

**Rede
von**

Frank Henning, MdL

zu TOP Nr. 18

Erste Beratung

Küstenautobahn – Planung für A20 stoppen – jetzt!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 18/1265

während der Plenarsitzung vom 23.08.2018
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Anrede,

die Koalitionsfraktionen von SPD und CDU haben sich in ihrem Koalitionsvertrag zu einer Stärkung der Verkehrsinfrastruktur bekannt und insbesondere dem Autobahnbau eine zentrale Bedeutung beigemessen. Wir wollen deshalb die im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf verankerten Projekte wie den Bau der Küstenautobahn A 20, aber auch die A 39 und den Lückenschluss der A 33 Nord bei Osnabrück zügig vorantreiben. Die SPD war, ist und bleibt eine Infrastrukturpartei, weil wir offensichtlich im Gegensatz zu den Grünen erkannt haben, dass es zwischen guter Infrastruktur, vor allem Verkehrsinfrastruktur, und guter wirtschaftlicher Entwicklung einen Zusammenhang gibt.

Meine Damen und Herren,

als Verkehrsinfrastrukturpartei stehen wir zum Koalitionsvertrag mit der CDU und zum Ausbau der A 20.

Mit der Weiterführung der A 20 entlang der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein wird eine durchgängige Fernstraßenverbindung vom Baltikum zu den westeuropäischen Staaten entstehen, mit der zudem der Ballungsraum Hamburg umfahren werden kann. Die Küstenautobahn A 20 bedeutet sowohl für den strukturschwachen Norden des Elbe-Weser-Dreiecks als auch für die Regionen Unterweser und Ostfriesland einen außerordentlichen strukturellen Gewinn, weil durch sie unverzichtbare wirtschaftliche Voraussetzungen geschaffen werden. Die A 20 wird zudem die A 1 deutlich verkehrlich entlasten.

In Übereinstimmung der norddeutschen Bundesländer haben die Küstenautobahn A 20 und die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg eine große wirtschaftliche und verkehrliche Wirkung und sind wichtige Infrastrukturmaßnahmen für den gesamten norddeutschen Raum. Seinen Ausdruck findet dies auch in der sogenannten Ahrensburger Liste, in der sich die fünf norddeutschen Bundesländer auf vordringliche und notwendige Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung in den norddeutschen Küstenländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg,

Bremen und Mecklenburg-Vorpommern geeinigt haben. Nicht zuletzt deshalb steht die A 20 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Meine Damen und Herren,

diese Bedeutung wird nun von den Grünen negiert. Sie schreiben in Ihrem Antrag, es müsse statt der A 20 schnellstmöglich eine Verkehrswende erfolgen, mit dem Ziel, den Straßenverkehr dauerhaft zu reduzieren und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Meine lieben grünen Kolleginnen und Kollegen, ich habe nichts gegen die Forderung, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, auch nichts gegen ÖPNV- und Radverkehrsförderung, das Problem ist nur: Eine wirkliche Alternative zur A 20 sind diese Instrumente jedenfalls nicht!

Ich weiß nicht, wo Sie eigentlich leben, aber von einer Verringerung des Straßenverkehrs kann doch in der Realität keine Rede sein. Alle seriösen Prognosen gehen von einer weiteren Verkehrszunahme aus, sowohl im PKW-Bereich, als auch bei den LKW und Güterverkehren.

Ich weiß nicht, wann die grünen Verkehrspolitiker das letzte Mal eine Autobahn befahren haben? Ich jedenfalls habe gerade in meinem Sommerurlaub 5.700 km quer durch Europa auf Autobahnen verbracht. Überall das gleiche Bild, die rechte, teilweise auch die mittlere Spur, gehört den LKWs, Staus und Zeitverluste sind an der Tagesordnung.

Und, meine Damen und Herren, wenn man eine Industriegesellschaft ist, und die SPD-Fraktion ist froh, dass wir im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Nationen noch eine Industriegesellschaft sind, weil sie uns Produktivität und Wohlstand sichert, dann wird man irgendwann einmal akzeptieren müssen, dass man für die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre nicht auf das Fahrrad setzen kann, sondern dafür brauchen wir Infrastruktur, Verkehrsinfrastruktur und natürlich auch Autobahnen wie die A 20.

Lassen Sie mich zum Schluss auf zwei Ihrer grünen Gegenargumente in Ihrem Antrag eingehen.

Sie prognostizieren einerseits ein erneutes Absacken der A 20 wie in Mecklenburg-Vorpommern, das die Kosten in die Höhe treibt. Andererseits verweisen Sie widersprüchlich in Ihrem Antrag selbst darauf, dass die Ursachen für das Absacken der Strecke in Mecklenburg-Vorpommern nicht bekannt sind. Auf Ihre Anfragen 18/75 und 18/430 hin hat Ihnen die Landesregierung aber versichert, dass ein Absacken der A 20 wie in Mecklenburg-Vorpommern auf niedersächsischer Seite ausgeschlossen ist, weil wir ein völlig anders Bauverfahren anwenden. In Niedersachsen wird das sogenannte Überschüttverfahren angewendet, das sich grundlegend von dem Verfahren in Mecklenburg-Vorpommern unterscheidet. Dieses Argument des Absackens in schwierigen Moorgebieten ist also nicht stichhaltig.

Außerdem behaupten Sie, dass bei der Kostenberechnung das Kostenniveau aus 2012 zugrunde gelegt worden ist, seither aber die Baukosten um 4 Prozent gestiegen seien. Auch das ist schlicht falsch. Im Rahmen einer Anfrage der Grünen auf Bundesebene (Drucksache 18/9205) hat die Bundesregierung hierzu Stellung genommen. Demnach wurden die Projektkosten mit einheitlichen Maßstäben durch unabhängige Gutachter ermittelt und geprüft.

Dabei wurde für alle Projekte der Wissensstand 2014/2015 zur Kostenhöhe unterstellt. Demnach wurden die aktuell verfügbaren Informationen zu den voraussichtlichen Projektkosten verwendet. Um eine methodisch zulässige Bewertung zu ermöglichen, wurden die aktuellen Kosten auf den Preisstand 2012 abgezinst. Es ist also schlicht falsch, dass die Kosten falsch ermittelt und Baukostensteigerungen nicht berücksichtigt worden sind.

Das werden spannende Ausschussberatungen, denn ein tragfähiges und durchschlagendes Argument habe ich heute für den Grünen-Antrag nicht gehört.

Vielen Dank.