

Wahlprüfsteine zur A 20 im Rahmen der Bundestagswahl 2013						
angefragt und ausgewertet vom "Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20"						
	CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke	Freie Wähler
	Wahlkreis 26 Friesland					
Fragen	Hans-Werner Kammer	Karin Evers-Meyer	Alexander von Fintel	Lübbo Meppen	Ralph T. Niemeyer	Udo Striess-Grubert
Eine aktuelle Studie der FH Erfurt kommt 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. Frage: Kennen Sie diese Studie und beziehen Sie gegebenenfalls deren Ergebnisse in Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 mit ein?	keine Antwort	Antworten durch SPD-Parteivorstand: In der Wissenschaft gibt es sehr unterschiedliche Ansichten, welche Auswirkungen Verkehrsprojekte für die regionale Wirtschaftsentwicklung haben. Unser Ansatz ist, dass in jedem Einzelfall untersucht und nachgewiesen werden muss, ob es bei einem Verkehrsprojekt positive regionale wirtschaftliche Effekte gibt. Neben der Bedeutung für das Gesamtnetz der Bundesverkehrswege fließen die regionalen wirtschaftlichen Effekte mit in die Priorisierung von einzelnen Bundesverkehrsprojekten ein. Insgesamt muss es ein positives Kosten-Nutzen- Verhältnis der Aus- und Neubaumaßnahme geben, damit es in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Die bisherigen Planungen haben bei den weiteren Bauabschnitten für die Fortführung der A20 ein positives Kosten- Nutzen-Verhältnis ergeben.	Ja, diese Studie ist mir bekannt. Und ich freue mich, dass die aktuelle Vergleichsstudie des Erfurter Insituts belegt hat, dass der Bau weiterer Autobahnen auch für unsere Region kein sinnvolles Mittel zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung unseres Lebensraumes und Wirtschaftsstandortes ist.	keine Antwort	ich kenne die Studie nur vom Hören-Sagen, bin aber statt eines Neubaus für den umweltverträglichen Ausbau der bestehenden Verkehrswege. Bei der geringen Bevölkerungsdichte in unserer und den angrenzenden Regionen scheint mir dies ausreichend, denn auch in Irland, durchaus vergleichbar, haben wir etliche Ausbaustrecken, die sich in die Landschaft einfügten, weil zum Teil Jahrhunderte alte Wege genutzt wurden, in den letzten 15 Jahren hinzugebaut bekommen und nur wenige Autobahnen. Der Verkehr ist dort sehr gut geregelt und ähnlich dürfte es auch bei uns sein.	Die Studie ist uns bekannt. Sie bezieht sich jedoch auf „Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen“. Auf die schwierige strukturelle Wirtschaftssituation der neuen Bundesländer – die sicherlich auch die Entfaltung der Potenziale neuer Fernstraßeninfrastruktur behindert hat - muss an dieser Stelle nicht besonders hingewiesen werden. In der zusammen-fassenden Schlussfolgerung dieser Studie wird darauf hingewiesen, dass nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen die Aussage treffen, dass es einen linearen Zusammenhang zwischen Infrastrukturausbau und regionaler Beschäftigungsentwicklung gibt. Gleichmaßen belegt die Studie, dass unbestritten und empirisch hinreichend belegt ist, dass allein aus dem Bau und den Betrieb von Autobahnen direkte Beschäftigungseffekte erwachsen. So weist die Studie auch daraufhin, dass „mögliche sekundäre Beschäftigungswirkungen von Autobahnen infolge der verbesserten Erreichbarkeit von Regionen“ daher umstritten sind. „Insbesondere für das Gebiet der alten Bundesländer ist in zahlreichen Untersuchungen nicht mehr hinreichend belegbar, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit wirtschaftlichem Wachstum einhergehen muss.“ Die Autobahnen A 28 und A 31 (die in der erwähnten Studie ebenfalls betrachtet wurden und wesentlich besser abschnitten) haben im Übrigen für unsere Region einen erheblichen wirtschaftlichen Fortschritt mit sich gebracht – war die Nordwestregion bis vor einigen Jahren noch das Armenhaus Niedersachsens, so liegen wir jetzt im Landesdurchschnitt. Selbstverständlich haben wir die Ergebnisse dieser Studie, aber auch andere Informationen in unsere Arbeit und unsere Entscheidung einbezogen. Dennoch sehen wir insbesondere bei dieser Studie den wissenschaftlichen Beleg für Niedersachsen als nicht gegeben an. So hat es in der Vergangenheit, insbesondere für das Flächenland Niedersachsen, bei Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch positive Effekte gegeben (A 28 und A 31, siehe oben)

<p>Wegen ihrer Ost-West-Ausrichtung ist die A 20 für den nach Süden ausgerichteten Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen nicht geeignet. Nur 4 % der Güter aus den Seehäfen könnten über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen. Auch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt, „dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird“. Frage: Werden diese Erkenntnisse Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 beeinflussen?</p>		<p>Für die SPD ist es wichtig, dass bei der Bewertung eines Neu- und Ausbauprojekts bei Bundesverkehrsprojekten der Nutzen für das gesamte Bundesverkehrsnetz positiv ist. Für uns sind der Ausbau von Knoten und Engpässen im Gesamtnetz nach dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur die erste Priorität. Entsprechend werden wir auch den Weiterbau der A20 bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 einordnen.</p>	<p>Seit vielen Jahren setzen wir GRÜNE uns gemeinsam mit den BfL und den Naturschutzverbänden der Region mit der Propaganda auseinander, dass eine A22/A20 der Hinterlandanbindung nicht nur des Jade-Weser-Ports unbedingt notwendig sein soll. Dass dem nicht so ist, sondern dass Investitionen in die Entlastung der Eisenbahnknoten und in eine Verstärkung der Eisenbahnnetze hier deutlich effektiver zum Ziel führen, sagen wir eindeutig und seit langem.</p>		<p>Güterverkehr sollte ohnehin auf die Schiene und selbst wenn der Jade Weser Port mal eines Tages mehr als ein oder zwei Schiffe pro Tag begrüßen wird, wäre da der Anschluss per Schiene die ökologischere und sinnvollere Lösung.</p>	<p>Würden wir lediglich davon ausgehen, den Hauptstrom der Güter aus Seehäfen nur in den Süden auszurichten, wäre der Ausbau der A 20 für diesen Zweck sicherlich zu überdenken. Die Seeverkehrswirtschaft und Logistik verweist aber auch auf die Güterströme in Ost-West und umgekehrter Richtung und hat sogar eine Erweiterung der Elbquerung für diesen Zweck als wünschenswert erachtet. Die Bedeutung der A 20, insbesondere für die Verkehre von West nach Ost und umgekehrt, darf deshalb nicht unterschätzt werden. Zugleich hat die A 20 eine entlastende Bedeutung für die A 1, die auch nach dem erfolgten Ausbau immer wieder an Kapazitätsgrenzen stößt.</p>
<p>Offiziell werden die Kosten für die A 20 allein auf niedersächsischem Gebiet auf 1,27 Mrd. Euro veranschlagt. Etwa die Hälfte der Trasse wird über Moorböden führen. Erhebliche Kostensteigerungen sind absehbar. Nach Expertenschätzung in der Verkehrskommission des CDU-Wirtschaftsrates betragen die Gesamtkosten für den Bau von einem Kilometer Autobahn in Deutschland durchschnittlich 26,8 Mio. Euro. Für die A 20 sind danach Kosten von über 3 Mrd. Euro zu erwarten. Hinzu kommen noch weitere Kosten zur dann notwendigen Elbquerung von derzeit über einer Milliarde Euro, was ebenfalls als deutlich zu niedrig angesehen werden kann. Frage: Werden Sie sich dafür einsetzen, die Finanzmittel von insgesamt über 4 Milliarden Euro und vermutlich deutlich mehr für die A 20 bereit zu stellen?</p>		<p>Die SPD will die Investitionsmittel im Verkehrshaushalt um 20 Prozent auf jährlich 12 Mrd. Euro erhöhen und somit pro Jahr 2 Mrd. € mehr als bisher für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen. Zur Gegenfinanzierung werden wir für einige wenige den Spitzensteuersatz erhöhen und eine Vermögenssteuer einführen. Außerdem wollen wir die Lkw-Maut auf alle Straßen ausweiten und auch die Mehreinnahmen daraus ohne Abstriche in Erhalt und Ausbau der Verkehrswege investieren. Von einer Ausweitung der Lkw-Maut auf die Bundesstraßen erwarten wir jährliche Zusatzeinnahmen von rd. 2 Mrd. Euro. In welche Verkehrsprojekte die bestehenden und zusätzlichen Mittel des Bundeshaushalts in welchem Umfang in welches Projekt fließen werden, entscheiden wir auf der Basis der Priorisierung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 in den kommenden Verhandlungen über die Aufstellung der Bundeshaushalte.</p>	<p>Nein, auf keinem Fall. Dieses Projekt ist verkehrlich und ökonomisch sinnlos und ökologisch nicht zu verantworten. Die Mittel, für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, werden für den Erhalt des Bestandsnetzes, insbesondere der Ingenieurbauwerke im Verkehrsnetz benötigt. Selbst für den Straßenerhalt und die nötigen Verstärkungen des Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes sind die Mittel schon knapp, so dass eine Priorisierung von kostengünstigsten und ökologisch unschädlichsten Verkehrsträgern notwendig ist. Steuererhöhlungen zur Finanzierung des Straßenbaus lehne ich ab.</p>			<p>Wir werden uns, sofern wir im Bundestag Verantwortung übernehmen dürfen, für die Bereitstellung der Mittel für den Ausbau der A 20 entscheiden. Diese Entscheidung ist uns, allein wegen der bisher schon fehlenden 7 Milliarden Euro für die Instandsetzung bestehender Verkehrsinfrastruktur nicht leicht gefallen. Dennoch sind wir der Überzeugung, dass nur intakte und zügige Verkehrsverbindungen wirtschaftliche Kontinuität und Weiterentwicklung ermöglichen. Dies gilt sowohl für den Ausbau von Straßen, aber auch von Schienen- und Wasserwegen. Eine Umschichtung zur Finanzierung sehen wir FREIEN WÄHLER ebenso wenig vor, wie die Erhebung einer Pkw Maut. Geprüft werden muss, ob die Mittel, die im Bundeshaushalt für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geplant sind auch mit Steuereinnahmen, die diesem Zweck dienen sollen, finanziert werden können. Allein aus den Kfz-Steuern und der LKW-Maut werden jährlich mehr als 50 Mrd. Euro in den Bundeshaushalt gespült – bislang wird davon aber nur ein Bruchteil für den angegebenen Zweck – Verkehrsinfrastruktur – bereitgestellt.</p>
<p>Falls Sie sich für eine Finanzierung einsetzen werden, woher sollen Ihrer Meinung nach die Finanzmittel kommen:</p>						
<p>Soll dies durch Umschichtung innerhalb des Bundesverkehrshaushalts geschehen mit der Konsequenz, dass dann weniger für den Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur getan werden kann?</p>						
<p>Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrsministeriums schrumpfen und – falls ja – welche Ressorts?</p>						

<p>Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?</p>						
<p>Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten. Frage: Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?</p>		<p>Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 setzen wir uns unabhängig von der Diskussion über den weiteren Ausbau der Bundesautobahn A20 für eine verkehrsträgerübergreifende Planung der Bundesverkehrswege ein. Dabei müssen innerhalb eines Korridors bei der Planung von neuen Bundesverkehrswegen die Möglichkeiten aller Verkehrsträger alternativ untersucht werden.</p>	<p>Natürlich. U.a. für die Anbindung des JadeWeserPorts wird man einiges unternehmen müssen. Darüber hinaus müssen wir die Bedarfsanalyse noch einmal kritisch hinterfragen. Die praktischen Erfahrungen mit Verkehrsinfrastrukturbauten zeigen in der Regel, dass die prognostizierten Verkehrszahlen bei weitem nicht erreicht werden. Ungebrochenes Wachstum wird es auf die Dauer nicht geben können – und darauf müssen wir vorausschauend schon heute unsere Investitionsentscheidungen ausrichten.</p>		<p>Güterverkehr sollte ohnehin auf die Schiene und selbst wenn der Jade Weser Port mal eines Tages mehr als ein oder zwei Schiffe pro Tag begrüßen wird, wäre da der Anschluß per Schiene die ökologischere und sinnvollere Lösung.</p>	<p>Sollten sich in der Zukunft andere als die bisherigen Ansätze und Lösungsmöglichkeiten ergeben, wären wie bereit, über den Ausbau der A 20 erneut nachzudenken und unsere Entscheidung zu revidieren. Zurzeit stellt sich der Ausbau, trotz seiner Langfristigkeit als schnellste umsetzbare Alternative dar. Der Ausbau und die Erweiterung vorhandener Schienen- und Wasserwege wären aus unserer Sicht um ein vielfaches komplizierter und würden die Umwelt erheblicher belasten, als der Ausbau der A 20.</p>
<p>Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert. Frage: Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?</p>		<p>Die SPD hält den Bau der A20 unter Berücksichtigung der derzeit bekannten Kosten des Projekts für wichtig und richtig, um die verkehrliche Anbindung Norddeutschlands zu verbessern.</p>	<p>Nein, aber nicht nur aus Kostengründen, sondern eben auch aus Natur- und Klimaschutzgründen.</p>			<p>Für die seinerzeit gebaute A 28 wurde eine ähnliche Prognose veröffentlicht. Dennoch ist diese Autobahn, nicht zuletzt durch den wachsenden Seehafenumschlag, aber auch durch Ansiedlung von Gewerbeflächen an oder in unmittelbarer Nähe zur Autobahn heute sehr gut frequentiert. Der Verkehr auf der A2 wird dadurch eine Entlastung erfahren und die A20 wird sicherlich ihre Bedeutung erlangen. Der Ausbau der A 20 ist auch für die sogenannte „Nord-Range“ unserer Hafenstädte von Bedeutung. Insofern halten wir die Kosten für vertretbar.</p>
<p>Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Frage: Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?</p>		<p>Die SPD setzt sich bei allen Bundesverkehrsprojekten dafür ein, dass die im Planfeststellungsbeschluss für das jeweilige Bauvorhaben festgelegten Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden und die dafür notwendige Finanzierung gesichert ist.</p>	<p>Da ich den Bau einer A20 ablehne, werde ich überhaupt kein Geld für dieses Projekt zur Verfügung zustimmen. Außerdem: Flächenverluste für die Landwirtschaft werden angesichts der Landknappheit finanziell gar nicht auszugleichen sein. Auf Geld kann man keine Lebensmittel anbauen.</p>			<p>Ausgleichsmaßnahmen sind bei Eingriffen in die Natur gesetzlich zwingend vorgeschrieben, sind also nicht politisch disponibel. Ausgleichsmaßnahmen und die dafür erforderlichen Mittel werden von den FREIEN WÄHLERN nicht in Frage gestellt. Dies vorweg geschickt beantworte ich Ihnen diese Frage mit einem Auszug aus unserem „Programm für Deutschland“: Eine gesunde Umwelt ist kein Selbstzweck, sondern sichert und verbessert nachhaltig das Zusammenspiel zwischen Natur-, Lebens- und Wirtschaftsräumen für die Menschen heute und für künftige Generationen. Wir wollen die Schöpfung bewahren und die natürlichen Lebensgrundlagen schützen. Wir sind uns unserer Verantwortung für die nachfolgenden Generationen bewusst. Umweltpolitik beginnt im Bewusstsein der Bürger vor Ort und muss bis in die internationale Politik hinein verfolgt werden. Insofern werden wir für eine weitestgehend umweltschonende und umwelterhaltene Vorgehensweise plädieren.</p>

<p>Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundestagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?</p>		<p>Mit der Fertigstellung der A20 mit einer Elbquerung bei Glückstadt und der Fortführung in Niedersachsen binden wir wichtige Regionen in Norddeutschland an die Wachstumsregionen in Europa an. Entsprechend unterstütze ich den Weiterbau der BAB A20 und werde mich dafür einsetzen, dass das Projekt im Deutschen Bundestag die notwendige Unterstützung bekommt.</p>	<p>Es gibt aus meiner Sicht viele Gründe gegen die A 20 und keine Gründe dafür. Dazu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende verkehrliche Notwendigkeit • Nicht belegbarer regionalwirtschaftlicher Nutzen • Ökologischer Schaden • Falsche Richtung für zukunftsfähige Mobilität • Nicht kompensierbare Flächenverluste • Schaden für den Tourismus in der Region • Nicht-Finanzierbarkeit <p>Ich werde mich gegen dieses Projekt wehren, ob ich in den Bundestag einziehe oder nicht</p>		<p>Ich werde mich als Abgeordneter im Deutschen Bundestag stets für nachhaltige Projekte und gegen Lobbykriege à la S21, Jade Weser Port, BER und Elbphilharmonie wenden und alles dafür tun, daß unsere Fraktion auf den Verkehrsausschuß und den Bundeswegeplan entsprechenden einfluß nimmt. Darüberhinaus würde ich eine Volksbefragung vorantreiben, damit die Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Regionen gehört werden. In der Anlage sende ich Ihnen meine aktuellen Wahlplakate und Flyer zu und stehe für weitere Fragen sehr gerne zur Verfügung.</p>	<p>Ich habe mich aus eben den Gründen, die ich Ihnen in Ihren Fragen beantwortet habe, für den Ausbau der A 20 entschieden. Diese Entscheidung ist mir, trotz gründlicher Abwägung, nicht leicht gefallen. Dennoch ist es Aufgabe der Politik, neben einem lebenswerten Umfeld auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen zu schaffen, unter denen unsere Bürgerinnen und Bürger dieses Umfeld auch als tatsächlich lebenswert empfinden. Das ist einer der Punkte, für die ich mich mit einem erfolgreichen Bundestagsmandat einsetzen werde. Die Bürgerinnen und Bürger haben einen Anspruch auf klare Positionen vor der Wahl, die dann auch eingehalten werden – die Grünen haben sich vor der Landtagswahl in Niedersachsen klar gegen die A 20 ausgesprochen, im Koalitionsvertrag den Bau aber mit beschlossen ...</p>
---	--	--	--	--	---	--

Wahlprüfsteine zur A 20 im Rahmen der Bundestagswahl 2013							
angefragt und ausgewertet vom "Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20"							
	CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke	Piraten	Freie Wähler
Wahlkreis 27 Oldenburg/Ammerland							
Fragen	Stephan Albani	Dennis Rohde	Peter Meiwald	Dr. Christiane Ratjen-Damerau	Martin A. Michels	Holger Lubitz	Hero Jan Stroman
Eine aktuelle Studie der FH Erfurt kommt 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. Frage: Kennen Sie diese Studie und beziehen Sie gegebenenfalls deren Ergebnisse in Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 mit ein?	keine Antwort	Antworten durch SPD-Parteivorstand: In der Wissenschaft gibt es sehr unterschiedliche Ansichten, welche Auswirkungen Verkehrsprojekte für die regionale Wirtschaftsentwicklung haben. Unser Ansatz ist, dass in jedem Einzelfall untersucht und nachgewiesen werden muss, ob es bei einem Verkehrsprojekt positive regionale wirtschaftliche Effekte gibt. Neben der Bedeutung für das Gesamtnetz der Bundesverkehrswege fließen die regionalen wirtschaftlichen Effekte mit in die Priorisierung von einzelnen Bundesverkehrsprojekten ein. Insgesamt muss es ein positives Kosten-Nutzen- Verhältnis der Aus- und Neubaumaßnahme geben, damit es in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Die bisherigen Planungen haben bei den weiteren Bauabschnitten für die Fortführung der A20 ein positives Kosten- Nutzen- Verhältnis ergeben.	Als einer der MitinitiatorInnen des Widerstands gegen die A22/A20 im Ammerland verfolge ich selbstverständlich die wissenschaftlichen Forschungen zum Thema und insbesondere auch die von Herrn Professor Dr. Gather, den ich auch persönlich schon bei Veranstaltungen mit seinen überzeugenden Ausführungen erleben konnte. Und ebenso selbstverständlich bin ich sehr froh, dass gerade die aktuelle Vergleichsstudie des Erfurter Instituts sehr eindringlich herausgearbeitet und belegt hat, dass der Bau weiterer Autobahnen auch für unsere periphere Region kein sinnvolles Mittel zur zukunfts-fähigen Weiterentwicklung unseres Lebensraumes und Wirtschaftsstandortes ist.	Mir sind zahlreiche Studien zu diesem Thema im Allgemeinen und zur A20 im besonderen bekannt. Grundsätzlich mache ich mir ein ausgewogenes Bild. So habe ich selbstverständlich sowohl das Gutachten „Küstenautobahn A22/20. Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen“ des Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 zur Kenntnis genommen als auch das Gutachten des Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL).	keine Antwort	keine Antwort	Ich kenne die Studie der FH Erfurt nicht. Wohl weiß ich aber, dass z.B. die A 30 für das ehemalige Armenland Emsland von großem Nutzen ist. Es sind dort sehr viele mittelständische Betriebe neu angesiedelt und es gibt viele neue Arbeitsplätze. Auch entlastet die A 30 die A 1 und war dringend erforderlich für die Anbindung Ostfrieslands. Ebenso verhält es sich für den jetzt fertigen Teil der A 20 in den neuen Bundesländern, sie ist ein Segen für die Region, obwohl sie auch wundervolle Landschaften durchschneidet. Ohne die fertige A 20 wäre eine wirtschaftliche und touristische Anbindung Mecklenburgs- Vorpommern undenkbar gewesen, obwohl dort keine Vollaustattung besteht.
Wegen ihrer Ost-West-Ausrichtung ist die A 20 für den nach Süden ausgerichteten Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen nicht geeignet. Nur 4 % der Güter aus den Seehäfen könnten über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen. Auch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt, „dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird“. Frage: Werden diese Erkenntnisse Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 beeinflussen?		Für die SPD ist es wichtig, dass bei der Bewertung eines Neu- und Ausbauprojekts bei Bundesverkehrsprojekten der Nutzen für das gesamte Bundesverkehrsnetz positiv ist. Für uns sind der Ausbau von Knoten und Engpässen im Gesamtnetz nach dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur die erste Priorität. Entsprechend werden wir auch den Weiterbau der A20 bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 einordnen.	Seit vielen Jahren setzen wir GRÜNEN uns gemeinsam mit den BIs und den Naturschutzverbänden der Region mit der Propaganda auseinander, dass eine A22/A20 zur Hafenhinterlandanbindung nicht nur des Jade-Weser-Ports dienlich, ja dafür sogar unbedingt notwendig sein soll. Dass dem nicht so ist, sondern dass Investitionen in die Entlastung der Eisenbahnknoten und in eine Verstärkung der Eisenbahnnetze (inkl. der NE-Bahnen) hier deutlich effektiver zum Ziel führen, argumentieren wir – belegt durch diverse Untersuchungen wie aktuell durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik seit langem, während den Befürwortern des Autobahnbaus wissenschaftliche Belege für ihre Forderungen vollkommen fehlen.	Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik kommt in seinem Gutachten „Einordnung der Studie „Küstenautobahn A22/A20 – Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen“ zu umfangreicheren Schlussfolgerungen als das von Ihnen verwendete Zitat. Wie bereits in meiner Antwort auf Frage 1 geschrieben, nehme ich sämtliche Gutachten zur Kenntnis und beziehe sie in meine Entscheidungen ein.			Für die Verkehrsströme der Zukunft sind sind leistungsfähige West-Ostverbindungen enorm wichtig. Dies müssen nicht unbedingt Autobahnen sein, sondern könnten auch leistungsfähige Wasserstraßen und Eisenbahnen sein. Ich teile Ihre durchschimmernde Idee und habe diese immer wieder propagiert, aber nur geringe Unterstützung erhalten, nämlich mehr Verkehr auf andere Verkehrsträger umzuleiten. Meine jüngste Tochter arbeitet im Hamburger Hafen am Containerterminal und dort ist leider eindeutig der Engpass die völlig überlastete Autobahn, nicht die Bahn. Einzige Abhilfe hierfür ist tatsächlich eine neue Autobahntrasse, nämlich eine Elbuquerung weit oberhalb Hamburgs über die auch der Skandinavien Verkehr teilweise umgeleitet werden könnte. Europa wächst zusammen und damit bedarf es auch leistungsfähiger neuer Verkehrsstrassen.

<p>Offiziell werden die Kosten für die A 20 allein auf niedersächsischem Gebiet auf 1,27 Mrd. Euro veranschlagt. Etwa die Hälfte der Trasse wird über Moorböden führen. Erhebliche Kostensteigerungen sind absehbar. Nach Expertenschätzung in der Verkehrskommission des CDU-Wirtschaftsrates betragen die Gesamtkosten für den Bau von einem Kilometer Autobahn in Deutschland durchschnittlich 26,8 Mio. Euro. Für die A 20 sind danach Kosten von über 3 Mrd. Euro zu erwarten. Hinzu kommen noch weitere Kosten zur dann notwendigen Elbquerung von derzeit über einer Milliarde Euro, was ebenfalls als deutlich zu niedrig angesehen werden kann. Frage: Werden Sie sich dafür einsetzen, die Finanzmittel von insgesamt über 4 Milliarden Euro und vermutlich deutlich mehr für die A 20 bereit zu stellen?</p>		<p>Die SPD will die Investitionsmittel im Verkehrshaushalt um 20 Prozent auf jährlich 1 Mrd. Euro erhöhen und somit pro Jahr 2 Mrd. mehr als bisher für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen. Zur Gegenfinanzierung werden wir für einige Wenige den Spitzensteuersatz erhöhen und eine Vermögenssteuer einführen. Außerdem wollen wir die Lkw-Maut auf alle Straßen ausweiten und auch die Mehreinnahmen daraus ohne Abstriche in Erhalt und Ausbau der Verkehrswege investieren. Von einer Ausweitung der Lkw-Maut auf die Bundesstraßen erwarten wir jährliche Zusatzeinnahmen von rd. 2 Mrd. Euro. In welche Verkehrsprojekte die bestehenden und zusätzlichen Mittel des Bundeshaushalts in welchem Umfang in welches Projekt fließen werden, entscheiden wir auf der Basis der Priorisierung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 in den kommenden Verhandlungen über die Aufstellung der Bundeshaushalte.</p>	<p>Dazu zunächst ein klares NEIN! Neben ihrer verkehrlichen Sinnlosigkeit und ihrer ökologischen Unverantwortbarkeit ist und bleibt die A20/A22 auf Jahrzehnte unbezahlbar und das ist auch gut so! Wenn schon ökonomische Vernunft und ökologische Einsicht die Befürworter dieses Prestigeprojekts nicht stoppen können, so muss es eben der Finanzminister tun. Die Mittel, die dem Bundesverkehrsministerium für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, werden dringend für den Erhalt des Bestandsnetzes, insbesondere der Ingenieurbauwerke im Verkehrsnetz benötigt und können keinesfalls für den Neubau dieser oder anderer neuer Autobahnen verschwendet werden. Im Gegenteil, selbst für den Straßenerhalt und die nötigen Verstärkungen des Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes sind die Mittel schon knapp, so dass eine Priorisierung hin zu den kostengünstigsten und ökologisch unschädlichsten Verkehrsträgern das Gebot der Stunde ist. Steuererhöhungen zur Finanzierung des Straßenbaus lehne ich ab.</p>	<p>Als Mitglied im Verkehrsausschuss im Deutschen Bundestag und als Bundestagsabgeordnete für den Wahlkreis Oldenburg Ammerland habe ich mich in der Vergangenheit für den Ausbau der A20 eingesetzt. Dabei wird es bleiben. Die Finanzierung eines Projektes kann erst vollständig geplant werden, wenn es bis zur Baureife durchgeplant ist. Hier ist nun das Land Niedersachsen in der Verantwortung. Das Planungsrecht der A20 nimmt das Land Niedersachsen wahr. Das Planfeststellungsverfahren für den ersten der sieben Bauabschnitte ist im Herbst 2012 gestartet. Ein erster Planfeststellungsbeschluss wäre bis Herbst dieses Jahres möglich (der Bund hat bereits Mittel im aktuellen Investitionsrahmenplan vorgesehen). Die Frage, ob zugunsten der A20 andere Infrastrukturprojekte weniger Geld erhalten oder Mittel aus anderen Ressorts abgezogen werden, ist irreführend. Bei der Haushaltsplanung treffen stets viele Interessen aufeinander. Ich werde mich, wie bereits geschrieben, weiterhin für den Ausbau der A20 einsetzen.</p>			<p>Ihre Frage, das sind ja mehrere Fragen, ich denke wir brauchen schnell eine Verlängerung und Elbquerung mit Anbindung an den Weser-Tunnel. Daher wäre ich natürlich auch für eine entsprechende Finanzierung. Sie wären auch dafür, wenn Sie in Hamburg und um zu wohnen und fahren würden mit dem Auto und wochentlich mehrfach im Stau stecken würden.</p>
<p>Falls Sie sich für eine Finanzierung einsetzen werden, woher sollen Ihrer Meinung nach die Finanzmittel kommen:</p>							
<p>Soll dies durch Umschichtung innerhalb des Bundesverkehrshaushaltes geschehen mit der Konsequenz, dass dann weniger für den Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur getan werden kann?</p>							
<p>Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrsministeriums schrumpfen und – falls ja – welche Ressorts?</p>							
<p>Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?</p>							

<p>Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten. Frage: Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?</p>		<p>Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 setzen wir uns unabhängig von der Diskussion über den weiteren Ausbau der Bundesautobahn A20 für eine verkehrsträgerübergreifende Planung der Bundesverkehrswege ein. Dabei müssen innerhalb eines Korridors bei der Planung von neuen Bundesverkehrswegen die Möglichkeiten aller Verkehrsträger alternativ untersucht werden.</p>	<p>Natürlich werde ich mich dafür einsetzen, alternative Transportmöglichkeiten zum LKW-Verkehr für den Gütertransport voranzubringen. Mit gezielten Netzverstärkungen wird man auch für die Hafenanbindung einiges auf den Weg bringen können und müssen. Darüber hinaus halte ich es aber für unabdingbar, auch die Bedarfsanalyse noch einmal kritisch zu hinterfragen und vor diesem Hintergrund für viele Streckenabschnitte auch die Nullvariante durchzusetzen. Die heutigen Verkehrsprognosen bleiben schon hinter denen von vor 10 Jahren zurück, die praktischen Erfahrungen mit Verkehrsinfrastrukturausbauten zeigen in der Regel, dass die prognostizierten Verkehrszahlen bei weitem nicht erreicht werden, und Veränderungen in unserem Wirtschaftsverhalten und Lebensstil bahnen sich an, die zur Folge haben können, zukünftig zu anderen Transportbedürfnissen in unserer Region zu kommen. Ungebremstes Wachstum wird es auf die Dauer nicht geben – und darauf müssen wir vorausschauend schon heute unsere Investitionsentscheidungen ausrichten.</p>	<p>Es ist falsch, die unterschiedlichen Transportwege in dieser Debatte gegeneinander auszuspielen. Wir brauchen auch den Erhalt und den Ausbau der Schienen und der Wasserwege. Eine Bevorzugung dieser Transportmöglichkeiten seitens der Politik wäre nicht richtig. Es gilt, dem Verbraucher dies zu überlassen. Dieser wählt, weil am flexibelsten, nach wie vor am häufigsten die Straße.</p>			<p>Ich teile ihre Meinung, dass wir langfristig dem Schienenverkehr schnelle neue Trassen zur Verfügung stellen sollten. Dies wird leider auch zu erheblichen Veränderungen in der Landschaft führen und - wenn man an die Y-Trasse denkt - auch auf erhebliche Widerstände führen bei den davon betroffenen Menschen.</p>
<p>Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert. Frage: Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?</p>		<p>Die SPD hält den Bau der A20 unter Berücksichtigung der derzeit bekannten Kosten des Projekts für wichtig und richtig, um die verkehrliche Anbindung Norddeutschlands zu verbessern.</p>	<p>Klares Nein, aber nicht nur aus Kostengründen, sondern eben auch aus Natur- und Klimaschutzgründen und vor allem wegen der nicht darstellbaren verkehrlichen Notwendigkeit.</p>	<p>ja</p>			<p>Diese Frage ist schon oben abgearbeitet worden.</p>
<p>Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Frage: Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?</p>		<p>Die SPD setzt sich bei allen Bundesverkehrsprojekten dafür ein, dass die im Planfeststellungsbeschluss für das jeweilige Bauvorhaben festgelegten Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden und die dafür notwendige Finanzierung gesichert ist.</p>	<p>Da ich den Bau einer A20 ablehne, werde ich zunächst natürlich überhaupt kein Geld für dieses Projekt zur Verfügung stellen wollen. Allerdings wird es wichtig sein, die von Ihnen angesprochenen Kosten bei der angestrebten Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors endlich angemessen zu berücksichtigen. Dies wird dazu führen, auch unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten dieses Projekt endgültig zu den Akten zu legen. Übrigens: Flächenverluste z.B. für die Landwirtschaft werden angesichts der heutigen Landknappheit finanziell gar nicht adäquat auszugleichen sein. Auf Geld kann man keine Lebensmittel anbauen.</p>	<p>Sofern finanzpolitisch vertretbar, ja.</p>			<p>Ja, ich bin natürlich für Ausgleichsmaßnahmen.</p>

<p>Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundtagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?</p>		<p>Mit der Fertigstellung der A20 mit einer Elbquerung bei Glückstadt und der Fortführung in Niedersachsen binden wir wichtige Regionen in Norddeutschland an die Wachstumsregionen in Europa an. Entsprechend unterstütze ich den Weiterbau der BAB A20 und werde mich dafür einsetzen, dass das Projekt im Deutschen Bundestag die notwendige Unterstützung bekommt.</p>	<p>Wie dargelegt gibt es aus meiner Sicht viele Gründe gegen den Bau einer Küstenautobahn von Westerstede bis Lübeck. Die wesentlichen sind aus meiner Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende verkehrliche Notwendigkeit • Nicht belegbarer regionalwirtschaftlicher Nutzen • Ökologischer Schaden z.B. durch Zerstörung wertvoller Moorstandorte • Falsche Weichenstellung für zukunftsfähige Mobilitäts Herausforderungen • Nicht kompensierbare Flächenverluste besonders für die Landwirtschaft • Großer Schaden für den Tourismus in der Region • Zusätzliche Belastungen für Mensch (Lärm, Feinstaub,...), Klima und Natur (Zerschneidung von Biotopverbänden) • Nicht-Finanzierbarkeit, da Verkehrsinvestitionsgelder durch Erhaltungsaufwand im Bestandsnetz mehr als gebunden sind <p>Dem steht kein nachvollziehbarer Nutzen für die Allgemeinheit und die SteuerzahlerInnen entgegen, so dass das Projekt mitsamt seiner hohen Planungskosten schnellstmöglich zu beenden ist. In meiner möglichen zukünftigen Arbeit im Parlament hoffe ich, dass die vielen Argumente abseits der Wahlkämpfe bei sachorientiert arbeitenden KollegInnen aus allen</p>	<p>Ich habe mich in der Vergangenheit für den Ausbau der A20 eingesetzt und werde dies auch künftig tun. Insbesondere in meinem Wahlkreis, dem Ammerland, sind hohe Erwartungen an die A20 geknüpft. In Wiefelstede wird fest mit der eigenen Abfahrt bei Dringenburg gerechnet – es laufen bereits Planungen für ein neues Industriegebiet. Nur durch den Ausbau der A20 bekäme dieses einen direkten Anschluss an das Autobahnnetz, darunter die Molkerei Ammerland, einer der größten Arbeitgeber der Region. Für das Ammerland bedeutet die A20 einen besseren Anschluss an das Autobahnnetz, vorhandene Trassen werden entlastet und die Kreisstadt Westerstede wird künftig schneller erreicht.</p>			<p>Ich bin für eine Autobahn wie oben bereits erläutert. Was Sie nicht erwähnt haben ist, wieweit die Planung nach der Weser Querung überdacht werden könnte. Ich persönlich bin der Meinung man könnte zunächst auch eine Anbindung an Oldenburg- Nord vornehmen statt durch (die Wesermarsch und) das Ammerland. Dagegen spricht nur, dass in Oldenburg die Verkehrsbelastung in Spitzenzeiten schon jetzt zu Staus am Dreieck führt.....und dann müsste man mindestens eine Entlastungsstrecke (nicht unbedingt Autobahn) bauen.</p>
---	--	--	--	---	--	--	---

Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrsministeriums schrumpfen und – falls ja – welche Ressorts?						s.o.	
Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?						s.o.	
Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten. Frage: Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?		Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 setzen wir uns unabhängig von der Diskussion über den weiteren Ausbau der Bundesautobahn A20 für eine verkehrsträgerübergreifende Planung der Bundesverkehrswege ein. Dabei müssen innerhalb eines Korridors bei der Planung von neuen Bundesverkehrswegen die Möglichkeiten aller Verkehrsträger alternativ untersucht werden.	Ich bin für alternative Transportmöglichkeiten und plädiere stark für Weiterentwicklung und Forschung zu alternativen technischen Möglichkeiten, um ein ökologisches Umdenken zu erzielen. Auch im Verkehrswesen dürfen sich Ökologie und Ökonomie nicht ausschließen.				Ja. Wir bevorzugen aus Umweltschutz-, Effektivitäts- und Steuerungsgründen eindeutig die Schiene als Hauptverkehrsmittel für den Gütertransport.
Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert. Frage: Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?		Die SPD hält den Bau der A20 unter Berücksichtigung der derzeit bekannten Kosten des Projekts für wichtig und richtig, um die verkehrliche Anbindung Norddeutschlands zu verbessern.	Zusätzlich zu der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Nicht-Vertretbarkeit des Projektes A20 kommen weitere Aspekte wie Natur- und Klimaschutz, die gegen den Bau des Projektes sprechen.			s.o.	
Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Frage: Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?		Die SPD setzt sich bei allen Bundesverkehrsprojekten dafür ein, dass die im Planfeststellungsbeschluss für das jeweilige Bauvorhaben festgelegten Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden und die dafür notwendige Finanzierung gesichert ist.	Am besten ist es, wenn Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft gar nicht entstehen. Auch schon bei den jetzigen durchgeführten Projekten habe ich meine Zweifel, ob die Kompensationsmaßnahmen richtig sind und ob nicht die Gesetzgebung geändert werden sollte angesichts unserer Verantwortung gegenüber den zukünftigen Generationen.				Wenn denn die A20 gebaut werden sollte, sind auf jeden Fall die Mittel zur Sanierung und Förderung der Natur bereit zu stellen.
Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundestagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?		Mit der Fertigstellung der A20 mit einer Elbquerung bei Glückstadt und der Fortführung in Niedersachsen binden wir wichtige Regionen in Norddeutschland an die Wachstumsregionen in Europa an. Entsprechend unterstütze ich den Weiterbau der BAB A20 und werde mich dafür einsetzen, dass das Projekt im Deutschen Bundestag die notwendige Unterstützung bekommt.	Ich kann den Bau der A20 nicht befürworten, da bei diesem Projekt die verkehrliche Notwendigkeit fehlt, Flächenverluste besonders für die Landwirtschaft können nicht kompensiert werden, es entstehen große Schäden für den Tourismus und mehr Belastung für Mensch, Tier und Natur. Als Abgeordneter möchte ich darauf hinwirken, die Alternativen voran zu treiben und aktiv in den zuständigen Bundesausschüssen die anderen Parlamentarier überzeugen, gemeinsame Strategien zu entwickeln die nicht auf den kurzfristigen Profit hinzielen sondern darauf, unseren Nachkommen eine nachhaltige prosperierende Region zu überlassen.				Wie oben angeführt lehnen die Piraten den Neubau ab. Wir würden in der Bundestagsfraktion daran arbeiten alternative Verkehrsmittel zu fördern, so dass der Neubau nicht mehr zum Tragen käme.

Wahlprüfsteine zur A 20 im Rahmen der Bundestagswahl 2013							
angefragt und ausgewertet vom "Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20"							
	CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke	Piraten	AfD
	Wahlkreis 29 Cuxhaven						
Fragen	Enak Ferlemann	Gunnar Wegener	Eva Viehoff	Karl Behn	Guido Hagelstede	Christian Braun	Bernd Vogel
Eine aktuelle Studie der FH Erfurt kommt 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. Frage: Können Sie diese Studie und beziehen Sie gegebenenfalls deren Ergebnisse in Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 mit ein?	ja	Ja, diese Studie ist uns bekannt. Andere im Übrigen auch. Selbstverständlich werden wir alle Erkenntnisse aus vorliegenden und kommenden Untersuchungen in unsere Entscheidung mit einbeziehen.	Als Loxstedter Bürgerin werde ich direkt vom Bau der A20/A22 betroffen sein und engagiere mich daher auch als Politikerin vor Ort dafür andere Verkehrskonzepte voran zu treiben, als diese Autobahn zu bauen. Gerne beziehe ich gerade im Rahmen meiner politischen Arbeit Studien zu Rat die nachvollziehbar und deutlich aufzeigen, dass der Regionaleffekt solcher Prestigeprojekte nicht nachweisbar ist. Somit ist mir auch die Studie von Herrn Prof. Gather von der FH Erfurt bekannt und ich beziehe sie in meine politische Arbeit mit ein.	keine Antwort	JAI Nicht erst durch die Studie der FH Erfurt ist klar, dass regionale Wirtschaftskreisläufe durch den Bau von Autobahnen nicht unterstützt, sondern gefährdet werden. Das vielfach heruntergebetete Mantra „Autobahnen schaffen Arbeitsplätze“ ist empirisch vielfach widerlegt worden. Es ist kein Geheimnis, dass autobahnnahe Einkaufszentren den regionalen Einzelhandel kaputt konkurrieren können und durch Hochgeschwindigkeitsverkehr Kaufkraft in urbane Zentren umgeleitet wird. Nicht nur der Einzelhandel in der Region wird dabei geschwächt. Die Belastungen durch den Verkehr (Abgase, Lärm) führen nämlich nicht dazu, dass die landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Region sowie der Tourismusstandort attraktiver werden – eher im Gegenteil.	Die Studie ist bekannt, sie bezieht sich auf den Bereich der A 10 (S. 35-50) östlich von Lüneburg, also in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. In Schleswig-Holstein nur auf den Bereich zwischen Lüneburg und Bad Sprobburg. Es werden jedoch keine Überschneidungen zwischen den beiden Abschnitten und dem westlichen Abschnitt deutlich.	keine Antwort
Wegen ihrer Ost-West-Ausrichtung ist die A 20 für den nach Süden ausgerichteten Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen nicht geeignet. Nur 4 % der Güter aus den Seehäfen könnten über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen. Auch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt, „dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird“. Frage: Werden diese Erkenntnisse Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 beeinflussen?	ja	Siehe Antwort zu 1. Beeinflussen ist das falsche Wort. Wir werde ALLE Erkenntnisse –zur A20 wie zu anderen Projekten- abwägen. Insbesondere zur angesprochenen A20 gibt es nun mal auch Studien, die zu anderen Ergebnissen kommen. Grundsätzlich gilt: Unsere Region braucht gute und schnelle Verkehrsverbindungen nach Hamburg, Hannover und Bremen. Hierfür sind sowohl Straße als auch Schiene unerlässlich. Wir brauchen einen Neuanfang in der Verkehrspolitik mit klaren Prioritäten. Erhalt hat dabei Vorrang vor Neubau.	Die Fakten zur Hinterlandanbindung der Häfen an der geplanten Strecke der Küstenautobahn sind mir bekannt. Sie werden selbstverständlich meine Entscheidung zur Autobahn mit beeinflussen, denn sie bestätigen abermals, dass die Autobahn nicht notwendig ist. Weitaus effektiver werden Güter mit der Bahn transportiert. Investitionen in Schiene, auch in Lärmschutz sind für mich vorrangig.		JAI Ich habe erhebliche Probleme mit dem Berechnungsverfahren des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, weil hier Zeitersparnis systematisch überbewertet und ökologische aber auch soziale (siehe Antwort 1.) fast vollständig ausgeblendet werden. Trotzdem ziehe ich natürlich verkehrstechnischen Nutzen bei der Bewertung von Infrastrukturprojekten in Betracht, welchen ich – auch angesichts der von Ihnen zitierten Studien - bei der A20/ A22 überhaupt nicht sehe. Für die Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung müssen schnell Lösungen her, was mit Großprojekten und deren langen Planungs- und Umsetzungszeiträumen kaum möglich ist. Insbesondere in Ost-West-Richtung könnte mit Short-Sea-Shipping und zielgerichteten Investitionen in die Schiene auch kurzfristig viel erreicht werden. Dass der Bund und die beteiligten Länder jetzt auf ein Autobahnprojekt setzen, das Milliarden ohne verkehrstechnischen Nutzen verschlingt, ist wider aller politischer Vernunft.	Schleswig-Holsteins Hauptverkehrsströme laufen strahlenförmig von Hamburg ausgehend Richtung Norden. Im Westen die 22 über Buxtehude Richtung Heide, in der Landmitte die A7 Richtung Flensburg und über A 175 nach Kiel und im Südosten Richtung die A 1 (die ehemalige B 404), im Osten die A 1 Richtung Lübeck und Fehmarn. Auch wenn der Hauptgüterverkehr in Nord-Süd-Richtung fließt, gibt es in Schleswig-Holstein kaum eine brauchbare Ost-West-Verbindung (eine Lübeck Richtung Neumünster und weiter Richtung Westküste bzw. eine weitläufige Umgehung von Hamburg im nordöstlichen Bereich. Bisher läuft der regionale Verkehr zwischen Richtung Ostküste und umgeht ausschließlich über überlastete Bundes- und Landesstraßen. Der Bau der A 20 entlastet daher auch unzählige Ortschaften und "Spurr" dadurch zahlreiche sonst notwendige Umgehungsstraßen.	Neben einem Aspekt einer regionalen Wirtschaftsförderung sollte auch die Mobilität der Bevölkerung nicht außer Acht gelassen werden, vor der Aspekt der Tourismusförderung.

<p>Offiziell werden die Kosten für die A 20 allein auf niedersächsischem Gebiet auf 1,27 Mrd. Euro veranschlagt. Etwa die Hälfte der Trasse wird über Moorböden führen. Erhebliche Kostensteigerungen sind absehbar. Nach Expertenschätzung in der Verkehrskommission des CDU-Wirtschaftsrates betragen die Gesamtkosten für den Bau von einem Kilometer Autobahn in Deutschland durchschnittlich 26,8 Mio. Euro. Für die A 20 sind danach Kosten von über 3 Mrd. Euro zu erwarten. Hinzu kommen noch weitere Kosten zur dann notwendigen Elbquerung von derzeit über einer Milliarde Euro, was ebenfalls als deutlich zu niedrig angesehen werden kann. Frage: Werden Sie sich dafür einsetzen, die Finanzmittel von insgesamt über 4 Milliarden Euro und vermutlich deutlich mehr für die A 20 bereit zu stellen?</p>	<p>Ja, für den Einsatz der tatsächlichen notwendigen Kosten</p>	<p>Die Frage der notwendigen Mittel für die A20 muss im Lichte der insgesamt notwendigen Neubaumaßnahmen getroffen werden. Wie gesagt: Erhalt hat Vorrang vor Neubau. Nur so ist bei begrenzten Finanzmitteln der Bundesverkehrswegeplan finanzierbar. Der Substanzverfall unserer Verkehrswege muss gestoppt werden. Wenn Mittel eingesetzt werden gilt für uns der Grundsatz: Jetzt ist der Norden mal dran!</p>	<p>Dazu sage ich ein klares NEIN. Die Küstenautobahn ist nicht nur verkehrlich sinnlos und ökologisch unverantwortlich, sie ist auch unbezahlbar. Auch wenn die Befürworter dies nicht hören wollen. Jedes Modell, auch ein PPP Modell rechnet sich nicht. Sieht man sich die finanzielle Ausstattung der Bundesverkehrswegeplans an und schaut zudem auf die Notwendigkeiten der Sanierung im größten Straßennetz der Welt wird deutlich klar, dass die Finanzmittel auf Jahre nicht zur Verfügung stehen. Und das ist gut so! Im Übrigen: Steuererhöhungen zur Finanzierung des Straßenbaus lehne ich ab.</p>		<p>NEIN! Die Kosten für dieses Projekt dürften erheblich höher ausfallen. Gemäß einer Eignungsabschätzung für das Bundesverkehrsministerium, aus welcher in den letzten Tagen häufig zitiert wurde, betrage allein die Kosten für die Elbquerung neben den angrenzenden Autobahnabschnitten 2,8 Mrd. (!) Euro. Da die Kosten für Großprojekte stets sehr optimistisch (bis wahrheitswidrig) prognostiziert werden, könnte allein dieses Teilprojekt die 4-Mrd.-Grenze überschreiten. Hier stehen Kosten und absehbarer Nutzen in keinem ausgewogenen Verhältnis, ich werde mich daher NICHT für die Finanzierung des Projekts einsetzen. Auch wenn die Frage damit beantwortet ist, möchte ich anmerken, dass ich die Einführung einer PKW-Maut entschieden ablehne. Gleiches gilt für den Bau von zumindest Teilschnitten der A20/ A22 in der Form eines Public-Private-Partnerships (PPP). PPP sind stets so gestrickt, dass die Gewinne des Betreibers durch die Öffentliche Hand garantiert werden. Dass der Baukonzern Vinci die Elbquerung nur realisieren würde, wenn der Bund – im Übrigen rechtswidrig – die Hälfte der</p>	<p>Die gravierenden Schäden, die aktuell an der A 7 in der Querung des Nord-Ostsee-Kanals mit der Rader Hechtbrücke in Schwaan-Hohbütz (nur ein Beispiel) aufgetreten sind, zeigen wieder einmal mehr, dass die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur über Jahre vernachlässigt wurde. Erhalt geht für die RIGA/ETK-Endlösung vor Neubau. Lieber ist es sicher auch im Einzelfall dringend benötigte Neubauten geben muss, etwa im Bereich von Umpfer/Schwesing. Insgesamt werden im Vergleich zum europäischen Ausland zu wenig Mittel in den Erhalt von Verkehrsinfrastruktur gesteckt. Im Bereich des Güterverkehrs sollte vorrangig der Schienenverkehr durch den Ausbau der bestehenden Güterstrecken berücksichtigt werden.</p>
<p>Falls Sie sich für eine Finanzierung einsetzen werden, woher sollen Ihrer Meinung nach die Finanzmittel kommen:</p>	<p>aus dem Etat des Bundesverkehrsministeriums</p>	<p>siehe Antwort zu 3.</p>				
<p>Soll dies durch Umschichtung innerhalb des Bundesverkehrshaushaltes geschehen mit der Konsequenz, dass dann weniger für den Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur getan werden kann?</p>	<p>es bedarf keiner Umschichtungen</p>	<p>siehe Antwort zu 3.</p>				
<p>Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrsministeriums schrumpfen und – falls ja – welche Ressorts?</p>	<p>nein</p>	<p>siehe Antwort zu 3.</p>				<p>oder Haushalte sollte hinsichtlich Einsparungsmöglichkeiten auf dem Prüfstand. Mit dem Verzicht auf sinnlose und prestigegedrungene Großprojekte reicht nur im Bereich Verkehr sollten eigentlich gestiegene Mittel zur Verfügung stehen.</p>
<p>Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?</p>	<p>nein, das ist gänzlich unnötig</p>	<p>siehe Antwort zu 3. Eine PKW Maut lehnen wir ab!</p>				<p>Steuererhöhungen im Verkehrsbereich und damit auch die Einführung einer PKW-Maut werden derzeit nicht angedacht.</p>
<p>Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten. Frage: Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?</p>	<p>Nein, das eine zu tun, heißt nicht, das andere zu lassen. Entscheidend ist die Nachfrage.</p>	<p>Man kann aber nicht leugnen, dass auch PKW eine A20 befahren würden. Keine Autobahn wird ausschließlich für den Güterverkehr gebaut. Aber nicht nur der Güterverkehr muss gefördert werden, sondern auch der Individualverkehr. Und da gibt es ein Bedürfnis der Menschen nach schneller Erreichbarkeit der Zentren. Klar ist: Wenn wir in unserer Region mehr Personen-Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, dann geht das nur über einen Ausbau der S-Bahnssysteme des HVV und des VBN in die Fläche, der die Anbindung der Mittelzentren einschließt.</p>	<p>Güter lassen sich auf Wasser und Schiene deutlich günstiger und ökologischer transportieren. Zudem müssen wir in der Zukunft, auch auf Grund von Demografie und knapper werdenden Ressourcen die Förderung des Individualverkehrs deutlich zurück fahren. Auch wenn klar ist, dass wir in unserer ländlichen Region nicht vollständig auf das Auto verzichten können. Von mir also ein deutliches JA zu mehr Investitionen in Schiene anstatt in eine Autobahn.</p>		<p>JAI DIE LINKE tritt für eine sozial-ökologische Verkehrswende ein, d.h. wir wollen unnötigen Verkehr VERMEIDEN, umweltschädliche Verkehre (Auto, Flugzeug) auf die Schiene (und Rad) VERLAGERN und alle etablierten Verkehrsträger VERBESSERN, z.B. durch guten Lärmschutz an Schienenwegen und strenge CO2-Grenzwerte für PKW. Dementsprechend ist es uns ein Anliegen, dass durch den Neubau von Autobahnen nicht noch mehr LKW-Verkehr erzeugt wird, sondern die umweltverträglicheren Alternativen in den Fokus rücken. Wie bereits unter 2. ausgeführt, gibt es umweltschonende Alternativen zur A20/ A22 bzw. dem motorisierten Individualverkehr, deren Potenziale bei weitem nicht ausgeschöpft sind.</p>	<p>Grundsätzlich hat bei den PRÄTENDEN der Ausbau des Schienennetzes für den Gütertransport Vorrang. Gütertransport gehört auf die Schiene oder das Wasser, soweit dieser dort möglich ist. Energieaufwändige Transporte auf der Straße oder in der Luft sollen reduziert werden.</p>
<p>Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert. Frage: Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?</p>	<p>Für unbedingt erforderlich</p>	<p>Zur Zeit ja. Wenn sich weitere Erkenntnisse ergeben, müssen die einbezogen und neu abgewogen werden.</p>	<p>Die A20 ist ökologisch unverantwortlich, verkehrlich unnötig und nicht finanzierbar. Ich halte daher jeden darin investierten Euro für NICHT vertretbar.</p>		<p>NEIN! Sowohl die direkten Kosten für den Bau als auch die ökologischen Folgekosten der A20/ A22 halte ich nicht für vertretbar</p>	<p>Mit dem geplanten Bau der Fernverkehrsautobahn und dem damit geplanten direkten Anschluss an die A 1 können gerade Güterverkehre mit dem Bau der A 20 weitestgehend um den Hamburger Raum umgelenkt werden. Hier entstehen neue Ost-West-Güterstämme nördlich von Hamburg. Dies wäre allerdings nur sinnvoll, wenn tatsächlich die Feste Bebauung käme, was wir noch anzweifeln. Hier zeigt sich wieder einmal, dass gigantische Großprojekte weitere Projekte nach sich ziehen, die dann möglicherweise ihrem Zweck nicht erfüllen können, sobald die Großprojekte entstehen. Die Verkehrsströme auf der A 20 müssen deutlich unterschieden werden: Im Bereich Schwaan/Hohbütz wird mehr Verkehr sein als in den Bereichen im östlichen Mecklenburg-Vorpommern.</p>

<p>Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Frage: Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?</p>	<p>a</p>	<p>Wenn Nachteile entstehen müssen diese vollständig ausgeglichen werden. Das gilt sowohl für Natur und Landschaft wie für Tourismus und Landwirtschaft. Und auch andere, sozio-ökonomische Beeinträchtigungen müssen kompensiert werden.</p>	<p>Da ich den Bau einer A20 ablehne, werde ich zunächst natürlich überhaupt kein Geld für dieses Projekt zur Verfügung stellen wollen. Bei einer Neuberechnung der Kosten-Nutzen-Analyse müssen diese Kosten endlich mit einbezogen werden. Das daraus sich ergebende Kosten-Nutzen-Verhältnis wird dann endlich mit dazu beitragen das Projekt zu den Akten zu legen.</p>		<p>NEIN! Die Zerschneidung zusammenhängender Ökosysteme kann nicht finanziell ausgeglichen werden. An der A20/A22 (aber auch A39) wird sich zeigen, wie ernst es der Bundesregierung mit der in der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan Absicht ist, unzerschnittene Naturräume zu erhalten. Mir geht es zudem nicht darum, dass z.B. Landwirte Abfindungen erhalten (meist lediglich 1 Euro/qm), sondern um den Erhalt der Lebensqualität in der Region. Es gilt die negativen Effekte der Autobahn auf die Umwelt und das Gewerbe zu verhindern, und nicht irgendwie materiell auszugleichen. Dies ist nur durch den Stopp des Projektes zu erreichen!</p>	<p>Ein Weiterbau der A 20 von der A 23 Richtung Glöckstadt, Bauabschnitte 7 und 8) würde erhebliche Eingriffe in die Landschaft bedeuten. Gerade diese Landschaften sind bereits mit Windkraftanlagen und Stromtrassen schwer vorbelastet und weiteren kaum neue Eingriffe. Im unzerschnittenen Landschaftsbereich sind die Eingriffe sicher verträglicher und ausgleichbarer eher möglich.</p>	
<p>Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundestagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?</p>	<p>Der Bau der A 20 ist eine einmalige Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der Elbe – Weser - Region und zugleich eine Notwendigkeit für die niedersächsische Hafenpolitik und die Förderung der europäischen Güterverkehrspolitik. Daran, sie in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes zu nehmen, arbeite ich und gebe meine Stimme.</p>	<p>Infrastruktur, Mobilität und Wirtschaftsentwicklung sind gerade im Elbe-Weser-Dreieck eng miteinander verzahnt. Gerade der ländliche Raum zwischen den Metropolregionen Hamburg, Hannover und Bremen/Oldenburg braucht eine funktionsfähige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Nur wenn das sichergestellt ist, ist Verkehrspolitik auch nachhaltig. Damit das gelingt, wollen wir einen neuen gesellschaftlichen Konsens für Fortschritt und Infrastruktur erreichen, indem wir Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und intensiv bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten beteiligen. Nochmal: Unsere Region braucht gute Verkehrsverbindungen nach Hamburg, Hannover und Bremen. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Erhalt hat Vorrang vor Neubau.</p>	<p>Ich bin gegen den Bau der Autobahn, weil ich sie für wirtschaftlich unnötig, ökologisch unverantwortlich und für nicht finanzierbar halte. Sie bringt für die Region keinen erkennbaren Nutzen. Ihre Schäden zwischen Lübeck und Westerstede werden aber unermesslich sein. Sie bedroht Existenzen in Landwirtschaft und Tourismus. Sie durchtrennt historisch gewachsene Räume. Sie belastet die Region mit Lärm und Abgasen. Sie ist nicht finanzierbar. Mit meinem möglichen Mandat in Berlin werde ich mich dafür einsetzen, dass die A20 nicht gebaut wird. Ich werde die Argumente gegen den Bau offensiv in Berlin vertreten, in der Hoffnung, dass es gelingt eine breite Entscheidung gegen die Küstenautobahn zu erreichen. Darüber hinaus bin ich sicher wird der Finanzminister/ die Finanzministerin eine Entscheidung treffen, die nach jetziger Lage nur eine Ablehnung wegen nicht Finanzierbarkeit sein kann.</p>		<p>Ich bin GEGEN die A20 / A22, denn: sie hat keinen erkennbaren verkehrstechnischen Nutzen, bringt erhebliche Belastungen für Mensch und Umwelt mit sich und bindet Milliarden an Haushaltsmitteln, die man lieber in die umweltverträglicheren Verkehrsträger investieren sollte. Ich werde mich dafür einsetzen, dass nicht länger den Wünschen der Bau- und Automobilindustrie hinterher betonierte wird. Da hierfür nicht nur parlamentarische Mehrheiten gewonnen werden müssen, sondern auch der außerparlamentarische Druck hochgehalten werden muss, stehe ich den Bürgerinitiativen vor als Kooperationspartner zur Verfügung. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015, vor allem aber bei der parlamentarischen Beratung der Bedarfspläne für Schiene und Bundesfernstraßen, werde ich mich für eine sozial-ökologische Verkehrspolitik stark machen. Und das heißt u.a.: KEINE A20/A22!</p>	<p>Wir haben derzeit einen Weiterbau der A 20 von Bad Segeberg bis zum Anschluss an die A 7 für sinnvoll (Bauabschnitte 3 und 4), da sonst der bisherige Ausbau von Lübeck bis Bad Segeberg nicht sinnvoll wäre. Mit einem Weiterbau bis zur A 23 (Bauabschnitte 5 und 6) wäre mindestens ein vollständiges Umfahren Hamburgs und eine funktionsfähige Ost-West-Verbindung innerhalb Schleswig-Holsteins möglich.</p>	

Wahlprüfsteine zur A 20 im Rahmen der Bundestagswahl 2013						
angefragt und ausgewertet vom "Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20"						
	CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke	Piraten
	Wahlkreis 30 Stade I					
Fragen	Oliver Grundmann	Oliver Kellmer	Michael Lemke	Serkan Tören	Michael Quelle	Richard Klaus
Eine aktuelle Studie der FH Erfurt kommt zu dem Ergebnis, dass die großen Erwartungen in neue Verkehrsinfrastrukturen nicht erfüllt werden könnten und der Neubau von Autobahnen grundsätzlich kein zielgerichtetes und wirkungsvolles Instrument zur Wirtschaftsförderung in peripheren Regionen darstellt. Frage: Kennen Sie diese Studie und beziehen Sie gegebenenfalls deren Ergebnisse in Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 mit ein?	keine Antwort	Ja, diese Studie ist uns bekannt. Andere im Übrigen auch. Selbstverständlich werden wir alle Erkenntnisse aus vorliegenden und kommenden Untersuchungen in unsere Entscheidung mit einbeziehen.	keine Antwort	keine Antwort	Die A20 wird von mir, wie auch von meiner Partei DIE LINKE, abgelehnt. Da ich bei meiner generellen Ablehnung der A20 Ihre Fragen nicht einzeln beantworten möchte, sende ich Ihnen im Anhang meine verkehrspolitischen Vorstellungen für das Elbe-Weser-Dreieck zu. Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Vorstellungen an die Mitglieder, Initiativen und Umweltverbände gegen die A22/A20 weiterleiten würden.	keine Antwort
Wegen ihrer Ost-West-Ausrichtung ist die A 20 für den nach Süden ausgerichteten Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen nicht geeignet. Nur 4 % der Güter aus den Seehäfen könnten über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen. Auch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt, „dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird“. Frage: Werden diese Erkenntnisse Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 beeinflussen?		Siehe Antwort zu 1. Beeinflussen ist das falsche Wort. Wir werden ALLE Erkenntnisse –zur A20 wie zu anderen Projekten- abwägen. Insbesondere zur angesprochenen A20 gibt es nun mal auch Studien, die zu anderen Ergebnissen kommen. Grundsätzlich gilt: Unsere Region braucht gute und schnelle Verkehrsverbindungen nach Hamburg, Hannover und Bremen. Hierfür sind sowohl Straße als auch Schiene unerlässlich. Wir brauchen einen Neuanfang in der Verkehrspolitik mit klaren Prioritäten. Erhalt hat dabei Vorrang vor Neubau.				
Offiziell werden die Kosten für die A 20 allein auf niedersächsischem Gebiet auf 1,27 Mrd. Euro veranschlagt. Etwa die Hälfte der Trasse wird über Moorböden führen. Erhebliche Kostensteigerungen sind absehbar. Nach Expertenschätzung in der Verkehrskommission des CDU-Wirtschaftsrates betragen die Gesamtkosten für den Bau von einem Kilometer Autobahn in Deutschland durchschnittlich 26,8 Mio. Euro. Für die A 20 sind danach Kosten von über 3 Mrd. Euro zu erwarten. Hinzu kommen noch weitere Kosten zur dann notwendigen Elbquerung von derzeit über einer Milliarde Euro, was ebenfalls als deutlich zu niedrig angesehen werden kann. Frage: Werden Sie sich dafür einsetzen, die Finanzmittel von insgesamt über 4 Milliarden Euro und vermutlich deutlich mehr für die A 20 bereit zu stellen?		Die Frage der notwendigen Mittel für die A20 muss im Lichte der insgesamt notwendigen Neubaumaßnahmen getroffen werden. Wie gesagt: Erhalt hat Vorrang vor Neubau. Nur so ist bei begrenzten Finanzmitteln der Bundesverkehrswegeplan finanzierbar. Der Substanzverfall unserer Verkehrswege muss gestoppt werden. Wenn Mittel eingesetzt werden gilt für uns der Grundsatz: Jetzt ist der Norden mal dran!				
Kurzantwort						
Falls Sie sich für eine Finanzierung einsetzen werden, woher sollen Ihrer Meinung nach die Finanzmittel kommen?		siehe Antwort zu 3.				
Soll dies durch Umschichtung innerhalb des Bundesverkehrsshaushaltes geschehen mit der Konsequenz, dass dann weniger für den Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur getan werden kann?		siehe Antwort zu 3.				

Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrs-ministeriums schrumpfen und – falls ja – welche Ressorts?		siehe Antwort zu 3.				
Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?		siehe Antwort zu 3. Eine PKW Maut lehnen wir ab!				
Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätsweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten. Frage: Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?		Man kann aber nicht leugnen, dass auch PKW eine A20 befahren würden. Keine Autobahn wird ausschließlich für den Güterverkehr gebaut. Aber nicht nur der Güterverkehr muss gefördert werden, sondern auch der Individualverkehr. Und da gibt es ein Bedürfnis der Menschen nach schneller Erreichbarkeit der Zentren. Klar ist: Wenn wir in unserer Region mehr Personen-Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, dann geht das nur über einen Ausbau der S-Bahnsysteme des HVV und des VBN in die Fläche, der die Anbindung der Mittelzentren einschließt.				
Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert. Frage: Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?		Zur Zeit ja. Wenn sich weitere Erkenntnisse ergeben, müssen die einbezogen und neu abgewogen werden.				
Kurzantwort						
Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Frage: Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?		Wenn Nachteile entstehen müssen diese vollständig ausgeglichen werden. Das gilt sowohl für Natur und Landschaft wie für Tourismus und Landwirtschaft. Und auch andere, sozio-ökonomische Beeinträchtigungen müssen kompensiert werden.				

<p>Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundestagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?</p>		<p>Infrastruktur, Mobilität und Wirtschaftsentwicklung sind gerade im Elbe-Weser-Dreieck eng miteinander verzahnt. Gerade der ländliche Raum zwischen den Metropolregionen Hamburg, Hannover und Bremen/Oldenburg braucht eine funktionsfähige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Nur wenn das sichergestellt ist, ist Verkehrspolitik auch nachhaltig. Damit das gelingt, wollen wir einen neuen gesellschaftlichen Konsens für Fortschritt und Infrastruktur erreichen, indem wir Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und intensiv bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten beteiligen. Nochmal: Unsere Region braucht gute Verkehrsverbindungen nach Hamburg, Hannover und Bremen. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Erhalt hat Vorrang vor Neubau.</p>			<p>Die A20 wird von mir, wie auch von meiner Partei DIE LINKE, abgelehnt. Da ich bei meiner generellen Ablehnung der A20 Ihre Fragen nicht einzeln beantworten möchte, sende ich Ihnen im Anhang meine verkehrspolitischen Vorstellungen für das Elbe-Weser-Dreieck zu. Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Vorstellungen an die Mitglieder, Initiativen und Umweltverbände gegen die A22/A20 weiterleiten würden.</p>	
---	--	---	--	--	--	--

Wahlprüfsteine zur A 20 im Rahmen der Bundestagswahl 2013							
angefragt und ausgewertet vom "Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20"							
	CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke	Piraten	Freie Wähler
	Wahlkreis 35 Rotenburg I - Heidekreis						
Fragen	Reinhard Grindel	Lars Klingbeil	Dr. Hans-Peter Ludewig	Henrik Schröder	Lennart Onken	Stefan Scharringhausen	Günter Scheunemann
Eine aktuelle Studie der FH Erfurt kommt zu dem Ergebnis, dass die großen Erwartungen in neue Verkehrsinfrastrukturen nicht erfüllt werden könnten und der Neubau von Autobahnen grundsätzlich kein zielgerichtetes und wirkungsvolles Instrument zur Wirtschaftsförderung in peripheren Regionen darstellt. Frage: Können Sie diese Studie und beziehen Sie gegebenenfalls deren Ergebnisse in Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 mit ein?	keine Antwort	Ja, diese Studie ist uns bekannt. Andere im Übrigen auch. Selbstverständlich werden wir alle Erkenntnisse aus vorliegenden und kommenden Untersuchungen in unsere Entscheidung mit einbeziehen.	Die Küstenautobahn A 20 ist - wie manch anderes Verkehrsprojekt - unsinnig und völlig überflüssig. Ich werde mich vehement dagegen aussprechen, auch nur einen EURO hierfür auszugeben. Wir können in Deutschland nicht einmal unsere Strassen und Brücken in einem passablen Zustand erhalten und sollten uns davor hüten zu glauben, dass sich mit immer neuen Strassen die Problematik verbessern ließe. Frei nach den Worten: 'Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten' glaube ich, dass wir an ganz anderen Stellen völlig unsinnigen Verkehr eindämmen müssen, der aus Profinteresse einzelner Kosten auf die Allgemeinheit abwälzt. Ich denke da z.B. an die zunehmenden 'Cross-docking-Verkehre', die trotz deutlich höherer Transportwege angeblich Transportkosten senken, dafür aber die Allgemeinheit belasten. Meine Erklärung ist daher eindeutig und nicht änderbar: Die A 20 braucht kein Mensch.	keine Antwort	keine Antwort	keine Antwort	keine Antwort
Wegen ihrer Ost-West-Ausrichtung ist die A 20 für den nach Süden ausgerichteten Hauptstrom der Güter aus den Seehäfen nicht geeignet. Nur 4 % der Güter aus den Seehäfen könnten über eine A 20 schneller ihr Ziel erreichen. Auch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt, „dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird“. Frage: Werden diese Erkenntnisse Ihre Entscheidung für oder gegen eine A 20 beeinflussen?		Siehe Antwort zu 1. Beeinflussen ist das falsche Wort. Wir werde ALLE Erkenntnisse –zur A20 wie zu anderen Projekten- abwägen. Insbesondere zur angesprochenen A20 gibt es nun mal auch Studien, die zu anderen Ergebnissen kommen. Grundsätzlich gilt: Unsere Region braucht gute und schnelle Verkehrsverbindungen nach Hamburg, Hannover und Bremen. Hierfür sind sowohl Straße als auch Schiene unerlässlich. Wir brauchen einen Neuanfang in der Verkehrspolitik mit klaren Prioritäten. Erhalt hat dabei Vorrang vor Neubau.					
Kurzantwort							
Offiziell werden die Kosten für die A 20 allein auf niedersächsischem Gebiet auf 1,27 Mrd. Euro veranschlagt. Etwa die Hälfte der Trasse wird über Moorböden führen. Erhebliche Kostensteigerungen sind absehbar. Nach Expertenschätzung in der Verkehrskommission des CDU-Wirtschaftsrates betragen die Gesamtkosten für den Bau von einem Kilometer Autobahn in Deutschland durchschnittlich 26,8 Mio. Euro. Für die A 20 sind danach Kosten von über 3 Mrd. Euro zu erwarten. Hinzu kommen noch weitere Kosten zur dann notwendigen Elbquerung von derzeit über einer Milliarde Euro, was ebenfalls als deutlich zu niedrig angesehen werden kann. Frage: Werden Sie sich dafür einsetzen, die Finanzmittel von insgesamt über 4 Milliarden Euro und vermutlich deutlich mehr für die A 20 bereit zu stellen?		Die Frage der notwendigen Mittel für die A20 muss im Lichte der insgesamt notwendigen Neubaumaßnahmen getroffen werden. Wie gesagt: Erhalt hat Vorrang vor Neubau. Nur so ist bei begrenzten Finanzmitteln der Bundesverkehrswegeplan finanzierbar. Der Substanzverfall unserer Verkehrswege muss gestoppt werden. Wenn Mittel eingesetzt werden gilt für uns der Grundsatz: Jetzt ist der Norden mal dran!					
Falls Sie sich für eine Finanzierung einsetzen werden, woher sollen Ihrer Meinung nach die Finanzmittel kommen?		siehe Antwort zu 3.					
Soll dies durch Umschichtung innerhalb des Bundesverkehrshaushaltes geschehen mit der Konsequenz, dass dann weniger für den Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur getan werden kann?		siehe Antwort zu 3.					

Oder sollen Ihrer Meinung nach die Haushalte anderer Ressorts zu Gunsten des Bundesverkehrsministeriums schrumpfen und – falls ja – welche Ressorts?		siehe Antwort zu 3.					
Wenn Sie weder Umschichtungen innerhalb oder zwischen Bundesministerien vorsehen, wollen Sie dann die benötigten Finanzmittel durch Steuererhöhungen oder andere Abgaben wie z.B. eine PKW-Maut eintreiben?		siehe Antwort zu 3. Eine PKW Maut lehnen wir ab!					
Der Bau der A 20 durch das Elbe-Weser-Dreieck kostet ca. 15 bis 20 mal mehr als die entsprechende Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr auf der Schiene. Die Autobahn wäre erst mindestens zehn Jahre später fertigstellbar und würde unsere Atmosphäre etwa zehn Mal stärker mit Treibhausgasen belasten. Frage: Werden Sie alternative Transportmöglichkeiten für Güterverkehr über die Schiene dem Bau einer neuen Autobahn bevorzugen?		Man kann aber nicht leugnen, dass auch PKW eine A20 befahren würden. Keine Autobahn wird ausschließlich für den Güterverkehr gebaut. Aber nicht nur der Güterverkehr muss gefördert werden, sondern auch der Individualverkehr. Und da gibt es ein Bedürfnis der Menschen nach schneller Erreichbarkeit der Zentren. Klar ist: Wenn wir in unserer Region mehr Personen-Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, dann geht das nur über einen Ausbau der S-Bahnssysteme des HVV und des VBN in die Fläche, der die Anbindung der Mittelzentren einschließt.					
Die A 20 wird unter anderem als europäische Magistrale beworben. Die Hauptverkehre in Ost-West-Richtung verlaufen jedoch weiter südlich, insbesondere auf der A 2. Entsprechend wird für die A 20 nur vergleichsweise wenig Verkehr prognostiziert. Frage: Halten Sie angesichts der o. g. Kosten den Bau der A 20 für vertretbar?		Zur Zeit ja. Wenn sich weitere Erkenntnisse ergeben, müssen die einbezogen und neu abgewogen werden.					
Die A 20 würde zahlreiche verkehrsarme unzerschnittene Naturräume mit großer Bedeutung für die biologische Vielfalt zerschneiden. Sie würde Landschaften mit Bedeutung für den Tourismus beeinträchtigen und über tausend Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Frage: Werden Sie dafür sorgen, dass die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Nachteile für Natur und Landschaft, Fremdenverkehr und Landwirtschaft auszugleichen?		Wenn Nachteile entstehen müssen diese vollständig ausgeglichen werden. Das gilt sowohl für Natur und Landschaft wie für Tourismus und Landwirtschaft. Und auch andere, sozio-ökonomische Beeinträchtigungen müssen kompensiert werden.					
Aus welchen Gründen sind Sie für oder gegen die A 20? Wie wollen Sie mit Ihrem möglichen Bundtagsmandat Ihr Ziel im Hinblick auf die A 20 durchsetzen?		Infrastruktur, Mobilität und Wirtschaftsentwicklung sind gerade im Elbe-Weser-Dreieck eng miteinander verzahnt. Gerade der ländliche Raum zwischen den Metropolregionen Hamburg, Hannover und Bremen/Oldenburg braucht eine funktionsfähige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Nur wenn das sichergestellt ist, ist Verkehrspolitik auch nachhaltig. Damit das gelingt, wollen wir einen neuen gesellschaftlichen Konsens für Fortschritt und Infrastruktur erreichen, indem wir Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und intensiv bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten beteiligen. Nochmal: Unsere Region braucht gute Verkehrsverbindungen nach Hamburg, Hannover und Bremen. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Erhalt hat Vorrang vor Neubau.	Die Küstenautobahn A 20 ist - wie manch anderes Verkehrsprojekt - unsinnig und völlig überflüssig. Ich werde mich vehement dagegen aussprechen, auch nur einen EURO hierfür auszugeben. Wir können in Deutschland nicht einmal unsere Strassen und Brücken in einem passablen Zustand erhalten und sollten uns davor hüten zu glauben, dass sich mit immer neuen Strassen die Problematik verbessern ließe. Frei nach den Worten: 'Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten' glaube ich, dass wir an ganz anderen Stellen völlig unsinnigen Verkehr eindämmen müssen, der aus Profilitereesse einzelner Kosten auf die Allgemeinheit abwälzt. Ich denke da z.B. an die zunehmenden 'Cross-docking-Verkehre', die trotz deutlich höherer Transportwege angeblich Transportkosten senken, dafür aber die Allgemeinheit belasten. Meine Erklärung ist daher eindeutig und nicht änderbar: Die A 20 braucht kein Mensch.				