

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort.

TOP 22 – Finanzierung der westlichen Elbquerung der A 20

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

Andreas Tietze:

**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

Nr. 267.13 / 20.06.2013

Eine realistische Finanzierung ist weit und breit nicht vorhanden

Wie schon so viele Male zuvor, behandeln wir heute einen Antrag der CDU zum Thema A 20. Dabei hat sich an der Ausgangslage überhaupt nichts verändert. Tatsache ist, dass seine realistische und gesicherte Finanzierung weit und breit nicht vorhanden ist.

Sehr verehrte KollegInnen der CDU, wie Sie in Ihrem Antrag schreiben, stellt die Eignungsabschätzung die Finanzierung nur als „grundsätzlich möglich und machbar“ dar. Auf Basis so einer schwammigen Aussage kann man doch keine Politik machen, und ernsthaft und seriös über ein Großprojekt entscheiden.

Des Weiteren wird in der Eignungsabschätzung diese „grundsätzliche Machbarkeit“ nur unter zwei Bedingungen gesehen:

1. Eine Anschubfinanzierung des Bundes von 50 Prozent der Baukosten, die nach derzeitigen Schätzungen bis zu 1,3 Mrd. Euro betragen.
2. Ein Komplettbau der A 20. Nur dann sei mit rund 30.000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen

Zum ersten Punkt: Bisher ist im Bundeshaushalt kein einziger Cent hierfür vorgesehen. Aus diesem Grund fordern wir in unserem Änderungsantrag: Butter bei die Fische bezüglich der Finanzierung durch den Bund! Wie stellt sich die Bundesregierung eine nachhaltige und dauerhaft gesicherte Finanzierung der Elbquerung vor.

Der zweite Punkt hängt natürlich mit dem ersten zusammen. Denn von der Verkehrsstärke hängen die Mauteinnahmen ab und davon schließlich die gesamte Finanzierung.

Gestern hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer einen grundsätzlichen Kurswechsel veranlasst. Künftig soll anders als bislang der größere Teil der Mittel in den Erhalt bestehender Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen fließen, der Etat für neue Projekte wird hingegen zurückgefahren.

Ich zitiere: Solange der seit Jahren mit zehn Milliarden Euro ausgestattete Verkehrsetat nicht aufgestockt werde, stehe sein Haus vor "der Frage des Umsteuerns". "Die Zeit der Wunschzettel ist vorbei, wir müssen streng priorisieren", sagte Ramsauer bei der 3. Nationalen Konferenz "Güterverkehr und Logistik" in Nürnberg.

Angesichts knapper Kassen sollen demnach statt der bisherigen 55 Prozent künftig nur noch 30 Prozent der bereitstehenden Mittel in den Neubau von Straßen, Schienennetzen und Wasserstraßen fließen. Dafür sollen für den Erhalt der bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur künftig 70 Prozent des Etats aufgewendet werden.

Machen wir uns hier nix vor, da kommt heftiger Druck auf die Projekte. Ich bleibe skeptisch und sehe keine schnellen Baufortschritte bei der A 20 – das sagt mir schon der gesunde Menschenverstand.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Eignungsabschätzung der Verkehrsstärke von 30.000 Fahrzeugen bei der A 20 pro Tag vollkommen unrealistisch ist. In großer Regelmäßigkeit werden die Prognosen, die zur Begründung des Baus von Fernstraßen herangezogen werden, deutlich unterboten. So auch auf dem bisherigen Verlauf der A 20, wie durch eine kleine Anfrage der Bundestagsfraktion meiner Partei festgestellt wurde.

Zudem haben die bisherigen Mautprojekte, der Herrentunnel in Lübeck und der Warnowtunnel in Rostock, deutlich gezeigt, dass die meisten AutofahrerInnen Tunnelstrecken mit Maut meiden und somit die prognostizierten Nutzerzahlen verfehlt wurden.

Ich bleibe auch skeptisch, ob die A20 einen regionalwirtschaftlichen Vorteil bringt. Diese immer wieder vorgebrachte These wurde erst kürzlich durch eine wissenschaftliche Studie des Instituts Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt widerlegt.

Unter anderem anhand der Oststrecke der A 20 wurden dort für verschiedene Autobahnen in Ostdeutschland folgende Punkte nachgewiesen:

- > Es sind keine nennenswerten regionalwirtschaftlichen Effekte eingetreten.
- > Autobahnen können weder Erreichbarkeitsdefizite mindern, noch die daraus resultierenden Wachstumsschwächen beseitigen.
- > Neue Autobahnen in strukturschwachen Gebieten sorgen nicht für eine positive wirtschaftliche Entwicklung.

Heben sie Ihre kollektiven Lernblockaden auf und nehmen Sie diese Fakten zur Kenntnis. Zur Belebung von strukturschwachen Gebieten brauchen wir eine gezielte und nachhaltige Wirtschaftsförderung und keine Wolkenkuckucksheime.

Im Koalitionsvertrag hat sich die Regierungskoalition klar positioniert. Der verkehrspolitisch sinnvolle Anschluss an die A7 wird in dieser Legislaturperiode zur Vollendung gebracht. Da halten wir klar die Spur. Und darüber hinaus steuern wir gezielt Richtung nachhaltiger Verkehrswende.
