

Redner: Dr. Karl Harms, Präsident der Oldenburgischen IHK
Datum: 23. November 2010
Anlass: Vorstellung der aktuellen Planungen für die
Küstenautobahn A 20

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

zur Vorstellung der aktuellen Planungen für die Küstenautobahn A 20
heiße ich Sie im Plenarsaal der Oldenburgischen IHK herzlich willkommen.

Vor fast genau fünf Jahren, am 27. Oktober 2005, habe ich in diesem
Raum dem damaligen Wirtschaftsminister Walter Hirche einen Scheck in
Höhe von 750.000 Euro symbolisch überreicht. Diese 750.000 Euro ha-
ben fünf Industrie- und Handelskammern entlang der Trasse der Küs-
tenautobahn im Wege einer Sponsoringaktion als Anteil der Wirtschaft
zur Finanzierung der Planungskosten eingeworben.

Mit Ihrem großzügigen finanziellen Beitrag haben Sie, meine sehr geehr-
ten Damen und Herren, erheblich dazu beigetragen, dass die Planungen
zur Realisierung der Küstenautobahn frühzeitig aufgenommen werden
konnten und inzwischen weit fortgeschritten sind. Über den aktuellen

Planungsstand und die weiteren Schritte zur Realisierung der Küstenautobahn werden wir Sie heute umfassend informieren.

Herzlich willkommen heiße ich auch die Vertreter der Presse.

Ganz besonders begrüßen und vorstellen möchte ich Ihnen unsere heutigen Referenten:

Herr Ministerialdirigent Bernd Schmidt vom Niedersächsischen Verkehrsministerium wird uns die wirtschaftliche Bedeutung der A 20 für die Küstenregion vorstellen.

Der aktuelle Planungsstand einschließlich einem Ausblick auf die weiteren Planungsschritte wird uns von den Herren Joachim Delfs und Sebastian Mannl vom Geschäftsbereich Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorgestellt. Herr Delfs ist Leiter des Geschäftsbereichs Oldenburg und Herr Mannl ist als Projektkoordinator für die Planung der Küstenautobahn verantwortlich.

Als weiteren Referenten begrüße ich Herrn Polizeihauptkommissar Jörg Uchtmann, den Leiter der Autobahnpolizei Oldenburg, der aufgrund der täglich gemachten Erfahrungen die besonderen Anforderungen des Güterkraftverkehrs an die Autobahninfrastruktur besonders gut beurteilen kann.



Wir freuen uns, dass Sie sich alle bereit erklärt haben, heute zu diesem Thema vorzutragen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

mit der heutigen Veranstaltung wollen wir Sie nicht nur über die Verwendung Ihres Sponsoring-Beitrags informieren. Wir benötigen auch Ihre weitere Unterstützung bis zur Fertigstellung der Küstenautobahn. Neben Befürwortern gibt es bekanntlich auch Gegner dieser Autobahn. Begründet ist dies zum einen in persönlicher Betroffenheit, wofür auch wir Verständnis haben. Hier gilt es, im Einzelfall Wege für eine gute Lösung zu finden. Den Gegnern, die die Autobahn aufgrund der erwarteten Beeinträchtigungen der Landschaft verhindern wollen, können wir jedoch nicht folgen. Schon beim Bau der A 29, der sogenannte Jade-Linie von Ahlhorn bis Wilhelmshaven, gab es Gegner der 1984 vollendeten Autobahn.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

hätten sich damals nicht die Befürworter, zu denen insbesondere auch die IHK gehörte, durchgesetzt, müssten wir, wie beispielsweise die Bewohner der Region um Stade, immer noch auf unfallträchtigen Bundes- und Landesstraßen verkehren. Man kann sich heute ein Leben ohne A 29 gar nicht mehr vorstellen. Die A 29 wird allgemein auch nicht als landschaftsschädlich angesehen. Dies liegt unter anderem auch daran, dass beim Bau der Autobahn mehr als zehn Prozent der Gesamtkosten

in Höhe von damals 640 Millionen DM, nämlich 68 Millionen DM für die Ausstattung, Bepflanzung und Rekultivierung ausgegeben wurden. Insgesamt wurden mehr als 6 Millionen standortgerechte Gehölze angepflanzt. Das entspricht etwa 20.000 Gehölzpflanzen pro Autobahnkilometer.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, von den Kritikern hören wir auch immer wieder den Satz: Güter gehören auf die Bahn. Dem stimmen wir grundsätzlich zu. Allerdings nur dann, wenn dieses sowohl ökonomisch als auch ökologisch vertretbar ist. Moderne Nutzfahrzeuge sind im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen wesentlich umweltfreundlicher geworden. Die Hersteller haben es geschafft, die Schadstoffemissionen gegenüber 1990 um bis zu 97 Prozent zu reduzieren. Ein 40-Tonnen-Lastzug von heute verbraucht rund ein Drittel weniger Kraftstoff als sein Vorgänger am Ende der 60er Jahre.

Moderne Nutzfahrzeuge sind nicht nur im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen viel umweltfreundlicher geworden. Auch den Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, beispielsweise der Bahn, brauchen sie nicht zu scheuen. Abseits der schnellen Pauschalurteile zeigt sich nämlich, dass es „das umweltfreundlichste Verkehrsmittel“ nicht gibt. Welche Klimabilanz ein Verkehrsmittel hat, hängt sehr stark von den jeweiligen verkehrlichen Rahmenbedingungen im Einzelfall ab. So zeigen jüngste Untersuchungen von Umweltexperten, dass die Bahn zwar tendenziell Klimavorteile bietet, z. B. bei schweren Schüttgütern und im Container-

transport, sofern die Zuglänge ausreichend groß, der Leerwagenanteil gering und die Strecke des Vor- und Nachlaufs ausreichend kurz sind. Sobald bei mindestens einem der Faktoren die Bedingungen aber nicht optimal sind, kann die Bilanz schnell zugunsten des Nutzfahrzeugs umschlagen. Diese Entwicklung wird inzwischen auch von der Verkehrspolitik anerkannt. So sollen zukünftig die mit der Lkw-Maut erzielten Einnahmen der Straßeninfrastruktur zugute kommen und nicht mehr – wie bisher – auch für Investitionen ins Schienennetz verwendet werden.

Zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrszuwächse benötigen wir gerade hier in unserer Region für die Seehafenhinterlandverkehre Bahn und Straße. Wie sich aktuell bei der Diskussion um die erwarteten Containerverkehre auf der Schiene von Wilhelmshaven nach Oldenburg zeigt, führen diese Verkehrszuwächse auch hier zu Handlungsbedarf. Einen Verkehrsträger, der von allen geliebt wird, gibt es nicht und wird es nicht geben.

Dabei sind leistungsfähige Straßen- und Schienenverbindungen äußerst wichtige Erfolgsfaktoren für Unternehmen und werden durch die zunehmende Vernetzung – man kann auch Globalisierung sagen – künftig im nationalen und internationalen Standortwettbewerb eine noch entscheidendere Rolle für unsere Region spielen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Nordwesten ist die grundlegende Voraussetzung für eine wohlstands- und wachstumsorientierte Gesellschaft, für

die individuelle Mobilität auch eine Sicherung der Arbeitsplätze und des Standortes bedeutet.

Mit der Küstenautobahn A 20 schaffen wir parallel zur Küste eine optimale Verbindung zwischen den norddeutschen Häfen und den Wirtschaftszentren, von der unter anderem auch die norddeutsche Industrie und der Handel profitieren werden.

Denken Sie nur an die Luftfahrtindustrie, die Chemische Industrie und die Werften, deren Standorte sich entlang der A 20 befinden. Gleichzeitig kann die A 20 zu einer spürbaren Entlastung der stau- und stör anfälligen Hansalinie A 1 beitragen. In einer von uns mit finanzierten Studie wurde ermittelt, dass ohne die Küstenautobahn bis zu 15.000 Lastwagen mehr auf der A 1 fahren würden. Also kann die A 1 durch die A 20 um fast die Hälfte ihrer Frequenz entlastet werden. Denn selbst nach Fertigstellung der A 1 auf sechs Fahrstreifen wird es aufgrund des prognostizierten Verkehrszuwachses weiterhin staubedingte Engpässe geben. Ein Umstand, der für die Wirtschaft nicht länger akzeptabel ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, dass der Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, am 25. Juni dieses Jahres in der IHK Stade dem Niedersächsischen Verkehrsminister Jörg Bode die Linienbestimmungsunterlagen für die A 20 überreichen konnte, lag auch daran, dass sich das Niedersächsische Verkehrsministerium äußerst engagiert für eine Verlängerung der Ostsee-

autobahn via Elbquerung durch den Wesertunnel bis nach Westerstede eingesetzt hat. Eigentlich sollte die Ostseeautobahn ab der Elbquerung auf kurzem Wege an die Hansalinie bei Sittensen angebunden werden. Für diese kurze Anbindung machten sich auch die Regierungen in Hamburg und Schleswig-Holstein stark. Dass das Bundesverkehrsministerium sich schließlich auf die längere Trasse festlegte, ist auch ein Verdienst Ihres Teams, Herr Schmidt. Hierfür sind wir Ihnen besonders dankbar.

Im Bereich der künftigen Elbquerung wurde im Juni 2010 ein Werbebanner mit einem neu entwickelten Logo aufgestellt (Logo ist von Anfang an eingeblendet). Wir wollen dieses Logo, welches Sie an der Leinwand sehen, künftig auch in unserer Region verwenden und damit für die Küstenautobahn werden. Durch die Bezeichnung „Küstenroute - verbindet mehr“ wurde nach meiner Auffassung ein sympathischer Ansatz für das gefunden, was diese Küstenroute ausmacht:

Nämlich mehr als eine bloße Verbindung zwischen Ost- und Nordsee – mehr als eine Verbindung zwischen den Hafenstandorten, mehr als eine Verbindung zwischen Werken der Luftfahrtindustrie oder der Chemischen Industrie. Küstenroute steht auch für die Entwicklung von wirtschaftlichen Impulsen und die damit verbundene Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen. Küstenroute steht für die notwendige Mobilität und wirtschaftliche Prosperität.