

Kiel, 20.02.2004

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 15 a – Dringlichkeitsantrag der FDP: Das Ende der verkehrspolitischen Spielereien um die A 20

Klaus-Dieter Müller:

Besser die zweitbeste Lösung als gar keine

wenn es der FDP-Fraktion mit ihrem Antrag zur Weiterführung der A 20 in Niedersachsen wirklich um die Sache ginge, würde sie andere Fragen gestellt haben. Sie hätte sachdienlicher danach gefragt, warum das FDP-Mitglied Hirche, Verkehrsminister des Landes Niedersachsen, den gemeinsamen Plan, die A 20 an die A 1 in Niedersachsen anzubinden, aufgegeben hat. Sie hätte weiter besser gefragt, was der jetzige Plan der niedersächsischen Regierung, die A 20 in Niedersachsen an eine noch zu planende Küstenautobahn A 22 anzubinden, aus unserer Interessensicht bedeutet. Und sie hätte dann unseren Verkehrsminister fragen können, aus welchen Gründen er bereit ist, sich den Plänen Niedersachsens anzuschließen, obwohl aus länderübergreifender Sicht ein Anschluss an die A 1 die bessere Alternative bleibt.

Die Gründe, die A 20 lieber an eine noch zu planende Küstenautobahn A 22 anzuschließen, liegen ausschließlich in niedersächsischen regionalpolitischen Erwägungen und Forderungen der Unternehmen in der Region. Ich möchte aus einer Rede des IHK-Präsidenten Dr. Karl Harms zitieren, die dieser in der Landesvertretung Bremens beim Bund im Januar 2004 zu diesem Thema gehalten hat: „Die Küstenautobahn wird großräumige Routenverlagerungen im Verkehr vom Ruhrgebiet und Frankreich einerseits und Schleswig-Holstein und Dänemark andererseits bewirken (nämlich in den Wirtschaftsraum Bremen/Nord-Niedersachsen)... Eine aktuelle Befragung von Unter-

Schleswig-



nehmen in Nord-Niedersachsen und Bremen belegt, welche Bedeutung der Küstenautobahn beigemessen wird: 93 % aller Unternehmen betonen, dass die Küstenautobahn gegenüber der Anbindung der A 20 an die A 1 bei Sittensen zu bevorzugen ist... 28 % aller Transporte, die die Unternehmen im nördlichen Niedersachsen durchführen, können wirtschaftlicher und damit effektiver über eine A 22 erfolgen... Für über 77 % der Unternehmen (in diesem Teil Niedersachsens) ist der aktuelle Ausbauzustand der Ost-Westverbindungen für die verkehrlichen Anforderungen des jeweiligen Unternehmens nicht mehr ausreichend... Vom (gerade fertig gestellten) Wesertunnel können erst dann größere regionalwirtschaftliche Auswirkungen erwartet werden, wenn er in eine Küstenautobahn eingebunden wird.“ Es war eine längere Rede, ich könnte die ausschließlich regionalwirtschaftlichen Gründe weiter fortsetzen.

Das ist natürlich auch legitim, über nordniedersächsische Auswirkungen von Planungen nachzudenken als niedersächsische Regierung. Dies ist aber ein länderübergreifendes Projekt, das allen Interessen gleichermaßen zugute kommen soll und muss. Das aber steht offenbar nicht an vorderer Stelle der Verantwortlichen in Niedersachsen. Der CDU-Bundestagsabgeordnete Reinhard Grindel laut Delmenhorster Kreisblatt am 12.02.04: „Der A 20 kommt mehr die Funktion eines Bypasses für den Elbtunnel mit sehr begrenzter raumerschließender Wirkung zu.“ Die Hamburger und wir haben da eine andere Sicht der Dinge.

Aber warum ist der Anschluss an eine Küstenautobahn für uns auch weiterhin nur der zweitbeste Weg? Die direkte Anbindung der A 20 an die A 1 bei Sittensen ist die kürzeste (nämlich 38 km kürzer), kostengünstigste (nämlich 300 Millionen Euro billiger) und vor allem am schnellsten realisierbare Lösung, da es einen fortgeschrittenen Planungsstand gibt, während man bei der Küstenautobahn mit den Planungen erst richtig beginnen muss. Der Hamburger Wirtschaftssenator Gunnar Uldall (CDU) trägt die Haltung Bernd Rohwers mit, der völlig zu Recht endlich eine Lösung will, auch wenn es aus unserer Sicht die zweitbeste ist. Es muss endlich mit Niedersachsen zu einer gemeinsamen Planung kommen. Uldall fast wortgleich mit Rohwer: „Der Anschluss bei

Sittensen wäre uns lieber, am wichtigsten ist aber, dass es überhaupt und schnell eine gemeinsame Lösung gibt.“ Aber genau da liegt der neuralgische Punkt. Wann wird die Anbindung der A 20 an eine Küstenautobahn realisierbar?

Ich zitiere das Hamburger Abendblatt vom 11.02.04: „Niedersachsen hat indes keine Eile mit der A 22. Dafür gibt es zwei Gründe. Zum einen ist die 112 km lange Küstenstrasse noch nicht einmal ansatzweise durchgeplant. Zum anderen stehen jedem Land im Bundesverkehrswegeplan nur begrenzte Baumittel zur Verfügung. Bei einem Vorziehen der Küstenstrasse, die stolze 870 Millionen Euro kosten soll, müsste Niedersachsen also ein anderes großes Vorhaben wie den Bau der A 39 (Lüneburg-Wolfsburg) oder viele Ortsumgehungen streichen. Dazu ist Verkehrsminister Walter Hirche (FDP) offenkundig nicht bereit.“

Meine Damen und Herren, was denn nun, Herr Hirche und die FDP? Ehrliche Planungsabsicht oder politische Taschenspielerereien? Wenn Hamburg und Schleswig-Holstein sich jetzt bereit finden, den niedersächsischen regionalwirtschaftlichen Überlegungen zu folgen, dann erwarten wir aber auch, dass diese Planung so schnell wie möglich konsequent umgesetzt wird. Und wenn man dem Hamburger Abendblatt Glauben schenkt, dann ist da offenbar noch Überzeugungsarbeit bei Herrn Hirche zu leisten. Und wer könnte das besser, als seine Parteifreunde in Kiel. Wir sind gespannt auf ihren konstruktiven Beitrag in dieser Sache, meine Damen und Herren Kollegen von der FDP!