

**Rede von Minister Walter Hirche
anlässlich der Informationsveranstaltung
„Vollgas für die Küstenautobahn A22“
„Aktueller Stand zur A22- weitere Perspektiven“
am 28.04.2006**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Anrede,

ich danke Ihnen herzlich für die Einladung zu Ihrer Informationsveranstaltung „Vollgas für die A22“.

Ich bin überzeugt, dass das Motto dieser Veranstaltung die ‚Zielstrebigkeit‘ und die ‚Tatkraft‘ einer ganzen Region widerspiegelt, einer Region, die nach vorn durchstarten will.

Die niedersächsische Landesregierung unterstützt Ihr Streben mit besten Kräften und in vollem Umfang. Die aktuelle niedersächsische Verkehrspolitik ist Teil dieser Unterstützung.

Mobilität ist das A und O in einer auf Wachstum und neue Beschäftigung ausgerichteten Volkswirtschaft. Mobilität ist Voraussetzung für mehr Freiheit und Lebensqualität. Sie bildet die Grundlage für das soziale Miteinander von Menschen und für die Erschließung von Lebensräumen.

Mobilität dient Unternehmen, Kunden und Beschäftigten gleichermaßen und verschafft den Unternehmen das leistungsfähige Umfeld, das sie brauchen. Der Infrastrukturausbau ist Daueraufgabe des Staates und wichtiges Steuerungsinstrument in der regionalen Strukturpolitik zur Stärkung unserer niedersächsischen Regionen im nationalen und internationalen Standortwettbewerb.

Durch Ausbaumaßnahmen und Verbesserungen in den Bereichen Straße, Schiene, Luftverkehr, Wasserstraße und Hafen wird die Erreichbarkeit aller Wirt-

schaftsteilnehmer, der Austausch von Gütern und Dienstleistungen nachhaltig gestärkt. Die Anforderungen an ein funktionierendes Verkehrssystem sind in einem Flächenland wie Niedersachsen besonders hoch und Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaftswachstum in unserem Land.

Die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsprojekte hat unmittelbar wachstums- und beschäftigungswirksame Auswirkungen für die Ansiedlung von Investitionsvorhaben. Niedersachsen begrüßt und unterstützt daher ausdrücklich entsprechende Initiativen.

Die bedarfsgerechte Anbindung aller Wirtschaftsräume durch verkehrsgerechte **Bundesfernstraßen** - insbesondere der **Bundesautobahnen** -, und auch durch die Verbesserung des Schienennetzes und den Ausbau der Wasserstraßen ist für die wirtschaftliche Entwicklung aller Regionen Niedersachsens dringend geboten.

Anrede,

Verkehrspolitik muss die Zukunft im Blick haben. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2015 der Personenverkehr um rund 20 % und der Güterverkehr um rund 60 % zunehmen werden. Dies ist eine riesige Herausforderung für die Verkehrspolitik, vor allem wenn man sich vor Augen hält, wie hoch die Verkehrsdichte schon heute auf vielen Autobahnen ist. Heute müssen Projekte geplant werden, die auch noch den Ansprüchen von Übermorgen genügen sollen.

Die Experten sind sich einig, dass dabei der Zuwachs des Güterverkehrs vor allem auf der Straße stattfinden wird. Auch wenn möglichst viele Güter auf die Bahn sollten, wird man vor allem massiv in den Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur investieren müssen, um den Verkehrszuwachs bewältigen zu können.

Niedersachsen ist ein Transitland. Wir wissen, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten 10 bis 15 Jahren noch deutlich steigen wird.

Für die Realisierung aller unserer wichtigen Verkehrsprojekte haben wir gute Gründe:

- Niedersachsen liegt in zentraler Lage Deutschlands und im Schnittpunkt der europäischen Transitverkehre. Daher ist ein gut ausgebautes Bundesfernstraßennetz von uneingeschränkter vitaler Bedeutung.
- Niedersachsen ist der zentrale Logistikstandort im Norddeutschen und darüber hinaus im Nordeuropäischen Raum.
- Mit der EU-Ost-Erweiterung wird die Verkehrsbelastung – insbesondere Güterverkehre - weiter zunehmen.

Die Bedeutung der Küstenautobahn A 22 erneut im Einzelnen darzulegen, hieße „Eulen nach Athen zu tragen“.

Entscheidend ist, dass die Küstenautobahn A22 eine weit über die Landesgrenzen und Grenzen der Bundesrepublik hinausgehende struktur- und verkehrspolitische Dimension hat – vor allem mit Blick auf Europa und die Osterweiterung.

Mit der Küstenautobahn erhalten wir eine dringend erforderliche, zusätzliche, leistungsfähige Fernstraßenverbindung, die den Ostseeraum über Norddeutschland und zugleich die Seehäfen an das Rhein / Ruhrgebiet bzw. die angrenzenden europäischen Wirtschaftsräume anbindet.

Die Untersuchungen zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 belegen die unterdurchschnittliche Erschließung des nordwestdeutschen Küstenraumes. Die Bevölkerung und der Tourismus sind ständig aber zunehmend auf eine effiziente Verkehrsinfrastruktur angewiesen.

Das waren Gründe genug, warum sich das Land Niedersachsen, die Wirtschaft und die Kommunen sehr früh dafür ausgesprochen haben, das für die Entwicklung der niedersächsischen Küste so wichtige Projekt so schnell wie möglich zu realisieren.

Seit dem 16.10.2004 ist das neue Fernstraßenausbauänderungsgesetz In Kraft getreten. Damit liegt ein neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vor.

Die A 22 ist darin mit einer Länge von rd. 113 km und Baukosten von rd. 844 Mio. € im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ ausgewiesen.

Ausgelöst durch die Fertigstellung der A 20 in Mecklenburg – Vorpommern sowie die Planungen für die A 20 in Schleswig - Holstein, den in 2004 in Niedersachsen erreichten Lückenschluss der A 31, die Fertigstellung des Wesertunnels sowie die Planungen für den Jade-Weser-Port hat die Diskussion über die Notwendigkeit einer Küstenautobahn A 22 sehr deutlich an Dynamik gewonnen.

Wegen der hohen strukturpolitischen Bedeutung für die Küstenregion haben Wirtschaft und Gebietskörperschaften den schnellen Beginn der konkreten Projektplanung verlangt.

Auf diese Herausforderung haben die drei Partner Land, Wirtschaft und Kommunen innovativ reagiert.

Die Kosten für die Planung werden von den drei Partnern zu je einem Drittel getragen. Erstmals wird so für eine großräumige Straßenplanung ein "Public Private Partnership" - Projekt auf den Weg gebracht.

Anrede...

Hierfür an dieser Stelle meinen Dank und meine Anerkennung für dieses beispielhafte Engagement.

Das Land Niedersachsen hat die Planungen deshalb sofort in Angriff genommen - und ist mittlerweile einen großen Schritt nach vorn gekommen.

Herr MR Pfeiffer wird im Anschluss darüber berichten.

Mit der Verwirklichung der Küstenautobahn A22 wird in Niedersachsen die begründete Hoffnung verbunden:

1. eine optimale küstenparallele Verbindung zu den großen nordeuropäischen Häfen und Wirtschaftszentren sowie zu den deutschen Ostseehäfen zu schaffen,
2. über einen wichtigen Standortfaktor zu verfügen, um die wirtschaftlichen und touristischen Potenziale der Region deutlich besser nutzen zu können, und
3. die Entwicklung von strukturschwachen Teilräumen im nördlichen Niedersachsen, und darüber hinaus im westlichen Schleswig-Holstein und in Mecklenburg-Vorpommern zu fördern.

Anrede,

mit dieser neuen Ost-West-Verbindung kann der Ballungsraum Hamburg umgangen und es können die bereits vorhandenen festen Ostseequerungen zwischen Dänemark und Schweden effektiv genutzt werden.

Zugleich wird durch die Küstenautobahn der zunehmenden strategischen Bedeutung der Vernetzung der Häfen in der Nordseerange mit denen in der Ostsee (z.B. Puttgarden, Lübeck) Rechnung getragen.

Vor dem Hintergrund eines zusammenwachsenden Europas und der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes bekommt die Küstenautobahn A 22 daher eine herausragende Stellung für die wachsende Infrastrukturnachfrage.

Die Küstenautobahn A 22 erfüllt in jeder Hinsicht den Grundgedanken des Trans-europäischen Netzes, die Verbindung von Wirtschaftsregionen und die Erschließung strukturschwacher Gebiete bzw. Randgebiete zu erreichen.

Die wesentliche Verkehrsachse im Nordwesten Niedersachsens ist zurzeit die hoch belastete Bundesautobahn A 1. Mit dem Bau der Küstenautobahn wird eine neue – von der A 1 unabhängige – Ost-West-Verbindung entstehen.

Darüber hinaus werden das Verbindungsstück zwischen der A 28 und der A 1 – die B 322 – im Bereich von Delmenhorst sowie die Bundesstraßen in der Region genauso entlastet wie der Autobahnring Oldenburg.

Die vorhandenen Querungen der Weser und der Elbe im Zuge der A 1 werden endlich durch leistungsfähige Flussquerungen im Küstenraum ergänzt.

Anrede...

Die raumstrukturellen und verkehrsrelevanten Schlüsselindikatoren der Küstenautobahn A 22 für Niedersachsen wären schon Grund allein auf die schnelle Realisierung der Küstenautobahn hinzuarbeiten.

Doch daneben gibt es wesentliche **Bundesländerübergreifenden Aspekte**, wie:

- Die Überwindung der verkehrlichen Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Untereibegebiet.
- Das verkehrliche Zusammenwachsen der vier deutschen Nordseeanrainerländer (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein) sowie darüber hinaus Nordrhein-Westfalens und Mecklenburg-Vorpommerns.
- Verkehrliche Entlastungseffekte für Hamburg und Bremen („Bremer Kreuz“, Elbtunnel). Die Ballungszentren Bremen und insbesondere Hamburg stellen derzeit Engpässe dar, die in vielen Fällen zu unkalkulierbaren Transportzeiten führen.

Die **internationalen Aspekte** müssen jedoch im zusammenwachsenden Europa deutlich herausgestellt werden:

- Zusammenrücken zwischen Nordsee- und Ostseeanrainerländern.

- Unterstützung der Verlagerung von internationalen Verkehren von der Straße auf das Wasser (Road to Sea).
- Etablierung einer durchgehenden Autobahn von Osteuropa/Skandinavien bis in die Niederlande.
- Bessere und kostengünstigere Erreichbarkeit des Ruhrgebietes, von Benelux, Frankreich, Skandinavien und Osteuropa.
- Verbesserung der Ost-West-Verkehre im Hinblick auf die Osterweiterung der EU.

Anrede...

Für die wirtschaftliche Entwicklung und das Mobilitätserfordernis eines großen Flächenlandes wie Niedersachsen ist die konsequente, zügige Realisierung wichtiger Schlüsselprojekte ein absolutes „Muss“. Jedoch haben wir zurzeit zwei gegenläufige Entwicklungen. Auf der einen Seite die Zunahme des Verkehrs insgesamt und auf der anderen Seite den Mangel an für die erforderlichen Bauvorhaben notwendigen öffentlichen Mittel zum richtigen Zeitpunkt.

Die klassische Haushaltsfinanzierung stößt an ihre Grenzen!

Anrede...

Wie erreichen wir die zügige Realisierung unserer Verkehrsinfrastrukturprojekte?

Niedersachsen setzt in dieser Situation verstärkt auf ‚Alternative Finanzierungskonzepte‘. Das Thema wird uns bis zur endgültigen Fertigstellung der A 22 begleiten, insbesondere wenn wird dem zeitlichen Druck gerecht werden wollen.

Beispiele für Kooperationsmodelle bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in Niedersachsen sind:

- Der **6-streifige Ausbau der A 1** im Bereich Hamburg – Bremen nach dem sog. A-Modell.
- Die beabsichtigte Realisierung der neuen **Elbquerung im Zuge der A 20** nach dem sog. F-Modell.
- Die Planung der **Küstenautobahn A 22** mit der Dreiteilung der Planungskosten zwischen den Kommunen, der Wirtschaft und dem Land Niedersachsen und nicht zuletzt:
- der bereits im vergangenen Jahr fertig gestellte **Lückenschluss der A 31** haben daher richtungweisenden Pilotcharakter.

Das Beispiel **A 31** symbolisiert für mich in beeindruckender Weise das Zusammenwachsen unserer Nordwest- Regionen und darüber hinaus mit den südlich gelegenen Ballungszentren Nordrhein-Westfalens und den angrenzenden niederländischen Provinzen.

Diese Straße hat die Region und auch Ostfriesland und das Emsland zusammengeschweißt.

Die Realisierung dieser Maßnahme konnte – wie wir alle wissen – nur durch das zusätzliche erhebliche finanzielle Engagement der Region, der niederländischen Regionen, der Wirtschaft und des Landes Niedersachsen früher als geplant vollendet werden. Wir alle wissen aber auch, dass die hier gewählte Art der Finanzierung aus verschiedenen Gründen nur einmalig sein kann.

Das von dieser Maßnahme ausgehende positive Signal jedoch wurde auch in anderen Landesteilen gehört.

A1 - A-Modell

Der sechsspurige Ausbau der A 1 zwischen dem Autobahndreieck Buchholz und dem Bremer Kreuz ist bundesweit eines der ersten 5 Modellprojekte.

Für die Dauer von 30 Jahren gewährleistet ein Konzessionsnehmer den Ausbau, die Erhaltung, den Betrieb und die Finanzierung der BAB (A-Modell). Damit werden für diesen Streckenabschnitt die Aufgaben der Auftragsverwaltung des Landes an den Konzessionsnehmer abgegeben. Als Entgelt für seine Leistung erhält dieser die aus der Strecke eingefahrene LKW- Maut.

Die **Küstenautobahn A22** wird für uns ebenfalls ein Pilotprojekt für eine alternative Baufinanzierung sein müssen. Jeder weiß, dass eine Finanzierung im Rahmen des normalen Straßenbaubudgets des Bundes als Projekt des „Weiteren Bedarfs“ erst nach 2015 möglich ist. Wie es dann mit den Staatshaushalten aussieht, weiß niemand. Auf jeden Fall ist eine solche Zeitperspektive völlig inakzeptabel für dieses für die Erschließung der Küstenregion so wichtige Projekt mit europäischer Dimension!

Es bedarf entweder einer auf die Schlüsselprojekte ausgerichteten Schwerpunktfinanzierung außerhalb des jährlich den Bundesländern zugewiesenen Finanzbudgets oder aber - sehr viel wahrscheinlicher - alternativer Finanzierungskonzepte.

Einerseits hat Ministerpräsident Christian Wulff aktuell in einem Schreiben an die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die Bedeutung der Küstenautobahn A22 unterstrichen und für ein Sonderprogramm zur Finanzierung der norddeutschen Autobahnen geworben. Andererseits hat sich das Land Niedersachsen mit alternativen Finanzierungskonzepten bei den Verkehrsprojekten der Zukunft bereits frühzeitig den neuen Herausforderungen gestellt.

Der Mut und die Bereitschaft, innovativ Kooperationen zwischen Wirtschaft, Region und öffentlicher Hand einzugehen, verknüpft mit professionellem Handeln der für Planung und Bau verantwortlichen Institutionen, wird Projekte wie dieses vorantragen.

Der Erfolg braucht Zukunft derartige Kooperationen, die letztendlich einen festen Konsens in der Region voraussetzen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit..