

Presseinformation



Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503
Fax: 0431 / 988 - 1501
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 15 + 20 + 24 – Planung der Teilabschnitte der A 20

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

Andreas Tietze:

Nr. 373.12 / 23.08.2012

A 20 nüchtern und realistisch betrachten

Die Geschichte der A 20 ist eine unendliche. Vor mir habe ich eine Pressemitteilung des damaligen Verkehrsministers Rohwer vom 23. März 2003 liegen, als vor fast zehn Jahren. Der Titel: „Die A 20 kommt planmäßig voran“. Das hat auch dieser Minister mal gedacht. Die Wirklichkeit sieht anders aus, die A 20 kommt nur im Schneckentempo voran. Aktueller Baustopp bei Bad Segeberg. Und so wird es weitergehen.

In den vergangenen sieben Jahren mit einem CDU-Ministerpräsidenten und diversen CDU-Verkehrsministern ist die A 20, das angebliche Schlüsselprojekt der alten Landesregierung, gerade mal 19,8 Kilometer vorangekommen.

Wenn tatsächlich die A 20 bis 2017 an die A 7 angeschlossen sein wird, dann wären 30 Kilometer neu gebaut und ein echter Lückenschluss geschafft – sehr ambitioniert und keinesfalls leicht – kein einfacher Job, den der Kollege Meyer machen muss. Im Übrigen hat Ministerpräsident Albig erklärt, dass die neue Landesregierung die Planfestellungsverfahren im Zuge der A 20 zügig zu Ende bringen wird. Wo ist das Problem?

Die verkehrliche Belastung der bislang gebauten A 20-Abschnitte ist eher bescheiden. Verkehrszählungen aus dem Jahr 2010 an den A 20-Abschnitten Weede-Geschendorf und Geschendorf-Autobahnkreuz Lübeck haben einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 13.000 bis 17.000 Kfz pro Tag ergeben, davon zirka 12 Prozent Schwerlastverkehr. Die Verkehrsprognosen für diese A 20-Abschnitte für 2015 bzw. 2025 lagen dagegen bei 26.000 bis 31.000 Kfz pro Tag, davon zirka 20 Prozent Schwerlastverkehr.

In Mecklenburg-Vorpommern sind die Verkehrszählungen noch weiter von den Prognosezahlen entfernt, nur etwa 50 bis 60 Prozent der Prognosezahlen wurden 2010 erreicht, damit kann kein Autobahnbau begründet werden.

Sie werden jetzt einwenden, dass die A 20 ihre volle verkehrliche Wirkung erst mit der Erstellung der Elbquerung bei Glückstadt entfalten kann. Genau das ist das Problem, es gibt weit und breit keine Finanzierung für diesen Tunnelbau.

Im Flensburger Tageblatt vom 7. Juni 2012 wird unter Bezug auf die noch nicht veröffentlichte Machbarkeitsstudie für eine ÖPP-Lösung des Tunnels von Kosten in Höhe 2,5 Mrd. Euro für Bau und Betrieb durch den Bund und sogar von 3,5 bis 4 Mrd. Euro im privaten Betreibermodell für 30 Jahre ausgegangen. Die Maut soll geschätzt 16 Euro für PKW betragen. Da werden die meisten doch zu Mautmuffeln und fahren meilenweite Umwege durch den Elbtunnel, der kostenlos ist.

Die ÖPP-Lösung wird erheblich teurer für den Bund und für die staatliche Finanzierung ist kein Geld da.

In einer Antwort auf eine Frage des Bundestagsabgeordneten Hans-Peter Bartels erklärt der parlamentarische Staatssekretär Scheuer: „Es bedarf für die A 20 eine konkrete Projektperspektive, d.h. die Suche nach möglichen Investoren ist nur dann zielführend, wenn für die Gesamtmaßnahme Baurecht vorliegt und die Realisierung insgesamt zeitlich und finanziell hinreichend detailliert gesichert ist.“

Meine Damen und Herren, ist das die Antwort eines Ministeriums, das vom Bau der A20 und eines Elbtunnels überzeugt ist und dafür brennt? Nein, das ist die schlichte Einsicht, dass der Tunnel vom Bund nicht bezahlt werden kann. Und ohne die Elbquerung macht der Weiterbau der A 20 über die A 7 nach Westen überhaupt keinen Sinn. Genau so wenig wie der Bau des Autobahnstummels Hohenfelde-Sommerland.

Kollege Arp hat uns neulich im Wirtschaftsausschuss den Sinn dieses Autobahnstummels erläutert. Für ihn und die CDU ist er als Baustellenzufahrt für den Tunnelbau sinnvoll. Lieber Herr Arp, 79 Mio. Euro sollen dafür ausgegeben werden, dass die Bagger vierspurig in den Tunnel fahren können und die schöne neue Fahrbahndecke beschädigen würden? Für Sie gilt im Autobahnbau: Nicht kleckern, sondern klotzen.

Fakt ist: Die A 20 muss endlich realistisch gesehen werden, Schluss mit dem Autobahnbau als Politikinszenierung. Die neue Koalition sieht die A 20 nüchtern und realistisch. Und das ist gut so.
