

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 22 – Finanzierung der A 20

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher  
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,  
**Detlef Matthiessen:**

**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](mailto:presse@gruene.ltsh.de)  
Internet: [www.sh.gruene-fraktion.de](http://www.sh.gruene-fraktion.de)

**Nr. 029.07 / 24.01.07**

## **Bei Segeberg ist Schluss mit der A20 - Nord-Süd-Schieneverkehr ausbauen**

Im Bundesverkehrswegeplan 2003-2015 ist der gesamte Weiterbau der A 20 durch Schleswig-Holstein im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Das ist die Grundlage der Diskussion.

Die A 20 ist eine Ost-West-Verbindung durch Schleswig-Holstein, die insbesondere ab Segeberg kein Verkehrsaufkommen aufweist, das den Bau einer Autobahn rechtfertigt.

Für alle Beteiligten war und ist klar, dass der Bundesverkehrswegeplan drastisch unterfinanziert ist. Das bedeutet, dass auch für Maßnahmen im vordringlichen Bedarf das Risiko besteht, dass sie wegen mangelnder Finanzmittel des Bundes vor 2015 nicht umgesetzt werden.

Im Investitionsrahmenplan der Bundesregierung für 2006 bis 2010 ist der Weiterbau der A20 nur bis Wahlstedt vorgesehen. Wir Grüne haben im Dezember 2006 die Landesregierung gefragt, wie sie den Investitionsrahmenplan bewertet. Darauf hat Minister Austermann geantwortet:

*„ich sage Ihnen ganz klar, dass ich den Investitionsrahmenplan für unterfinanziert halte.“*  
und weiter: *„Wir gehen im Moment davon aus, dass der Bund offiziell behauptet, dass uns in den nächsten 5 Jahren 624 Mio. Euro für Verkehrsprojekte zur Verfügung stehen. Nach den Berechnungen meines Hauses sieht es so aus, dass effektiv 150 Mio. Euro zur Verfügung, aber 624 Mio. Euro auf dem Papier stehen.“*

So der Verkehrsminister. Auf die weitere Frage nach der Priorität der verkehrlichen Großprojekte Fehmarn und Elbtunnel kam die klare Antwort:

*„Ganz eindeutig hat der Elbtunnel Priorität.“*

Über viele Jahre hatte die Landesregierung die Finanzierung der Elbquerung durch einen privaten Konzessionär vorgesehen, der sich durch Mauteinnahmen refinanziert. Dabei war eine Anschubfinanzierung von 20 Prozent durch den Bund geplant.

Inzwischen sind die Baukosten auf 740 Mio. Euro gestiegen, und ein Investor ist nicht in Sicht. Die Landesregierung erklärt zur Baukostensteigerung, das Problem würde zurzeit geprüft.

Hoffentlich erfährt man denn auch noch mal ein Ergebnis dieser Prüfungen, denn die Analyse ist so schwierig nicht. Dass ein privater Investor so schwer zu finden ist, kann man leicht nachvollziehen. Das gleiche gilt für die Wirtschaftlichkeit einer öffentlichen Finanzierung oder für Mischformen öffentlicher und privater Investitionen. Nur die Verlängerung der A20 mit der Elbquerung nach Süden macht die Benutzung des neuen Verkehrsweges attraktiv. Niedersachsen hat aber diese Südverlängerung aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen. Damit haben wir es mit einer Kausalkette zu tun: Die Streichung der Südanbindung macht die Elbquerung unwirtschaftlich, der Anschluss der A20 an die A7 wird damit hinfällig, die Verbindung der A20 mit der A7, also Wahlstedt – Bad Bramstedt, wird daher ebenfalls obsolet.

Wir Grüne lehnen die A20 verkehrspolitisch ab, haben auf diese Kausalkette negativer Rückwirkungen immer wieder hingewiesen und tun das heute ebenfalls. Wir haben kein Ost-West-Verkehrsproblem sondern ein Nord-Süd-Verkehrsproblem, das gelöst werden muss.

Der Klimaschutz und die Verknappung der Energievorräte insbesondere im Bereich Mobilität erfordern eine nachhaltige zukunftsfähige Verkehrsinfrastrukturpolitik. Der Verkehr der Zukunft muss konsequent auf geringen Energieverbrauch und auf geringen Flächenverbrauch orientieren. Diese Ziele werden durch die einseitige Ausrichtung auf Autobahnen nicht erreicht. Daher führt die Verkehrspolitik der Großen Betonkoalition hier im hohen Hause in die falsche Richtung.

Nachhaltige Verkehrspolitik, das bedeutet eine andere Ausrichtung der Infrastruktur, weniger Flugverkehr und Strasse, mehr Schiene und Schiff und die Berücksichtigung der konkreten Verkehrsprobleme, die sich aus Stärke-Schwäche-Analysen ergeben.

In Projekten ausgedrückt heißt das in Schleswig-Holstein: Ja zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. Ja zum Ausbau der Häfen. Ja zum Elbe-Lübeck-Kanal und der Hinterlandanbindung unserer Häfen. Ja zur Elektrifizierung und zum zweispurigen Ausbau der Schiene Oldesloe-Neumünster und zur Ostumgehung Hamburgs. Ja zur Nord-Süd-Verbindung für Güterzüge auf der Skandinavienroute. Ja zum Metroexpress. Ja auch zur A21 von Kiel nach Lübeck und Berlin. Ja zur Verstärkung der A7, die zweifellos Engpäs-

se aufweist. Ja zur Stärkung des Fahrradverkehrs. Ja zur Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs. Ja zu Verkehrsvermeidung, wo immer es möglich ist. Ja zu einer vernünftigen Verkehrspolitik.

Es gibt also dringenden Bedarf für Infrastrukturausbau in Schleswig-Holstein. Gerade das Zugunglück in Elmshorn macht es überdeutlich: Die tagelange vollständige Blockierung der Bahnverbindung nach Süden durch den aktuellen Güterzugunfall bei Elmshorn zeigt, dass wir eine Nord-Süd-Diskussion führen müssen. Drei Tage lang war der gesamte Skandinavien-Güterverkehr und der Personenverkehr auf der meist befahrenen Schienenstrecke blockiert.

Seit Jahren fordern wir den Ausbau der Ostumgehung Hamburg und insbesondere den zweispurigen Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Neumünster-Bad Oldesloe, damit der Skandinavienverkehr nicht mehr durch den Engpass Pinneberg-Elmshorn und die Hamburger Innenstadt rollen muss.

Seit Jahren werden die notwendigen Investitionen blockiert mit Verweis auf die bald kommende Fehmarnbeltquerung. Seit Jahren fließen die Gelder überwiegend in den Bau der Ost-West-Autobahn A20, für die es nachgewiesenermaßen keinen Bedarf gibt, anstatt in die dringend notwendigen Nord-Süd-Verbindungen.

Es wird Zeit, dass die Verkehrspolitik mit Träumereien und Wünsch-Dir-Was-Konzerten aufhört und auf die geografischen und verkehrlichen Realitäten orientiert.

\*\*\*