das liegt unterhalb der kritischen Grenze von 3 - so hat die A 22 nur eine Bewertung von 1,9 – das heißt ihre Finanzierung rückt, nach den Kriterien des BVWP, weit weit nach hinten.

1/2

Ein weiterer Punkt, der noch mal auf den Prüfstand muss, ist die Elb-Querung und ihre Finanzierung. Die bisherigen Planungen und Berechnungen im Ergänzungsgutachten von PLANCO Consulting zur „Privatwirtschaftlich finanzierten Elbequerung“ gingen für die Elb-Querung bei Glücksstadt von Baukosten in Höhe von 383 Mio. Euro aus. Nun schätzt das Bundesverkehrsministerium die Gesamtkosten auf 630 Mio. Euro – also eine Kostenerhöhung gegenüber dem bisherigen Planungsstand von 65 Prozent.

Die zusätzlichen Kosten stammen vorrangig aus dem Bau von Standstreifen, die wegen der Sicherheit im Tunnel nach den letzten Unglücksfällen vorgeschrieben sind, aber auch aus der Verlängerung des Bauwerkes, die durch die Natura 2000-Gebiete in der Elbmarsch erforderlich ist.

Damit ist die vorgesehene Privatfinanzierung mit einer staatlichen Anschubfinanzierung von 20 Prozent obsolet. Sie ging ja nicht nur von geringeren Baukosten aus, sondern auch von Verkehrszahlen, die aufgrund der neuen Planungen mit Sicherheit nicht erreicht werden dürften. Nach den neuen Zahlen dürfte eher eine Anschubfinanzierung von 80 Prozent als von 20 Prozent erforderlich sein.

Reicht angesichts dieser Veränderungen die geplante Anschubfinanzierung von 20 Prozent aus, damit ein privater Konzessionär seine Rendite erreichen kann? Ich kann das nicht so recht glauben.

Deshalb stelle ich folgende Fragen:

- Wie hoch sind die Kosten für die Elbquerung bei Glücksstadt nach dem aktuellen Planungsstand?
- Wie hoch sind die zu erwartenden Verkehrszahlen unter Berücksichtigung der geänderten Parameter – also die Fortsetzung der A 20 auf der A 22 nach Bremerhaven, der sechs- bzw. acht-spurige Ausbau der A 7 sowie deutlich höher zu erwartende Mautgebühren?
- Wie sieht auf Basis der genannten Zahlen die neue Kalkulation für den Bau der Elbquerung aus?

Ich denke, die Landesregierung und der Landtag brauchen diese Zahlen, um angesichts der neuen Situation solide Entscheidungen treffen zu können.

Zum Schluss noch eine Anmerkung zur Opposition, die so tut, als wäre diese Entwicklung der Regierung oder gar den Grünen anzulasten. Warum stellt dann weder die FDP noch die CDU im Bundestag einen Änderungsantrag. Die CDU hat alleine über 250 Änderungsanträge zum Bundesverkehrswegeplan gestellt. Aber keiner dieser Änderungsanträge betrifft die A 20.

Offensichtlich spielen die Herren Carstensen und Austermann in Berlin eine so geringe Rolle, dass ihre Anträge in der Fraktion glatt abgebürstet werden, wenn ein Niedersachsen hustet. Insofern ist jede Polemik in Schleswig-Holstein, egal wie man zur A 20 steht, billig und am falschen Platz.
