



Kiel, 24.01.2007

**Landtag
aktuell**

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

TOP 22 - Finanzierung der A 20 (16/1189)

Bernd Schröder:

Schleswig-Holstein braucht die A 20!

Das Schlüsselprojekt des Verkehrsträgers Straße ist in Schleswig-Holstein der Neubau der Bundesautobahn A 20 einschließlich einer westlichen Elbquerung bei Glückstadt, konstatiert Bernd Schröder in seinem Redebeitrag. Da das Vorhaben nicht in den Investitionsrahmenplan des Bundes aufgenommen wurde, solle die Landesregierung in Berlin über eine Aufstockung der Mittel für Schleswig-Holstein nachverhandeln. Zur Finanzierung könnten darüber hinaus Mittel aus dem Bundesfernstraßenbau innerhalb Schleswig-Holsteins umgeschichtet und nicht abgeforderte Mittel aus anderen Bundesländern abgeworben werden. Insbesondere im Hinblick auf Vorschläge zur privaten Finanzierung der Elbquerung erinnert Schröder daran, dass Schleswig-Holstein wie andere Bundesländer auch einen Anspruch auf eine staatliche Finanzierung hat. Zudem fordert er auch einen Ausbau der A 7.

Die Rede im Wortlaut:

Am 2. Juli 2003 hat die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan 2003 verabschiedet. Der darin aufgenommene so genannte „vordringliche Bedarf“ umfasst das Investitionsvolumen mit dem zu erwartenden Finanzrahmen zuzüglich einer Planungsreserve für den Zeitraum 2001 bis einschließlich 2015. Für Vorhaben des vordringlichen Bedarfs besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Der so genannte „weitere Bedarf“ enthält Vorhaben,

die gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind, deren Investitionsvolumen aber den Finanzrahmen bis 2015 überschreitet.

Durch den Bundesverkehrswegeplan wird der Neu- und Ausbaubedarf des Bundesverkehrswegenetzes festgelegt. Im Rahmen dieser Planung legt der Bund für die einzelnen Projekte Prioritäten fest.

Für die Anbindung Schleswig-Holsteins an das überregionale Verkehrsnetz Straße und Schiene **ist der Ausbau der Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung und der Querverbindungen außerordentlich wichtig**. Zur Erschließung der Wirtschaftsregionen im Bereich der Westküste sind Verkehrsverbindungen zu den Hauptverkehrsachsen und zur regionalen Erschließung des Landes von Bedeutung.

Das Schlüsselprojekt des Verkehrsträgers Straße ist in Schleswig-Holstein ohne jeden Zweifel der Neubau der Bundesautobahn A 20 einschließlich einer westlichen Elbquerung bei Glückstadt. **Mit der A 20 wird Schleswig-Holstein zum einen an den osteuropäischen Raum angebunden**, zum anderen der Verkehrsknotenpunkt Hamburg entlastet. Die überregionale Erschließung des Landes wird damit entscheidend verbessert.

Der Bau der A 20 hat in Schleswig-Holstein allerhöchste Priorität. Die A 20 wird die bestehenden Nord-Süd-Hauptverkehrsachsen miteinander verknüpfen und eine leistungsfähige und attraktive Verkehrsverbindung in Ost-West-Richtung schaffen. Vor dem Hintergrund der staatlichen Einheit wie auch im Zuge der Entwicklung des Ostseeraumes insgesamt schafft die A 20 eine **entscheidende infrastrukturelle Voraussetzung zur Bewältigung und Bündelung der damit einhergehenden Verkehrsströme**. Sie verbindet die baltische Region mit Westeuropa und ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes. Aber auch für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes ist die A 20 unverzichtbar.

Insoweit war es folgerichtig, dass der gesamte Verlauf der A 20 in Schleswig-Holstein bereits im Jahr 2003 als „vordringlicher Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde.

Ende Oktober vergangenen Jahres hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für die Jahre 2006 bis 2010 vorgestellt. Der Verkehrsbereich ist der größte Investitionsbereich des Bundes. Mit jährlich rund elf Milliarden Euro umfassen die Verkehrsinvestitionen nach der geltenden Finanzplanung etwa 47 Prozent der investiven Ausgaben der Bundesregierung. Der Investitionsrahmenplan hat ein Gesamtvolumen von 50,1 Milliarden Euro, davon entfallen 22,4 Milliarden Euro auf den Bereich der Bundesfernstraßen. Investitionsschwerpunkte sollen sein:

- die Weiterführung und zügige Fertigstellung laufender Vorhaben,
- die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken
- die Realisierung der Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union.

Obgleich der Weiterbau der A 20 meines Erachtens eindeutig unter alle drei Förderschwerpunkte zu subsumieren ist, sind die vier Abschnitte der A 20, beginnend in Wahlstedt und endend bei der Elbquerung an der Landesgrenze zu Niedersachsen, im Investitionsrahmenplan nicht mit aufgenommen worden. Dies gilt übrigens auch für die vier Abschnitte beim Ausbau der A 7 von der Hamburger Landesgrenze bis zum Autobahndreieck Bordes-holm.

Es ist wenig tröstlich, dass insgesamt 650 Projekte, die nach dem Bundesverkehrswegeplan dem „vordringlichen Bedarf“ zugerechnet werden, im Investitionsrahmenplan nun nicht enthalten sind. Daran mag man erkennen, **dass der Bundesverkehrswegeplan völlig unterfinanziert ist.**

Im Zeitraum von 1991 bis 2005 hat der Bund in den Bereich der Bundesfernstraßen insgesamt 67,4 Milliarden Euro investiert. Der größte Teil davon entfiel mit rund 25 Milliarden Euro auf die fünf neuen Bundesländer. Dies verwundert niemanden, der die Straßenverhältnisse in der ehemaligen DDR kannte. Erstaunlich ist jedoch, dass an die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg zusammen 15,6 Milliarden Euro geflossen sind. Schleswig-Holstein musste sich in diesen 15 Jahren mit rund 1,8 Milliarden Euro bescheiden. Wenn man die Einwohnerzahl zugrunde legt, hätten uns rein rechnerisch 2,2 Milliarden zugestanden, also 400 Millionen Euro mehr.

Der Bund hat in Mecklenburg-Vorpommern die stolze Summe von 1,9 Milliarden Euro allein für den Bau der A20 investiert — im Rahmen des Straßenbauprojektes "Deutsche Einheit". Damit die A 20 nicht bei Wahlstedt als Sackgasse endet, sondern als Ost-West-Magistrale von Stettin bis nach Niedersachsen reicht, müssen noch 144 Millionen Euro (ohne die Kosten der Elbquerung) investiert werden. Ich nenne diese Zahlen, damit die Relationen klar werden. **Unser Land ist bisher vom Bund alles andere als bevorzugt worden.**

Die Kanzlerin höchstpersönlich hat sich im Dezember 2005 für die zügige Verlängerung der A 20 in Richtung Westen als Nordwest-Umfahrung um Hamburg ausgesprochen. Der Bund steht nicht nur in der Verantwortung, sondern auch in der Pflicht.

Der Investitionsrahmenplan ist kein Finanzierungsplan, er steckt lediglich den Planungsrahmen für die Verkehrsinvestitionen ab, die im Zeitraum von 2006 bis 2010 realisiert bzw. in Angriff genommen werden sollen. Die Landesregierung ist deshalb aufgefordert, **in Berlin über eine Aufstockung der Mittel für Schleswig-Holstein nachzuverhandeln.**

Gleichzeitig muss überlegt werden, was wir machen können. Vorstellbar ist, die **Mittel aus dem Bundesfernstraßenbau innerhalb Schleswig-Holsteins „pro A 20“ umzuschichten.** Eine Verschiebung von bereits überplanten, wichtigen und entlastenden Ortsumgehungen.

gen lehnen wir ab. Wir müssen bei der Planung schneller sein als andere, um Mittel aus anderen Bundesländern abzuwerben, die mit ihren Projekten in Zeitverzug geraten.

Und wir sollten uns nicht vorschreiben lassen, dass die Elbquerung als mautpflichtige Strecke von Privaten gebaut werden muss. Wir haben wie andere Bundesländer auch **einen Anspruch auf eine staatliche Finanzierung**, sei es über Mittel aus dem Topf „Transeuropäische Netze“, Strukturhilfemittel oder eine unmittelbare Finanzierung durch den Bund!

Wir können, wollen und werden nicht zulassen, dass sich beim Weiterbau der A 20 zeitliche Verzögerungen ergeben. Es bleibt dabei: Bis 2010 sollen alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, 2014/15 soll die gesamte Autobahn samt Elbquerung bei Glückstadt fertig sein. Denn dieses Verkehrsprojekt hat nicht nur **eine überragende Bedeutung für die Wirtschaft unseres Landes, sondern auch für die in- und ausländischen Transitverkehre**. Für uns geht es vordringlich darum, dass wir endlich eine vernünftige **Anbindung des nördlichen Landesteils und eine Anbindung an die Westküste** bekommen. Es muss endlich eine Entzerrung der Nord-Süd-Verkehrsströme stattfinden. Nur so können wir die zu erwartenden Verkehrsströme in Zukunft bewältigen. Darüber hinaus .

Lassen Sie mich zum Abschluss auf das für Schleswig-Holstein wichtige Zukunftsprojekt „Feste Fehmarnbeltquerung“ kurz eingehen. Wir begrüßen es, dass es jetzt aus Berlin Hinweise auf eine Realisierung gibt, so sieht zum Beispiel der Kollege Wadephul „Anzeichen dafür, dass in der Bundesregierung darüber nachgedacht wird, wie das Vorhaben realisiert werden kann.“ Ich hoffe doch sehr, dass die Berliner schon ein Stück weiter in ihrer Meinungsbildung sind.

Lassen Sie uns gemeinsam und parteiübergreifend für die für Schleswig-Holstein wichtigen Verkehrsprojekte kämpfen!