

Presseinformation

Kiel, den 14.05.2014

Es gilt das gesprochene Wort

Flemming Meyer

TOP49+53 Weiterbau der A20 und der Bericht zur westlichen Elbquerung
Drs. 18/1848 + 18/1809

„Fehler beheben und sorgfältig planen – den Bund in die Pflicht nehmen“

Die A20 mit der westlichen Elbquerung ist eine der größten Verkehrsprojekte des norddeutschen Raumes. Für Schleswig-Holstein und Hamburg soll sie für Entlastung auf der A7 und des Elbtunnels sorgen. Darüber hinaus ist die A20 mit der westlichen Elbquerung gerade aus wirtschaftspolitischer Sicht für die Westküste von großer Bedeutung. Daher haben wir uns als SSW immer für den Bau der A20 und der westlichen Elbquerung ausgesprochen.

Dies gilt im Übrigen auch für den Verkehr aus Dänemark, der über die B5 gen Süden abfließen kann. Dies wird insbesondere dann notwendig, wenn die Rader-Hochbrücke wirklich kollabieren sollte. Aus diesem Grund wird natürlich von dänischer Seite mit großer Besorgnis verfolgt, was auf deutscher Seite in Sachen Rader-Hochbrücke und A20 mit dazugehöriger Elbquerung geschieht. Und ich kann ihnen versichern, dort ist man sehr beunruhigt. Denn für die produzierende Wirtschaft, die sich größtenteils westlich des Großen Belts befindet, ist die Jütlandroute die Hauptverkehrsachse gen Süden. Sollte es also zu einem Totalausfall der Rader-Hochbrücke kommen, braucht es eine Alternative – und hier kommen dann die A20 und

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 144 08 305

E-mail: landtag@ssw.de

insbesondere die westliche Elbquerung ins Spiel. Dies wird im übrigen von Seiten der hiesigen Wirtschaft genauso gesehen.

Es ist daher mehr als bedauerlich, dass das gesamte Projekt nun ins Stocken geraten ist, weil politische Fehlentscheidungen der damaligen Landesregierung zu Planungsfehlern geführt haben. Dies müssen wir nun ausbaden. Schlimmer ist aber, dass dieser Fehler nicht nur die Abschnitte bei Bad Segeberg berührt, es ist davon auszugehen, dass das Urteil sich auch auf die restlichen Teilstücke westlich der A7 auswirken wird. Daher müssen alle anderen Abschnitte auch unter die Lupe genommen werden und es ist zu befürchten, dass auch dort nachgebessert werden muss. Dadurch verlieren wir wertvolle Zeit und es wird den Weiterbau weiter verzögern. Daher ist es notwendig, dass die Planungsverfahren für die verbleibenden Abschnitte bis zur Elbe gründlich abgeschlossen werden. Dabei hat Sorgfalt absoluten Vorrang vor übereilter Planung. Wann letztendlich der Startschuss für den Baubeginn westlich der A7 gegeben werden kann, ist fraglich. Dies ist das Ergebnis der Vorgängerregierung.

Der Bericht der Landesregierung zur Realisierung der westlichen Elbquerung macht derzeit auch wenig Mut, da für die Finanzierungsgrundlagen noch Hausaufgaben zu machen sind. Soll heißen: Es gibt kein konkretes umsetzbares Finanzierungsmodell, es fehlen zum Teil die rechtlichen Grundlagen und letztendlich fehlt es am Geld.

Der Bund setzt auf ein ÖPP-Projekt, das sogenannte F-Modell, mit einer Anschubfinanzierung von 50%. Doch dies wird von Seiten des Bundes leider nur halbherzig verfolgt, da man sich in Berlin bisher nicht um einen privaten Projektträger gekümmert hat. Das sich bisher auch kein Privater an die Bundesregierung in dieser Sache gewandt hat, mag wohl in erster Linie daran liegen, dass die Verantwortlichen rechnen können. Nach Einschätzung der Landesregierung sind die prognostizierten Zahlen recht optimistisch. Es ist davon auszugehen, dass die 50%-ige Anschubfinanzierung vom Bund, von der Wirtschaft als zu gering eingeschätzt wird.

Nach Einschätzung der Landesregierung sollten daher auch andere Modelle in Betracht gezogen werden. Hier prüft die Landesregierung derzeit das Modell, dass auch in Dänemark für den Bau der Øresundsbro, Storebæltsbroen oder Fernerntunnel gewählt wurde.

Es ist zu begrüßen, dass die Landesregierung hier nicht nur auf das vom Bund favorisierte Modell setzt, sondern auch nach anderen Lösungen sucht.

Welches Modell letztendlich das Rennen macht, ist nicht klar, die Entscheidung hierfür liegt einzig und allein beim Bund. Wir werden das Projekt der westlichen Elbquerung vorantreiben und unterstützend begleiten. Aber finanzieren werden wir sie nicht. Das ist und bleibt Aufgabe des Bundes.