

ISSN 1611-1583  
NR. 2 / 28. JAHRGANG  
JUNI 2013  
14.00 €

# Waterkant

UMWELT + MENSCH + ARBEIT IN DER NORDSEEREGION

WWW.WATERKANT.INFO

## Weservertiefung – vor dem Scheitern?

► Seite 7

## Tiefsee schützen, Seerecht anpassen

► Seite 12 und 17

## BSH-Meeresumweltsymposium

► Seite 20

## 8. Nationale Maritime Konferenz

► Seite 24

Hafen Hamburg • WSV-»Reform« • Muschelgemauschel • Küstenautobahn • Mülldeponie Bremerhaven

Wie das Projekt Küstenautobahn samt Elbquerung schöngerechnet wird

## A 20 auf Schlingerkurs

VON SUSANNE GRUBE

Die A 20 ist bedroht! Mit propagandistischem Trommelfeuer starten die Befürworter der Küstenautobahn Unterschriftenaktionen, verabschieden Resolutionen, bringen Hochglanzbrotschüren unters Volk, suggerieren das Scheitern des Projekts – und werden zugleich nicht müde, mit unrealistischen Aussagen seine baldige Fertigstellung herbei zu dichten. Davon ist die A 20 indes noch meilenweit entfernt. Die A 20 als bedrohte Spezies? Gut so!

*Der breite Widerstand gegen die Küstenautobahn findet entlang der geplanten Trasse mitunter auch skurrile Ausdrucksformen.*

FOTO: PETER MEIWALD

Erst »fiel« Schleswig-Holstein. Nach dem Regierungswechsel hatten die neuen Koalitionspartner – SPD, Grüne und SSW (Südschleswigscher Wählerverband) – vereinbart, die fehlenden Abschnitte ausgehend von Bad Segeberg nach und nach in Richtung Westen zur künftigen Elbquerung zu planen (von einer Aufgabe dieser Planung war allerdings nicht die Rede!). Die vorherige Regierung hatte zunächst einen Abschnitt nahe dieser geplanten Elbquerung bauen wollen, ohne Anbindung an andere Abschnitte. Das sind übliche Erpressungsmanöver beim Bau größerer Straßenprojekte: Man stellt einen Soda-Abschnitt (Soda = steht »so da«) in die Landschaft und dann sind »nur« noch »Lückenschlüsse« nötig, die – das soll wohl jeder einsehen – auch gebaut werden müssen. Solchen Tricks hat die neue Landesregierung eine Absage erteilt, wenn auch nicht der Autobahn an sich. Genug Wirbel gab es trotzdem, die Befürworter sahen auf den betroffenen nassen Marsch- und Moorböden ihre A-20-Felle davon schwimmen.

Dann der Regierungswechsel in Niedersachsen. Auch diese Koalition aus SPD und Grünen erteilt der A 20 keine Absage. Das ist mit der SPD, die sich selbst – warum auch immer – als Infrastrukturpartei bezeichnet, wohl nicht zu machen. Aber es sollen Planungsmittel

abgezogen und umgeschichtet werden, soviel blässgrüne Tönung konnte dem Koalitionsvertrag immerhin beigegeben werden. Aber das genügt offensichtlich als Anlass zu vielschichtigen Aktionen der Autobahnbefürworter.

So wurden Ende Februar in Stade alle von der A-20-Planung betroffenen Landräte zwischen Bad Segeberg in Schleswig-Holstein und Westerstede in Niedersachsen, die beiden Landesverkehrsminister und Vertreter der Wirtschaft zusammengetrommelt, um die so genannte »Stader Erklärung« zu unterzeichnen, in der der schnelle Bau der A 20 gefordert wird. Allerdings war zur Unterzeichnung keiner der Anwesenden legitimiert. Für eine gemeinsame Erklärung der Landräte hätte es Organbeschlüsse aller Beteiligten erfordert, die lagen nicht vor. Es gibt also de facto keine »Stader Erklärung«. Da wundert es nicht, dass die A-20-Gegner auch auf zweimalige Anfrage kein Exemplar der Erklärung im Wortlaut erhalten haben.

Die Begrüßungsrede in Stade hielt Ines Kitzing, Vizepräsidentin der IHK zu Kiel. Ihre Firma betreibt unter anderem zwei Betonwerke. Wer Beton bauen will, muss frühzeitig Beton säen – und das tat Frau Kitzing gründlich. Es mussten so ziemlich alle Pro-A-20-Platitüden herhalten, die bei der IHK zu finden sind, selbstverständlich ohne Rücksicht auf ökologische Schäden oder fehlende Finanzmittel.

Offensichtlich schon mit Fokus auf die Bundestagswahl saßen jüngst die verkehrspolitischen Sprecher der CDU der fünf norddeutschen Länder in Hamburg zusammen. Es ging um die Hinterlandanbindung der Seehäfen. Gefordert wurde alles: Vertiefung von Weser und Elbe, Y-Trasse und natürlich auch die A 20. Dabei hatten die Gegner bereits 2010 wissenschaftlich gesichert und unwidersprochen nachgewiesen, dass sich die A 20 wegen der Ost-West-Ausrichtung für eben diese Hinterlandanbindung gar nicht eignet (1).

Ungeachtet dessen versuchte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, den CDU-Kollegen Zuversicht einzuflößen: Bis 2014, verstieg er sich zu Gewagtem, würden alle Planfeststellungsverfahren für die Trasse beendet sein. Mehr noch: Auch für den Elbtunnel rechnet er mit einer Ausschreibung im kommenden Jahr (2, 3). Alles Märchen, meinen die A-20-Gegner: Bei allen sieben Abschnitten der A 20 in Niedersachsen ist ein Ende der Planfeststellungsverfahren im Jahr 2014 aus verfahrenstechnischen Gründen völlig ausgeschlossen.



Teilweise sollen die Verfahren sogar erst im nächsten Jahr oder noch später eingeleitet werden.

Auch eine so baldige Ausschreibung für den Elbtunnel zu prognostizieren, ist mehr als gewagt. Der Tunnelabschnitt auf schleswig-holsteinischer Seite befindet sich zur Zeit in einem Planänderungsverfahren. Das wird immer dann erforderlich, wenn während des Planfeststellungsverfahrens die Planung wie beispielsweise die Trassenlage verändert wird oder die bisher vorgelegten Planunterlagen grob fehlerhaft oder unvollständig waren. Letzteres ist bei dem Tunnelabschnitt der Fall. Mit einer kurzfristigen Abarbeitung der eingegangenen Stellungnahmen ist nicht zu rechnen. Zum Vergleich: Das Planänderungsverfahren für einen einzigen Abschnitt der A 26 hat knapp vier Jahre gedauert.

**Auch** für den Tunnelabschnitt auf niedersächsischer Seite ist solch ein Planänderungsverfahren vorgesehen. Dieses wurde bisher allerdings noch nicht einmal eingeleitet, ein Planfeststellungsbeschluss in 2014 ist also illusorisch. In beiden Fällen hüben wie drüben muss zudem mit Klagen gerechnet werden, für deren gerichtliche Verhandlung mindestens zwei Jahre anzusetzen sind. Eine Ausschreibung wird erst nach rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen, also nach Abarbeitung der zu erwartenden Klagen, erfolgen – und macht ohnehin erst Sinn, wenn die Finanzierung der Elbquerung gesichert und ein Investor gefunden ist. Die A-20-Gegner haben nun in einem Brief an Enak Ferlemann nachgefragt, wie sich seine Aussagen mit den allgemein üblichen Zeiten für Planfeststellungsverfahren vertragen und ob ihm neue Erkenntnisse vorlägen, die die gesetzlich vorgeschriebenen Planungsabläufe außer Kraft setzen würden. Die Antwort steht noch aus.

Enak Ferlemann ist aber nicht alleine als Märchenerzähler unterwegs. Sowohl in Niedersachsen als auch Schleswig-Holstein trommeln Befürworter, allen voran die IHKn sowie Politiker von CDU und FDP, unwahre Parolen in die öffentliche Landschaft, immer unterstützt von mehr oder weniger hörigen Medien. Sie locken mit Zauberworten wie »Wohlstandsachse« oder »blühenden Landschaften« – und vergessen zu sagen, dass unter dem Asphalt nichts mehr blühen wird. Dabei hat eine aktuelle Studie des »Instituts Verkehr und Raum« der Fachhochschule Erfurt zu den regionalwirtschaftlichen Effekten von neuen Autobahnen einmal mehr den A-20-Gegnern Recht gegeben (4).

Gegenstand der Untersuchung waren nach 1990 neu gebaute Autobahnen, darunter auch die A 20 im Ostseeraum und die A 28 / A 31 im westlichen Niedersachsen. In der Studie wurde untersucht, ob in diesen Regionen

entlang der Autobahnen stärkere Wachstumspulse hinsichtlich Bevölkerungsentwicklung, Bruttoinlandsprodukt oder Arbeitslosigkeit zu verzeichnen sind als in Räumen ohne Autobahnanschluss.

Die Analysen in allen untersuchten Regionen ergaben, dass kein Zusammenhang zwischen Autobahnnähe und positiver wirtschaftlicher Entwicklung nachgewiesen werden kann. Wenn sich in Einzelfällen positive Effekte zeigten, dann in der Nähe von großen Zentren, wie zum Beispiel Bremen oder Hamburg. Dabei war die Nähe der Zentren als Ursache für die Effekte anzusehen.

**Außerdem** lagen bei fast allen Autobahnabschnitten die Baukosten deutlich über den ursprünglichen Schätzungen, wogegen die Verkehrsnachfrage ausnahmslos geringer ausfiel als in den Verkehrsprognosen. Bereits im Vorfeld wurde der Nutzen folglich stark überschätzt. Man kennt das auch von anderen Projekten wie dem Berliner Flughafen, der Elbphilharmonie oder Stuttgart 21. Das hat System.

Alles in allem kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass die großen Erwartungen in neue Verkehrsinfrastrukturen nicht erfüllt werden konnten und der Neubau von Autobahnen grundsätzlich kein zielgerichtetes und wirkungsvolles Instrument zur Wirtschaftsförderung in peripheren Regionen darstellt.

Die A-20-Gegner sehen sich durch die Ergebnisse der Studie bestätigt. Seit Jahren warnen sie vor den überzogenen Hoffnungen, die mit der geplanten A 20 verknüpft werden. In ihrer Pressemitteilung vom 2. Mai 2013 stellen sie fest: »Wir haben hier genau den peripheren

Raum, für den in der Studie keine regionalwirtschaftlichen Effekte nachgewiesen werden konnten. Die A 20 fährt an den Zentren vorbei und mit ihr die potenzielle Wertschöpfung!« Die Belastung dagegen, wie Verlust landwirtschaftlicher Flächen, Lärm, Schadstoffe sowie Zerstörung von Natur und touristischem Potenzial, müsse die Region tragen.

Auch die kürzlich fertig gestellte Eignungsabschätzung (5) für die Elbquerung gibt den Befürwortern wahrlich keinen Anlass zum Jubeln, sondern bestärkt die immer wieder geäußerten Bedenken der Gegner (siehe 6). Laut Gutachten gibt es kein Finanzierungsmodell, das ohne Milliardenaufwendungen des Bundes zu einer Deckung der Gesamtprojektkosten und der Erwirtschaftung einer angemessenen Eigenkapitalrendite eines privaten Investors führe (5, S. 140).

**Selbst** das als »grundsätzlich möglich und machbar« präferierte so genannte F-Modell (Anmerkung: Privatfinanzierung) wird unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Tragfähigkeit als »Grenzfall« bezeichnet. Danach sollen »wesentliche ergebnisbeeinflussende Parameter gewissen Unsicherheiten unterliegen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit daher gefährden können« (5, S. 141). Angesichts dieser schwerwiegenden Unsicherheiten erscheint es

*BMVBS-Staatssekretär Enak Ferlemann (2. v. r.) gehört als CDU-Politiker aus dem Landkreis Cuxhaven zu den eifrigsten Verfechtern der Küstenautobahn – und das muss er sich immer wieder von den Gegnern vorhalten lassen.*

FOTO: HANS-JOACHIM ANDRES



*Eine bedrohte Spezies sind die Elbfähren zwischen Wischhafen und Glückstadt – hier die »Ernst Sturm« –, die im Falle eines Tunnelbaus samt etlicher Mitarbeiter gefährdet wären.*

FOTO: BURKHARD ILSCHNER

unwahrscheinlich, dass sich für dieses Großprojekt ein Investor finden lässt.

Von entscheidender Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit der Elbquerung sind laut Gutachten die Zulaufstrecken. Die gegenwärtige Finanzlage des Bundes wird eine Finanzierung der Zulaufstrecken, die »mehr als zwei Milliarden Euro« (5, S. 15) erfordern, jedoch nicht zulassen.

Das heißt im Klartext, dass kein rentables Finanzierungsmodell allein auf Basis einer Privatinvestition gefunden werden konnte und der Bund mit Milliarden ausgleichen müsste. Der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22 / 20 schreibt in seiner diesbezüglichen Pressemeldung vom 27. März 2013: »Entweder der Bund erklärt, wie er die Elbquerung aus seinem Haushalt finanzieren wird oder die Planungen zur Elbquerung und A 20 müssen sofort eingestellt werden.«

Von der im Gutachten dargestellten Unsicherheit sind offenbar selbst die Gutachter erfasst, denn sie stellen ihren Ausführungen einen so genannten Disclaimer (Verantwortungsablehnung) voran, in dem sie jedwede »Haftung, Gewährleistung oder Verpflichtung, weder ausdrücklich noch implizit, für die Wahrheit, Vollständigkeit oder Richtigkeit« ihres Finanzmodells ablehnen und nicht einmal für die Richtigkeit ihrer Berechnungen und der diesen Berechnungen zugrunde liegenden Informationen eine Verantwortung übernehmen wollen (5).

**Während** Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) trotz der gravierenden Unsicherheiten die Realisierbarkeit in der »Eignungsabschätzung« als nachgewiesen ansieht, werden aus den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen Zweifel laut. Die beiden Landes-Verkehrsminister, Hannovers Olaf Lies und Kiels Reinhard Meyer (beide SPD), halten das in der Eignungsabschätzung dargestellte Mautmodell für »schöngerechnet« und befürchten, dass ein Investor sich entweder gar nicht erst findet – oder später in Schwierigkeiten gerät. In dem Online-Portal SHZ (Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag) heißt es dazu (7): »Tatsächlich hatte ein erster Entwurf der Eignungsabschätzung nur eine Rendite von knapp fünf Prozent vorhergesagt. Das Modell sei daher ‚nicht wirtschaftlich tragfähig‘, hatten Ramsauers Gutachter geurteilt. Daraufhin ließ der Minister sie noch mal mit höheren Mautsätzen (...)



rechnen. Nun ergibt sich eine Rendite von zehn Prozent – allerdings nur, weil die Gutachter davon ausgehen, dass trotz der teureren Maut genau so viele Autos den Tunnel nutzen wie bei der zuvor niedriger angesetzten Maut (...). Vor allem wegen dieser Merkwürdigkeit misstrauen Meyer und Lies dem Konzept von Ramsauer.«

**Das** Misstrauen ist begründet. Die Problematik wird schon in der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur A 20 von 1998 deutlich (8). Dort heißt es: »Allerdings reduziert eine (...) Maut die Verkehrsbelastungen im Tunnel um ein Drittel. Diese Fahrten werden weiterhin auf den bisherigen Routen durchgeführt.« Das würde natürlich die Rendite erheblich senken. Ungeachtet dessen hält Ramsauer an dem Mautmodell fest, das »bei einer 50-prozentigen Anschubfinanzierung wirtschaftlich und grundsätzlich machbar« sei (7). Wie genau das aussehen soll, bleibt allerdings sein Geheimnis. Das Ausbleiben lautstarker Hurra-Rufe nach Vorlage der lange erwarteten Eignungsabschätzung mag erahnen lassen, dass sich auch bei den Verantwortlichen der Jubel über die Ergebnisse in Grenzen hält.

Derweil blieben auch die A-20-Gegner nicht untätig. Am 28. September 2012 wurde das erste von sieben Planfeststellungsverfahren in Niedersachsen eingeleitet. Dabei ging es um den Abschnitt 6, der als Ortsumgehung von Bremerförde erhalten soll. Rund 400 Einwendungen sind bei der Behörde eingegangen, darunter auch die Haupteinwendung der A-20-Gegner über den Rechtsanwalt des Schutz- und Klagefonds gegen die A 22 / 20, der weitere rund 300 Einwender vertritt.

In ihrer detaillierten Haupteinwendung machten die A-20-Gegner zahlreiche Fehler

geltend. Sie entkräfteten das Argument der eigenständigen Verkehrswirkung dieses Abschnitts mit den entsprechenden planungsrechtlichen Konsequenzen, zeigten dezidiert die erhebliche Betroffenheit des europäischen Schutzgebiets an der Oste auf, wiesen falsche Lärmberechnungen nach, stellten die Wirkung der geplanten Kompensationsmaßnahmen komplett in Frage und machten Verstöße gegen geltendes EU-Recht im Hinblick auf den Klimaschutz geltend – um nur einige wenige Kritikpunkte zu nennen. Ein schnelles Verfahren wurde erst mal ausgebremst.

**Noch** rechtzeitig für die Einwendung wurde die Überprüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) der geplanten A 20 durch den renommierten und unabhängigen Verkehrswissenschaftler Prof. Dr.-Ing. Gert Marte aus Bremen fertig (9). Das NKV, das den Nutzen eines Projekts im Verhältnis zu seinen Kosten bewertet, wurde von ihm nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen begutachtet. In seiner Stellungnahme zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projektes kommt er zu dem Ergebnis, dass das vom Bundesverkehrsministerium angegebene Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 schön gerechnet ist und auf rund 1 sinkt, wenn man die zur Schönrechnerei eingebauten so genannten strategischen Fehler beseitigt.

In seinem Fazit schreibt der Verkehrswissenschaftler, dass die Realisierung eines Projektes mit einem NKV von rund 1 »nicht unbedingt sinnvoll« sei. Wenn man Arbeitsplätze schaffen oder erhalten wolle, so Marte, sei es viel effektiver, die Lohnnebenkosten zu senken als die Küstenautobahn zu bauen. Wolle man die Wirtschaftsentwicklung fördern, seien Investitionen in die Bildung wirkungsvoller.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat zu Beginn seiner Amtszeit verlauten lassen, dass er nur noch Projekte mit einem NKV größer 4 realisieren wolle. Ein Schelm ist, wer darin den Grund für das erst 2010 neu »berechnete« hohe NKV von 4,5 für die A 20 sucht. Nach der Berechnung Martes war schon der NKV-Wert aus 2003 überschätzt. Nach Beseitigung der Fehler hätte das NKV damals bei 0,6 gelegen. Nach der Bundeshaushaltsordnung dürfen aber Projekte, deren NKV unter 1 liegt, gar nicht genehmigt werden.

Nachdem die A-20-Gegner bereits 2010 ein Alternativkonzept zur A 20 entwickelt hatten (10), bekamen sie nun Gelegenheit, konkrete Schienenprojekte beim Bundesverkehrsministerium anzumelden. Hintergrund ist die Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015, für den die Grundkonzeption vollständig neu erarbeitet werden soll. Dabei sollen auch Alternativen geprüft werden.

Als umweltfreundlichere, weniger klimaschädliche und kostengünstigere Alternative zur geplanten A 20 hat der Koordinationskreis zehn Schienenprojekte beim BMVBS angemeldet (11). Dabei handelt es sich überwiegend um kleinere Maßnahmen, wie Verbindungskurven, Ertüchtigung oder Ausbau vorhandener Strecken und Herstellung von Überholstrecken. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen überwiegend dem Güterverkehr durch Verbesserung der Hinterlandanbindung dienen und Engpässe der überlasteten Knoten Hamburg und Bremen beseitigen (Bypassfunktion). Außerdem wurde vorgeschlagen, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen, wie eine Röhre des Wesertunnels für den Schienenverkehr genutzt werden könnte und wie hoch der Nutzen wäre.

In Kürze wollen die Gegner noch kleinräumige Straßenprojekte (Ausbau vorhandener Straßen, ggf. Ortsumgehungen) als Alternative zu dem Megaprojekt A 20 anmelden und meinen damit auf der realistischeren Seite zu sein. Denn



Auf zu weiteren Protesten gegen die Küstenautobahn, hier im Landkreis Cuxhaven.

FOTO: PETER SCHÜHLE

bisher wurde noch kein Wort verloren über den riesigen Erhaltungsaufwand für das Bestandsnetz und die fehlenden Finanzmittel. Für Großprojekte bleibt da nicht nur kein Spielraum, sie sind auch gar nicht nötig, die vorhandene Infrastruktur bietet eine gute Grundlage und muss bei möglichen Engpässen nur ergänzt und verbessert werden. Das hat einen unschlagbaren

Vorteil: Solche Maßnahmen sind einfacher und schneller zu realisieren, kostengünstiger und umweltfreundlicher. Allerdings können sich Politiker und Politikerinnen damit nicht so gut profilieren... ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. Grube, Susanne: »Eine Geisterbahn für die Seehäfen«; in: WATERKANT, Jg. 26, Heft 2 (Juni 2011), Seite 23 ff.
2. »Weser-Kurier« vom 25. Mai 2013: »Sorgen um Häfenanbindung«.
3. »Hamburger Abendblatt« vom 25. Mai 2013: »CDU-Verkehrsexperten machen SPD für Staus verantwortlich«.
4. Gather, Matthias, und Kosok, Phillipp – Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (2013): »Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte«. Berichte des Instituts Verkehr und Raum, Band 13. <http://www.db-thueringen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-27288/Verkehr.pdf>
5. Schüller Plan Ingenieurgesellschaft mbH und Investitionsbank Schleswig-Holstein im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): »Eignungsabschätzung für das Projekt Elbquerung im Zuge der BAB A 20 bei Glückstadt«.
6. Grube, Susanne: »Falscher Optimismus, bewusste Fehlinformation«; in: WATERKANT, Jg. 24, Heft 2 (Juni 2009), Seite 25 ff.
7. Online-Portal shz.de des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags vom 9. April 2013: »A 20: Norden lehnt Maut-Modell ab«.
8. Verkehrswirtschaftliche Untersuchung A 20 – Großräumige Umfahrung Metropolregion Hamburg. Von der offiziellen Gutachtergruppe A 20 erstellt im Februar 1998: [http://www.a-20.de/ARGUMENTE/Gutachten\\_zur\\_A20/Gutachtergruppe%20A%2020%201998.doc](http://www.a-20.de/ARGUMENTE/Gutachten_zur_A20/Gutachtergruppe%20A%2020%201998.doc)
9. Marte, Gert (2012): Stellungnahme zur Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts A20 Westerstede-Lübeck. <http://www.verkehrswissenschaftler.de/stellung.htm>
10. Grube, Susanne: »Wir können auch anders...«; in: WATERKANT, Jg. 25, Heft 2 (Juni 2010), Seite 24 ff.
11. siehe Pressemitteilungen <http://www.a22-nie.de>, Projektliste unter [http://www.a22-nie.de/wp-content/uploads/2013/04/BVWP-2015\\_Projektanmeldung-Schiene\\_KOK\\_2013-03-29.pdf](http://www.a22-nie.de/wp-content/uploads/2013/04/BVWP-2015_Projektanmeldung-Schiene_KOK_2013-03-29.pdf).