

19.11.2025 | Verkehr

Christopher Vogt zu TOP 1 "Aktuelle Stunde 'Einigung der Landesregierung mit dem BUND zur A20'"

In seiner Rede zu TOP 1 (Aktuelle Stunde „Einigung der Landesregierung mit dem BUND zur A20“) erklärt der Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, **Christopher Vogt**:

„Seit vielen Jahren setze ich mich mit meiner Fraktion aus guten Gründen für den Weiterbau der A20 in Richtung Niedersachsen ein. Unser Bundesland braucht endlich eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung, die vor allem für die Anbindung der Westküste und der Region Unterelbe von enormer Bedeutung ist. Deshalb freue ich mich, dass der Abschnitt 3 von Weede nach Wittenborn ab dem kommenden Jahr endlich gebaut werden kann. Das ist eine gute Nachricht für unser Bundesland, für viele Unternehmen und vor allem für die betroffenen Menschen – vor allem in Bad Segeberg, das ja übrigens ein staatlich anerkannter Luftkurort ist – es geht also auch ganz konkret um die Gesundheit von Menschen.

Bei der erzielten Einigung zwischen dem Land und dem BUND schlagen zwei Herzen in meiner Brust: Ich kann einerseits verstehen, dass die Landesregierung den Knoten endlich durchschlagen wollte und jetzt zumindest für den Abschnitt um Bad Segeberg eine Lösung finden wollte. Andererseits sehe ich mit großer Sorge, dass es trotz der 14 Millionen Euro Steuergeld für die geplante Fledermaus-Stiftung lediglich eine Einigung über den nur zehn Kilometer langen Abschnitt 3 gegeben hat. Wir hatten den BUND ja mehrfach aufgefordert, die aus unserer Sicht nicht nachvollziehbare Klage endlich zurückzuziehen. Die Landesregierung hat dies nun teuer erkaufte und ich finde es problematisch, dass man trotz der hohen Summe keine Einigung bis zur A7 gefunden hat. Diese Einigung wird dem Gesamtprojekt A20 wohl wenig helfen und könnte am Ende sogar kontraproduktiv sein. Die FAZ spricht dabei ungewohnt deutlich von ‚Fledermaus-Erpressern‘.

Der BUND hat ja auch sofort erklärt, dass man den Weiterbau der A20 weiterhin grundsätzlich ablehne und dass dies übrigens auch für den Weiterbau der A20 über die A21 hinaus gelten würde. Wenn jetzt davon gesprochen wird, dass diese Form der Einigung natürlich ‚keine Schule‘ machen dürfe, dann fehlt mir völlig der Glaube, dass sich die Umweltverbände zukünftig konstruktiver einbringen werden. Warum sollten sie dies denn tun? Wenn die jahrelange Blockadehaltung am Ende derart belohnt wird, wird sich dies beim nächsten Mal mit sehr großer Wahrscheinlichkeit wiederholen. Dann wird es vermutlich die Haselmaus- und die Zwergschwan-Stiftung mit noch mehr Kapital aus Steuergeldern geben müssen.

Minister Madsen sprach nun davon, dass man hier quasi den ‚dänischen Weg‘ gegangen sei. Lieber Claus Madsen, das ist sicherlich gutes Marketing, aber ich fürchte, dies hat mit der Realität leider nichts zu tun. Es ist schon ein sehr deutscher Weg, erstmal die Dinge so kompliziert zu machen, dass nichts vorangeht und dann das Scheckbuch hervorzuholen. Dänemark hat nicht nur eine völlig andere politische Kultur, sondern neben viel Pragmatismus eben auch ein ganz anderes Planungsrecht, das ich viel besser und vor allem demokratischer finde als das deutsche Planungsrecht, das immer mehr zu einem ‚Verhinderungsrecht‘ geworden ist. Mit den dänischen Baugesetzen würde uns hier in Schleswig-Holstein jedenfalls viel erspart bleiben. Insofern schaue ich da sehr neidisch nach Dänemark.

Wir haben die Planung des A20-Weiterbaus als Jamaika-Koalition im Jahr 2018 an die sehr erfahrene und professionelle Planungsgesellschaft DEGES übergeben. Wir haben dafür auch viel Geld in die Hand genommen und dies hat sich als die richtige Entscheidung herausgestellt. Aus meiner Sicht haben deren Fachleute wirklich gute Arbeit geleistet, die das stockende Projekt spürbar vorangebracht hat. Nur zur Erinnerung: Die rot-grün-blaue Landesregierung hatte die Planung der Abschnitte 5 und 6 zuvor sogar eingestellt. Wir haben dann Tempo gemacht, aber selbst die besten Planer können die Nachteile des viel zu komplizierten und langwierigen deutschen Planungsrechts nicht wirklich ausgleichen. Die jetzige Einigung unterstreicht einmal mehr sehr eindrucksvoll den immensen Reformbedarf beim deutschen Planungsrecht. Die Planung von Verkehrsprojekten muss endlich deutlich einfacher und schneller werden. Das gebietet nicht nur die Verantwortung für einen sparsamen Umgang mit dem hart verdienten Geld der Bürgerinnen und Bürger und für die Entwicklung unserer Wirtschaft; das ist auch eine sehr wichtig demokratiethoretische Frage. Niemand darf sich darüber wundern, dass das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Handlungsfähigkeit des Staates und die Lösungskompetenz der etablierten Parteien abnimmt, wenn übergroße Mehrheiten in Bundestag und Landtag über viele Jahre nicht dazu führen, dass wichtige Beschlüsse auch umgesetzt werden. Die Menschen erwarten doch völlig zu Recht, dass demokratische Beschlüsse auch in einem angemessenen Zeitraum umgesetzt werden.

Die Belange des Umwelt- und Artenschutzes sind selbstverständlich sehr wichtig, aber die Verhältnismäßigkeit darf nicht verloren gehen und das Verbandsklagerecht darf nicht dazu missbraucht werden, eine destruktive Blockadepolitik umzusetzen oder eben Dinge zu erpressen, die mit der Planung wenig zu tun haben. Geeignete Vorschläge für ein vereinfachtes Planungsrecht liegen seit Jahren auf dem Tisch. Zum Beispiel mit Stichtagsregelungen, bei denen rechtliche Änderungen während eines jahrelangen Planungsprozesses diesen nicht gefährden dürfen. Die Belange des Umwelt- und Artenschutzes müssen unter einem vereinfachten Planungsrecht nicht leiden, sondern die Akzeptanz könnte sogar wieder deutlich gestärkt werden, wenn die Umweltverbände sich frühzeitig konstruktiv in die Planung einbringen müssten, damit sie ihr Klagerecht behalten können.

Die Bundesregierung hat mehrere Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung angekündigt. Es wird Zeit, dass sie da jetzt auch liefert. Das Gleiche gilt für die Finanzierung. Der Weiterbau der A20 ist auch finanziell bisher nicht abgesichert. Der Bund muss nicht nur die Finanzierung des 3. Abschnitts gewährleisten, sondern auch die Finanzierung der weiteren Abschnitte sicherstellen.

Denn der Nutzen des Projekts soll laut Bundesverkehrsministerium ja trotz der Kostensteigerungen sehr hoch sein.

Bundesverkehrsminister Schnieder hatte bekanntermaßen 15 Milliarden Euro für die geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen in den kommenden vier Jahren gefordert, dann aber nur drei Milliarden Euro zugesichert bekommen. Dies wird laut den Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums nicht ausreichen, um solche Großprojekte wie die A20 realisieren zu können. Angesichts der 500 Milliarden Euro Extra-Schulden für die Infrastruktur ist diese Tatsache schon ziemlich verrückt und nicht besonders vertrauensenerweckend. Der Ministerpräsident und sein Verkehrsminister sind hier also in der Pflicht, den Weiterbau der A20 bei den Parteifreunden in Berlin zur absoluten Top-Priorität zu machen. Und ich weiß aus eigener Erfahrung, dass dies nicht immer einfach ist.

In der Sache ist mit diesem Deal trotz der CDU-Partystimmung wenig – zu wenig – vorangebracht worden. Es stellt sich jetzt mehr denn je die spannende Frage, wie es bei den weiteren Abschnitten weitergehen soll. Auch mit Blick auf die jüngste Rechtsprechung, wenn man an die A26 Ost in Hamburg denkt. Da ging es um die Notwendigkeit der klimaschonendsten Trassenführung und die besondere Rücksicht auf Moore. Beim Abschnitt 4 sehe ich da weniger Probleme, aber bei 5 bis 7 könnte das ja noch interessant werden. Wir wollen deshalb wissen, welche Gespräche es dazu mit den Umweltverbänden gegeben hat.

Es ist schön, dass die Koalition eine Aktuelle Stunde beantragt hat, damit sich die CDU hier mal ein bisschen abfeiern kann. Es stimmt mich aber auch misstrauisch, dass Sie Ihre Vereinbarung mit dem BUND über die zu gründende Stiftung bisher nicht genauer dargelegt haben. Ich hätte erwartet, dass Sie dies vor dieser Plenardebatte gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit tun werden. Wofür soll das ganze Geld nun von wem genau denn konkret verwendet werden? Was hat diese Stiftung mit der konkreten Planung zu tun? Wir haben gehört, dass nun Flächen aufgekauft werden sollen. Es braucht aber keine zweite ‚Stiftung Naturschutz‘.

Anders als es manchmal dargestellt wird, hat bereits die alte Planung große Rücksicht auf die Fledermäuse in der Region genommen. Von den voraussichtlichen 550 Millionen Euro Baukosten für den Abschnitt 3 sollen rund zehn Prozent allein für Umweltschutzmaßnahmen aufgewendet werden, unter anderem für den Schutz der Hangwälder und der Otter an der Trave sowie von Kalktuffquellen und die Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h auf Streckenabschnitten sowohl der A20 als auch der A21.

Was dort gemacht werden soll, ist offenbar weltweit einmalig. Die Fledermaus-Population am Segeberger Kalkberg hat sich offenbar gut entwickelt. Dort überwintern rund 30.000 Fledermäuse, die wohl weniger den Straßenverkehr, sondern offenbar eher die Wanderratten fürchten müssen, die sie als ‚Flying Buffet‘ für sich entdeckt haben. 14 Millionen Euro bei rund 30.000 Fledermäusen bedeuten knapp 500 Euro pro Fledermaus, auch wenn der konkrete Nutzen zu hinterfragen ist. Das ist in Zeiten, in denen Lehrerstellen gestrichen werden, keine Kleinigkeit.

Nochmal: Wir freuen uns für die Menschen in Bad Segeberg, aber wir sorgen uns um die Realisierung der weiteren Bauabschnitte. Es braucht eine Reform des Planungsrechts und eine

verlässliche Finanzierung! Wir können uns diesen Stillstand nicht mehr leisten!“

Sperrfrist Redebeginn!

Fs gilt das gesprochene Wort.



Christopher Vogt

Vorsitzender

Kontakt:

Eva Grimminger, v.i.S.d.P.

Pressesprecherin

Tel.: 0431 988 1488

fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de

FDP-Fraktion Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 70, 24105 Kiel

E-Mail: fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de, Internet: www.fdp-fraktion-sh.de