

PSPC Public Sector Project Consultants GmbH

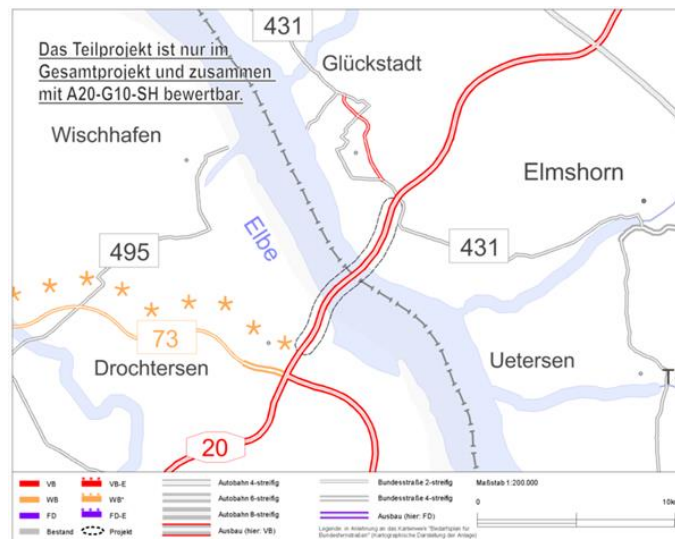


unter Mitwirkung der hochschule 21



Studie zu ökonomischen Effekten der Errichtung einer festen Untereibquerung

Stand: 12.10.2018



1 Einführung

Begonnen als Deutsche-Einheit-Projekt „Ostseeautobahn“ soll die A 20 künftig vom Nordosten Mecklenburg-Vorpommerns kommend über Lübeck und Bad Segeberg mit Elbquerung bei Glückstadt bis zur A 28 in Niedersachsen reichen. Damit ist die Ausbaumaßnahme A 20 für den gesamten norddeutschen Raum von herausragender Bedeutung, von der auch bedeutende wirtschaftliche Impulse für ganz Norddeutschland erwartet werden.¹ Zentraler Punkt der Maßnahme ist die Einrichtung der festen Elbunterquerung (im Folgenden als Unterelbquerung oder A 20-Elbtunnel bezeichnet) bei Glückstadt und Drochtersen.

Für Schleswig-Holstein stellt die A 20-Maßnahme das größte Straßenneubauprojekt dar, mit dem eine leistungsstarke Ost-West-Magistrale – von Polen bis in die Niederlande – geschaffen werden soll, durch die der angespannte Verkehrsknoten Hamburg großräumig umfahren und somit entlastet werden kann. Die A 20 erfüllt auch eine wichtige Erreichbarkeitsfunktion für den Westen Schleswig-Holsteins.² Umgekehrt ist die Maßnahme auch für Niedersachsen von zentraler Bedeutung, da sie den Zugang zum Norden öffnet. Für beide Bundesländer ist das Vorhaben zudem von hoher ökonomischer Bedeutung. Mit der Autobahn sollen die deutschen Seehäfen miteinander verbunden und an das überregionale Straßennetz angeschlossen werden. Auch für die Hansestadt Hamburg würde das Vorhaben eine nicht unerhebliche Verkehrsentlastung mit sich bringen. Diese Entlastung wird auch vor dem Hintergrund der jüngst verhängten Dieselfahrverbote in einigen Bereichen der Stadt eine zunehmende Rolle spielen.

Die Fernautobahn A 20 schafft neben der Verbindung der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen auch eine internationale verkehrliche Verknüpfung der Beneluxstaaten, Skandinaviens, Polens und der baltischen Ländern sowie Russland/GUS.

Die Maßnahme ist im derzeit geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in gesamter Länge im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Weiterhin ist sie durch Beschluss des Europäischen Parlaments Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Das Planfeststellungsverfahren für den A 20-Elbtunnel wurde am 16. April 2009 eingeleitet. Antragsteller ist der Geschäftsbereich Stade der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Im Herbst 2005 ist die Baugrunderkundung für den Tunnelabschnitt beendet worden. Straßen- und Bauwerksentwurf wurden 2008 aufgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 30. März 2015.³

Für den Elbquerungsabschnitt ist der Planfeststellungsbeschluss am 30.12.2014 ergangen. Der Beschluss wurde jedoch beklagt und im April 2016 vor dem Bundesverwaltungsgericht in

¹ Vgl. Land Schleswig-Holstein (2018a).

² Vgl. Land Schleswig-Holstein (2018b).

³ Vgl. Bundesverkehrswegeplan (2017b).

Leipzig verhandelt und als nicht vollziehbar erklärt. Nach dem Urteil des Gerichts vom 28.04.2016 ist ein Fehlerheilungsverfahren bezüglich des Fachbeitrages zum Gewässerschutz durchzuführen. Dieser war gemäß Beschluss des Gerichtes öffentlich auszulegen, was durch die Planfeststellungsbehörde 2017 nachgeholt wurde. Die eingegangenen Einwendungen sollen bis Jahresende 2018 durch die DEGES geprüft und erwidert werden, damit anschließend ein Planergänzungsbeschluss erstellt werden kann. Die Klagen der übrigen Kläger zum Elbquerungsabschnitt hat das Gericht abgewiesen.⁴

Der Auftraggeber der vorliegenden Studie, der "Förderkreis Feste Unterelbequerung e.V.", ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Unternehmen, Kammern, Verbänden der Wirtschaft, Landkreisen, öffentlichen Gebietskörperschaften und Einzelpersonen, der mit überzeugenden Argumenten für die „Feste Unterelbquerung“ werben möchte. Ziel ist es, das Vorhaben gegenüber den Entscheidungsträgern in Bunden und Ländern sowie auf kommunaler Ebene voranzutreiben und die Akzeptanz für das Vorhaben zu erhöhen.

2 Methodik und Aufbau der Studie

Der Fokus der einem interdisziplinären Forschungsansatz folgenden Untersuchung liegt dabei auf dem A 20-Elbtunnel, wenngleich dessen Effekte als Teilprojekt des A 20-Ausbaus nicht ausschließlich und isoliert erfassbar und auswertbar sind.

Die Studie führt Erfahrungen mit vergleichbaren Infrastrukturprojekten im In- und Ausland zusammen. Diese bilden die Basis für die empirische Erhebung. Die Ergebnisse der Befragung wurden analysiert und bewertet und den Erkenntnissen aus den Vergleichsprojekten gegenübergestellt. Ziel ist es, die ökonomischen Effekte qualitativ zu beschreiben und zu zeigen, inwieweit die regionale Wirtschaft von der geplanten Elbunterquerung profitieren könnte und welche Bedeutung das Vorhaben als Standortfaktor hat. Abschließend wurden verschiedene Möglichkeiten der Beschleunigung der Maßnahme erörtert. Dazu wurden u.a. die vom Innovationsforum und der Verkehrsministerkonferenz empfohlenen Veränderungen hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit und Auswirkungen auf die Unterelbequerung bewertet. Die Studie schließt mit einem Fazit und einer Handlungsempfehlung zu weiteren flankierenden Maßnahmen für eine zeitplangemäße Umsetzung der Maßnahme.

Die Befragung erfolgte webbasiert mittels standardisierter Fragebögen. Die Festlegung der Gesprächspartner für die Experteninterviews erfolgte auf Basis einer vom Vorstand des Vereins, der IHKs und PSPC erstellten Liste. Die Liste umfasste insbesondere lokale Partner aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein aus den Bereichen Wirtschaft, Verbänden und auch aus Politik und Verwaltung. Insgesamt wurden 81 Personen angeschrieben (digital und postalisch), davon 40 in Niedersachsen und 41 in Schleswig-Holstein.

⁴ Land Schleswig-Holstein (2018b).

Der Fragebogen umfasst insgesamt 20 Fragen und gliedert sich in drei Teile: Fragenblock 1 enthält Fragen zur Einordnung des Befragten (Bereich, Branche, Standort, Mitarbeiterzahl). Fragenblock 2 umfasst die inhaltliche Auseinandersetzung mit der Maßnahme A 20-Elbtunnel. Dazu zählt die Bewertung hinsichtlich Chancen und Risiken, Erwartungen hinsichtlich des Einflusses der Maßnahme auf die Entwicklung der Region und die Bewertung zeitlicher Aspekte der Maßnahme. In Fragenblock 3 wurde den Teilnehmern die Möglichkeit eingeräumt, die Studie anonym zu beantworten oder auch Kontaktdaten für weitere Gespräche anzugeben.

Die Befragung wurde im Zeitraum vom 06. August 2018 bis 21. September 2018 durchgeführt. Von den 74 digital versandten Fragebögen, wurden 48 Fragebögen begonnen und 41 Fragebögen vollständig beantwortet (letzte Frageposition). Von den sieben postalisch verschickten Fragebögen wurden zwei Fragebögen vollständig beantwortet zurückgeschickt. Damit ergibt sich eine Stichprobeneinheit in Höhe von 43 Teilnehmern. Die Rücklaufquote beträgt 53%.

3 Planungsstand

Die derzeit wichtigste Elbquerung ist der Elbtunnel in Hamburg im Zuge der A 7. Daneben existieren mit den Elbbrücken in Lauenburg (B 209), bei Geesthacht (B 404) und in Hamburg (A 1) drei weitere feste Elbquerungen mit überregionaler Bedeutung. Westlich von Hamburg gibt es bisher keine feste Elbquerung. Einzige Verkehrsverbindung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen ist die Autofähre zwischen Glückstadt und Wischhafen. Seit Beginn der siebziger Jahre wird von verschiedenen Seiten der Bau einer festen Elbquerung westlich von Hamburg gefordert.

Der geplante A 20-Tunnel bei Glückstadt / Drochtersen ist zentraler Bestandteil des Ausbaus der A 20, die auf einer Länge von 161 km zwischen Westerstede (A 28 / A 20) und Hohenfelde (A 23/ A 26) vierstreifig neu ausgebaut werden soll. Die Gesamtprojektkosten werden im Bundesverkehrswegeplan mit 3,1861 Mrd. EUR (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) angegeben. Das Land Niedersachsen soll dabei 2,5889 Mrd. EUR, das Land Schleswig-Holstein 595,2 Mio. EUR der Kosten tragen.

Gemäß Bundesverkehrswegeplan wird erwartet, dass die mittlere Kfz-Verkehrsbelastung im Planfall bei 19.000 Kfz/Tag liegt. Die Betriebsleistung im Personenverkehr soll bei 131,53 Mio. Pkw-km/a (88% Fahrzweck Privat, 12% Fahrzweck Geschäft) liegen. Für die von Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil) wird eine Neu- bzw. stärkere Belastung für 1.813 Einwohner und eine Entlastung für 20.895 Einwohner erwartet.

Die Teilmaßnahme A 20-Elbtunnel erstreckt sich auf einer Länge von 8,2 km. Die Projektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) belaufen sich auf 1,0321 Mrd. EUR, wovon 642,3 Mio. EUR auf Niedersachsen und 389,8 Mio. EUR auf Schleswig-Holstein entfallen.

Durch Errichtung der Tunnelanlage südlich von Glücksstadt wird eine Beeinträchtigung des Elbe-Ästuars vermieden. Ein kurzer Abschnitt führt im Osten der Elbe durch Marschland.⁵

Der Bau von Straßen bedarf im Regelfall eines Planfeststellungsbeschlusses, dem ein Planfeststellungsverfahren vorausgeht. Für den A 20-Elbtunnel (Abschnitt Nr. 8) sind insbesondere auch die vorhergehenden Abschnitte (jeweils Nr. 7) von entscheidender Bedeutung.

Im schleswig-holsteinischen Abschnitt 7 sollen insbesondere Artenschutzkonflikte (z.B. mit dem Seeadler) vermieden werden, um so zu vollziehbarem Baurecht zu gelangen. Derzeit werden die erstellten Unterlagen durch die DEGES geprüft, der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erweitert und die Planänderungsunterlagen fortgeschrieben. Auf niedersächsischer Seite befindet sich der Abschnitt 7 (L114 (Elm) – AK A 20/ A 26 bei Drochtersen) in der Entwurfsplanung.

4 Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlung

Die Studie untersucht anhand der zentralen Indikatoren Wirtschafts-, Siedlungs- und Tourismusentwicklungen die ökonomischen Effekte der Elbunterquerung.

Die Grundlage für die in der Befragung gewählten Variablen bildete die vorausgegangene Untersuchung vergleichbarer Verkehrsprojekte im Europäischen Raum. Anhand von fünf Vergleichsprojekten wurden die Auswirkungen einer verbesserten Anbindung analysiert. Trotz unterschiedlicher Merkmale der Untersuchungseinheiten, wie den spezifischen regionalen Gegebenheiten und unterschiedlich lange Betrachtungszeiträume, konnten Rückschlüsse auf die Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus festgestellt und in einen gemeinsamen Kontext gestellt werden.

Anhand der Auswertung der Vergleichsprojekte wurden die Ergebnisse in folgende sieben Bereiche gefasst:

- Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr
- Einfluss auf die lokale Wirtschaftsentwicklung
- Unterelbquerung im Kontext von Energie, Nachhaltigkeit und Digitalisierung
- Einfluss auf die lokale Siedlungsentwicklung
- Einfluss auf den Tourismus
- Abwägung von Chancen und Risiken der Maßnahmenrealisierung
- Zeitlicher Rahmen der Maßnahmenrealisierung

⁵ Vgl. Bundesverkehrswegeplan (2017b).

Die Punkte werden nachstehend teilweise zusammengefasst. Die ausführliche Auswertung ist der Langfassung der Studie zu entnehmen.

Zwei Drittel (67,4%) der Teilnehmer der Befragung sind dem Bereich Wirtschaft zuzuordnen, mehr als ein Viertel (26,1%) gehört zum Bereich der Verwaltung und 6,5% dem Bereich der Politik. Der Hauptteil der Teilnehmer aus dem Bereich Wirtschaft ist den Bereichen Verarbeitendes und Produzierendes Gewerbe (26,7%) und Verkehr, Lagerei und Logistik (30,0%), gefolgt von den Bereichen Handel (Einzel- und Großhandel, Versandhandel, Onlinehandel) (13,3%) und Baugewerbe (10,0%) zuzuordnen. Die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen (50,0%) ist im Bereich 100 bis 499 Mitarbeiter angesiedelt, gefolgt von Unternehmen mit 50-99 bzw. 500-999 Mitarbeitern (je 16,7%). Die Mehrzahl der Teilnehmer ist in den Landkreisen Stade und dem Kreis Dithmarschen (je 27,6%) ansässig. 95,7% der Teilnehmer waren bereits vor der Befragung mit dem Vorhaben A 20-Elbtunnel vertraut.

4.1 Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr

Durch die Elbunterquerung wird der Standort Hamburg entlang der Autobahnen A7 und A 1 deutlich entlastet. Hinzu kommt eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten, die in einigen Fällen den Bau einer Ortsumgehung überflüssig macht.

Für 93% der Befragten ist die Maßnahme im Hinblick auf die Beschleunigung der Transport- und Lieferzeiten sehr relevant (84%) bzw. relevant (9%). Die Beschleunigung der Transport- und Lieferzeiten ist damit die *Chance*, die am häufigsten als „sehr relevant“ eingestuft wurde. Die Entlastung bestehender Verkehrswege (u.a. auch des Hamburger Elbtunnels) ist nach Einschätzung der Teilnehmer mit 93% die zweite bedeutendste *Chance* der Maßnahme.

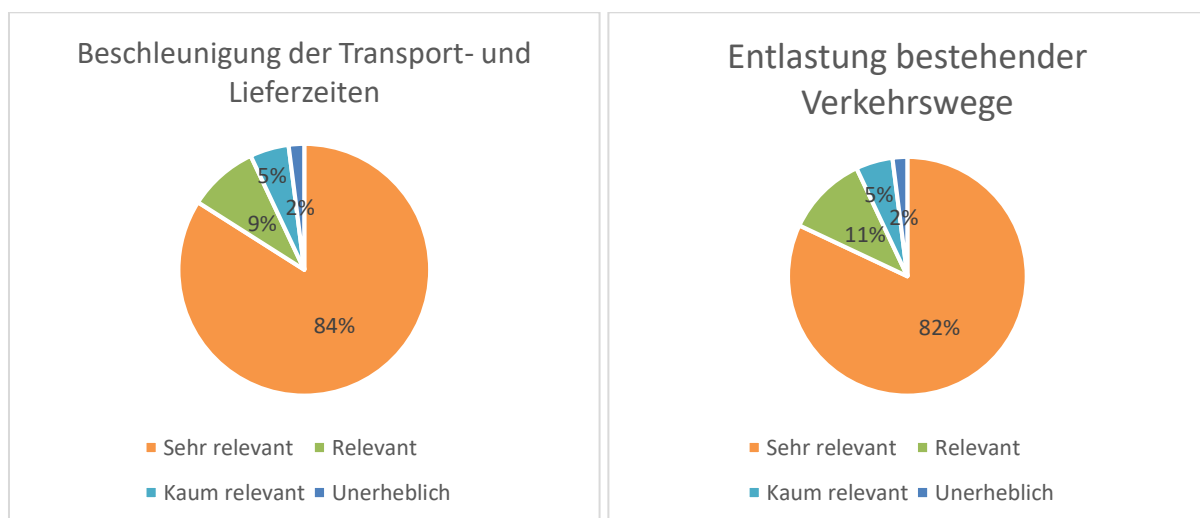


Abbildung 1: Bedeutung der Maßnahme für die Beschleunigung der Transport- und Lieferzeiten und die Entlastung bestehender Verkehrswege.

Die Entlastung der Anwohner ist gegenüber den anderen Kriterien zwar relevant, die Elbquerung wird aber hier in ihrer Bedeutung gegenüber wirtschaftlichen Effekten deutlich niedriger eingestuft.

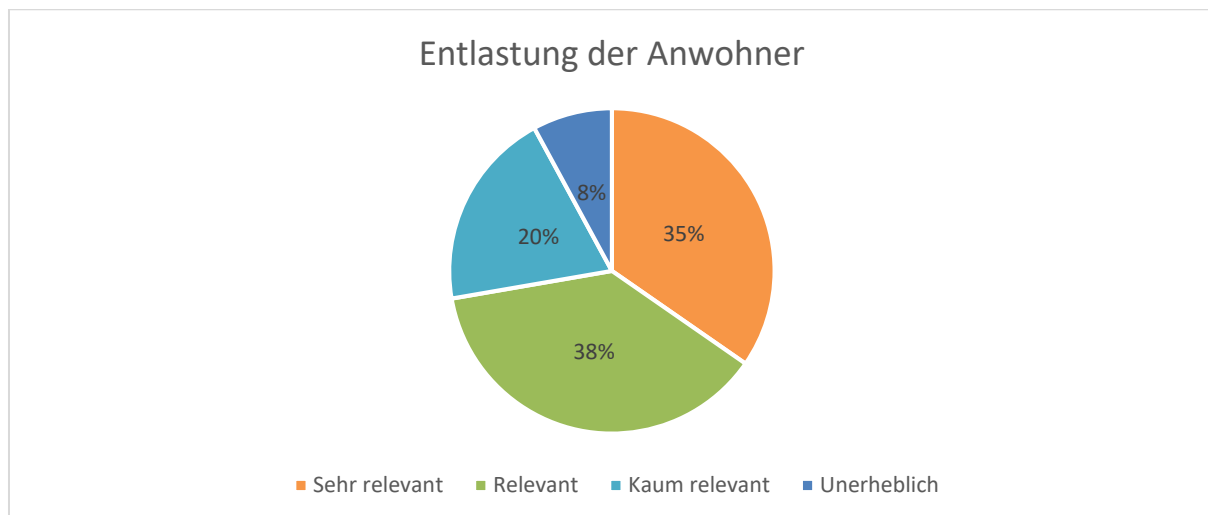


Abbildung 2: Bedeutung der Maßnahme für die Entlastung der Anwohner.

4.2 Einfluss auf die lokale Wirtschaftsentwicklung⁶

Der Elbe-Weser-Raum trägt mit insgesamt 21,8 Mrd. Euro zu 7,9% des Gesamtbruttoinlandsprodukts Niedersachsens und zu 0,7% des Gesamtbruttoinlandsprodukts Deutschlands bei. 2016 lag das absolute Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen des Elbe-Weser-Raums 7,9% unterhalb des Bruttoinlandsprodukts je Erwerbstätigen Niedersachsens und 11,9% unterhalb des Bruttoinlandsprodukts je Erwerbstätigen Deutschlands. Die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der letzten drei Jahre in den einzelnen Kreisen verlief mit Ausnahme von Cuxhaven analog zum Landes- und Bundestrend.⁷

Die Bruttowertschöpfung verteilt sich 2016 zu gleichen Teilen auf die Wirtschaftszweige Finanz-, Versicherungs- u. Unternehmensdienstleister, Grundstücks- u. Wohnungswesen (25%), Öffentliche, private Dienstleister (24%), produzierendes Gewerbe (ohne Baugewerbe) (21%) sowie Handel, Gastgewerbe, Verkehr, Information u. Kommunikation (19%). Die Wirtschaftszweige Baugewerbe sowie Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (3%) bilden die Schlusslichter. Im landes- und bundesweiten Vergleich wird allerdings deutlich, dass diese beiden

⁶ Aufgrund des Verlaufs der Autobahn wurden abweichende geographische Bezugsrahmen – Schleswig-Holstein und der Elbe-Weser-Raum – gewählt.

⁷ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018).

Wirtschaftszweige im Elbe-Weser-Raum einen überdurchschnittlich hohen Anteil an der Bruttowertschöpfung haben.⁸

Die Gewerbeanzeigenstatistik weist einen positiven Saldo aus, das heißt, die Anzahl der Gewerbebeanmeldungen durch Neuerrichtungen, Zuzüge und Übernahme übersteigt die Anzahl der Gewerbsabmeldungen durch Aufgabe, Fortzüge oder Übergabe (ohne Automatenaufsteller und Reisegewerbe).⁹

Schleswig-Holstein hat 2017 ein Gesamtbruttoinlandsprodukt von 93,4 Mrd. Euro erwirtschaftet. Die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts Schleswig-Holsteins der letzten 20 Jahre verlief analog zum Bundestrend.

Die Bruttowertschöpfung Schleswig-Holsteins betrug 2017 rund 84,1 Mrd. Euro.¹⁰ Stärkste Kreise im Jahr 2016 waren der Kreis Pinneberg, der Kreis Segeberg und der Kreis Stormarn. Der Hauptanteil der Bruttowertschöpfung lag mit 42% im Dienstleistungsbereich. Dahinter entfällt sie zu fast gleichen Teilen auf die Wirtschaftszweige Produzierendes Gewerbe (16%), Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister, Grundstücks- und Wohnungswesen (15%), Öffentliche und sonstige Dienstleister, Erziehung, Gesundheit (14%) sowie Handel, Verkehr, Gastgewerbe (einschließlich Baugewerbe) (13%). Der Wirtschaftszweig Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (0,5%) bildet das Schlusslicht.

In Schleswig-Holstein weist die Gewerbeanzeigenstatistik für 2017 ebenfalls einen positiven Saldo aus.¹¹

Die Bedeutung der Verkehrsanbindung nimmt auf Grund der Expansion der Märkte und der stärkeren Arbeitsteilung weiter zu. Das betrifft nicht nur die Versorgung der regionalen Märkte, sondern auch den Anschluss an die überregionalen Märkte im Bundesgebiet (Rhein-Ruhr, Rhein-Main, etc.).

Für die Standortwahl eines Betriebs hat – neben anderen Kriterien – die Verkehrsanbindung einen hohen Rang. Auch für die Zweigstellengründung überregionaler Unternehmen ist die interregionale Verkehrsanbindung von besonderer Bedeutung. Neben den reinen Transportkosten spielen logistische Anforderungen bei Beschaffung und Absatz und dabei insbesondere die Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Berechenbarkeit der Lieferungen bei der Standortwahl eine entscheidende Rolle.

⁸ Vgl. ebd.

⁹ Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018).

¹⁰ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018).

¹¹ Vgl. Statistikamt Nord (2017).

85% der Teilnehmer halten die A 20-Eibquerung für sehr relevant bzw. relevant für die Erschließung neuer Kundenkreise und Absatzgebiete. Für die Erschließung neuer Lieferantenkreise ist die Maßnahme für 73% der Teilnehmer relevant.

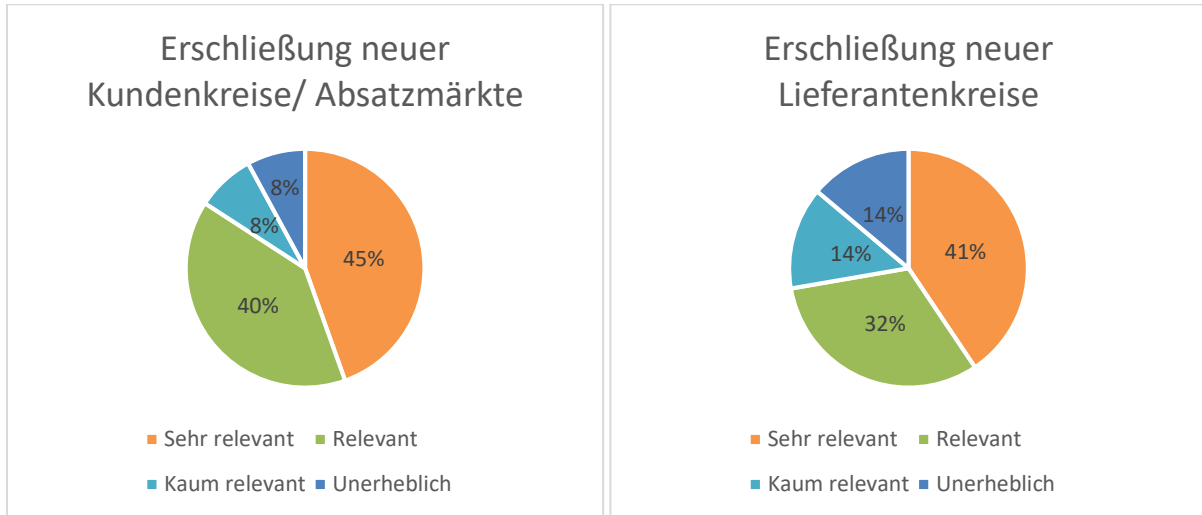


Abbildung 3: Bedeutung der Maßnahme für die Erschließung neuer Kundenkreise/ Absatzmärkte sowie für die Erschließung neuer Lieferantenkreise.

Die Einschätzung der Bedeutung der Maßnahme für die Verbesserung der Dienstwege für Arbeitnehmer ist geteilt, wenn auch überwiegend positiv (63%). Größere Bedeutung hat für die Befragten die Vergrößerung des Einzugsgebietes für Arbeitskräfte (77%).

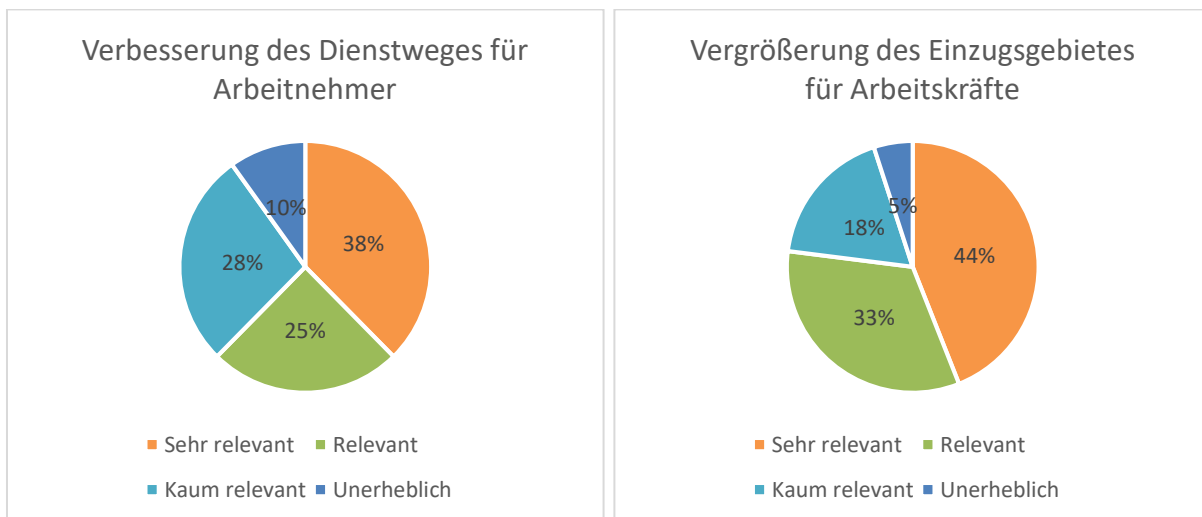


Abbildung 4: Bedeutung der Maßnahme für die Verbesserung des Dienstweges für Arbeitnehmer sowie für die Vergrößerung des Einzugsgebietes für Arbeitskräfte.

Die Einrichtung einer festen Elbquerung kann neben der verkehrlichen Entlastung auch einen Beitrag zur Umsetzung von Innovationen haben. Knapp 72% der Teilnehmer gehen davon aus, dass die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Erhöhung von Potentialen zur Umsetzung von Innovationen haben wird. Auch für geschäftliche Kooperationen mit anderen Unternehmen wird die Maßnahme nach Einschätzung der Teilnehmer eine hohe Bedeutung haben.

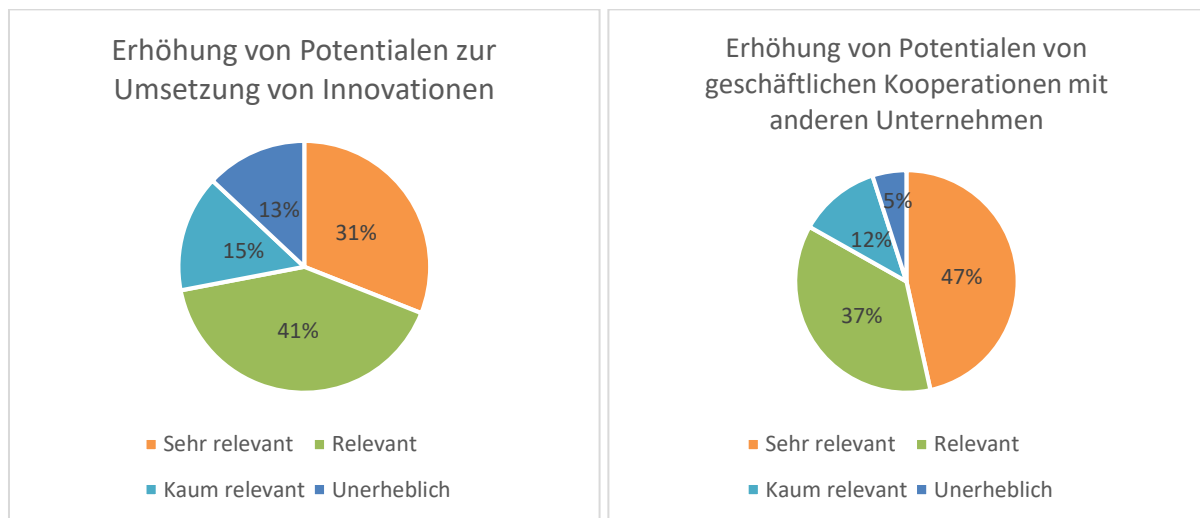


Abbildung 5: Bedeutung der Maßnahme für die Erhöhung von Potentialen zur Umsetzung von Innovationen und von geschäftlichen Kooperationen mit anderen Unternehmen.

Bezüglich der Frage, ob die Errichtung des A 20-Tunnels zu einer Ansiedlung weiterer Unternehmen führen wird, ist die Antwort bei 90,7% der Teilnehmenden positiv.

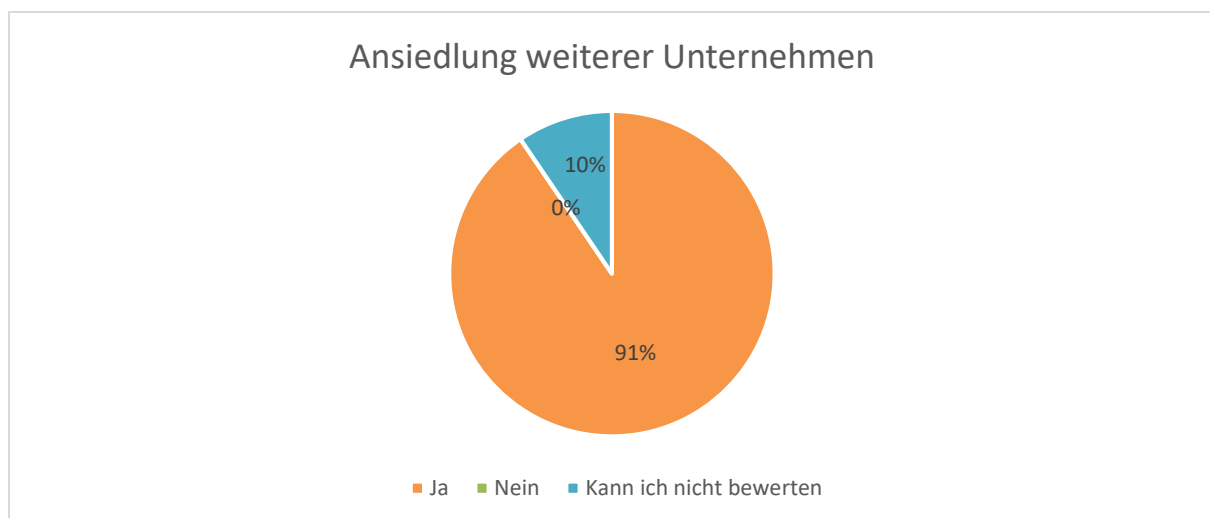


Abbildung 6: Ansiedlung weiterer Unternehmen.

Dabei wird von den Befragten insbesondere darauf hingewiesen, dass der bisherige Nachteil der „Randlage“, der Unternehmen von einer Ansiedlung abgehalten hat, entfallen würde und neben Neuansiedlungen auch bestehende Unternehmensstrukturen besser miteinander verknüpft werden können.

- „Bestehende Unternehmensstrukturen können besser miteinander verknüpft werden. Die Fahrzeiten sind einfach überschaubar.“
- „Die Anbindung an gute überregionale Verkehrswege ist für (produzierende) Unternehmen von großer Bedeutung. Neue Verkehrsangebote können vorher unattraktive Standorte interessant machen und zudem helfen, den Bestand zu erhalten.“
- „Die bessere Verkehrsanbindung und die Verknüpfung der Regionen Schleswig-Holsteins und Niedersachsens werden die Ansiedlung von Unternehmen deutlich befördern.“¹²

Mit der Erhöhung der Erreichbarkeit und der Ansiedlung neuer Unternehmen können auch Risiken bzw. Herausforderungen für die bestehenden Unternehmen einhergehen. Die Befragten bewerten diese Risiken aber eher moderat: rund 63% sehen das Risiko der Wettbewerbseröffnung oder -intensivierung als kaum gegeben oder unerheblich an. Das Risiko der Abwanderung von Arbeitskräften wird noch niedriger eingestuft: Hier gehen 88% der Befragten davon aus, dass dieses kaum gegeben oder unerheblich ist.

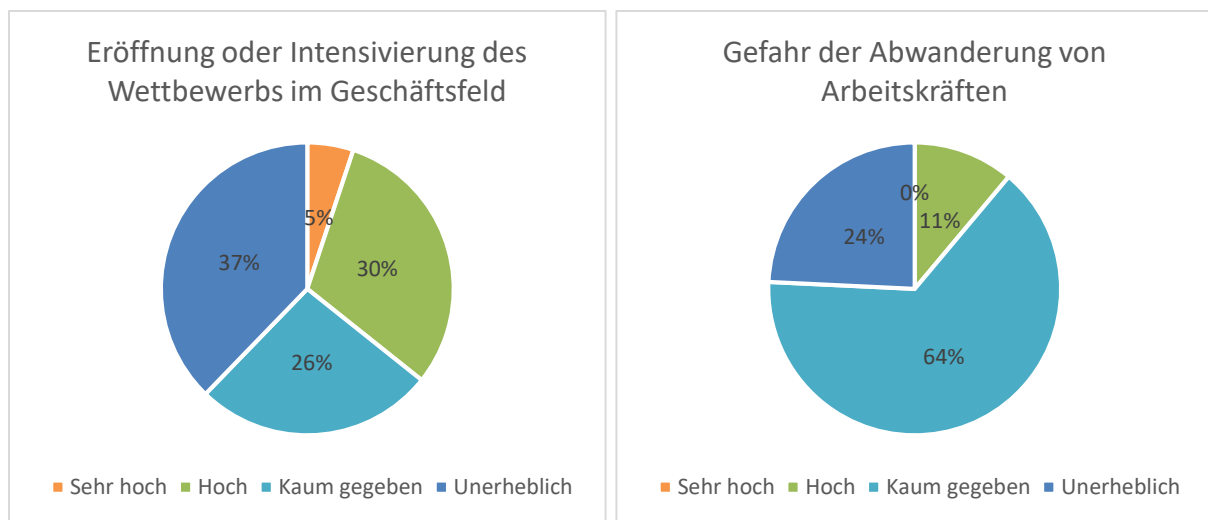


Abbildung 7: Bedeutung der Untereilbquerung im Hinblick auf die Eröffnung oder Intensivierung des Wettbewerbs im Geschäftsfeld sowie für die Gefahr der Abwanderung von Arbeitskräften.

¹² Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

4.3 Einfluss auf die lokale Siedlungsentwicklung

Mit einer Gesamteinwohnerzahl von 812.921 Einwohnern¹³ leben 10,2% der Bewohner Niedersachsens im Elbe-Weser-Raum (Stand 2017). Niedersachsen gehört zur Gruppe der Bundesländer mit relativ geringer Bevölkerungsdichte (Anzahl der Einwohner je km²).

Die Bevölkerungszahlen im Elbe-Weser-Raum haben in den letzten 30 Jahren kontinuierlich zugenommen.¹⁴ Langfristig wird nach den Berechnungen des Statistischen Landesamtes Niedersachsen die Bevölkerung im Elbe-Weser-Raum von 2009 bis 2031 um 6,4% sinken. Damit verliert die Region in diesem Zeitraum 52.089 Einwohner. Besonders gravierend wird die Entwicklung in Cuxhaven und Verden sein. Nicht nur die Bevölkerungszahlen werden sich verändern, sondern auch die Altersstruktur. Von 2013 bis 2031 wird die Anzahl der Kinder unter 5 Jahren um 5,1% in der Region sinken. Die Anzahl der über 90-Jährigen wird hingegen im selben Zeitraum um 31,7% steigen.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nahm im Elbe-Weser-Raum insgesamt zu. Im Juni 2017 waren 546.049 Menschen sozialversicherungspflichtig (SvB) beschäftigt (am Arbeits- und am Wohnort). In den Landkreisen Cuxhaven, Osterholz, Rotenburg, Stade und Verden ist eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Im Verhältnis zur Anzahl aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeits- und am Wohnort) beträgt der Anteil der Arbeitslosen im Elbe-Weser-Raum 4,07%. Die Beschäftigungsquote als Schlüsselindikator zur Beurteilung des Beschäftigungsstandes in der Region liegt mit Ausnahme des Landkreises Cuxhaven über dem niedersächsischen und auch dem Bundesdurchschnitt.

Die Betrachtung der Pendlerbewegung in Niedersachsen zeigt derzeit (Stand 2017) eine deutliche Differenz zwischen Ein- und Auspendlern. Einpendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am Arbeitsort wohnen. Auspendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am Wohnort arbeiten. Die Differenz aus Einpendlern zu Auspendlern ergibt den Pendlersaldo. Der Pendlersaldo bildet also ab, ob mehr Arbeitskräfte in die Region kommen oder mehr Anwohner die Region zur Erreichung ihres Arbeitsplatzes verlassen. In allen Kreisen ist das Pendlersaldo in der Gesamtbetrachtung (d.h. sowohl gegenüber den anderen Kreisen, den Städten Hamburg, Bremen und Bremerhaven als auch übrigen Regionen) negativ. Somit müssen derzeit mehr Menschen ihren Wohnort verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen, als Menschen in die Kreise zum Arbeiten kommen. Am größten ist das Pendlersaldo in den Kreisen Cuxhaven (-25.127 Beschäftigte) und Stade (- 18.489 Beschäftigte).

Schleswig-Holstein ist nach den Stadtstaaten das fünftkleinste deutsche Bundesland. Auf einer Landesfläche von 15.799 km² leben 2.881.926 Einwohner (Stand 2017).¹⁵ Innerhalb von

¹³ Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018).

¹⁴ Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018).

¹⁵ Vgl. Statistikamt Nord (2016).

Schleswig-Holstein zeigt sich eine ungleichmäßige Bevölkerungsverteilung. Die kreisfreien Ostseestädte Kiel (247.441 Einwohner), Lübeck (216.712 Einwohner) und Flensburg (87.432 Einwohner) sowie das Umland von Hamburg mit den Kreisen Pinneberg und Stormarn weisen eine hohe Bevölkerungsdichte aus. Weitere Verdichtungszentren bilden Neumünster, Rendsburg, Itzehoe, Husum und Heide. Die Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und Dithmarschen sind dagegen vergleichsweise dünn besiedelt. Insgesamt beträgt die Bevölkerungsdichte von Schleswig-Holstein 182 Einwohner je km², was unter dem bundesweiten Durchschnitt von 231 Einwohner je km² liegt.¹⁶

Die Bevölkerungszahlen in Schleswig-Holstein haben sich in im letzten Jahrzehnt kontinuierlich entwickelt. Mit Ausnahme von Dithmarschen, Nordfriesland, Ostholstein, Plön und Steinburg haben alle Kreise und kreisfreien Städte leichte Einwohnerzuwächse zu verzeichnen. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser positive Trend in der Einwohnerentwicklung fortsetzen wird. Nach Schätzungen des Statistikamts Nord wird die Einwohnerzahl Schleswig-Holsteins bis 2020 um rund 74.000 Einwohner (2,6%) ansteigen. Grund dafür ist die überdurchschnittliche Zuwanderung, die für die nächsten Jahre erwartet wird. Dennoch wird die Einwohnerentwicklung regional sehr unterschiedlich sein. Zwar werden bis 2020 zunächst alle Kreise und kreisfreien Städte wachsen, allerdings nach 2020 zweigeteilt verlaufen: Während die Einwohnerzahlen in den kreisfreien Städten sowie in den Hamburger Randkreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg weiter steigen, werden in den anderen Kreisen – vor allem in den ländlichen Kreisen Plön und Dithmarschen – die Einwohnerzahlen ab 2020 rückläufig sein.¹⁷

Auch in Schleswig-Holstein hat sich die Altersstruktur in den letzten Jahren stark gewandelt. Das Durchschnittsalter in Schleswig-Holstein ist, ausgehend vom Basisjahr 2005, 2010 um 1,4 Jahre und 2015 um 2,3 Jahre gestiegen. Einzige Ausnahme des anwachsenden Durchschnittsalters bildet die kreisfreie Stadt Kiel, in der das Durchschnittsalter von 2010 auf 2015 sogar um 0,5 Jahre gesunken ist. Landesweit werden 2030 fast 36% der Einwohner 60 Jahre und älter sein. Die Zahl der Einwohner unter 20 Jahren wird bis 2030 landesweit auf 17% zurückgehen. Am deutlichsten werden die Rückgänge in den ländlichen Kreisen (Dithmarschen -17,7%) sein, wohingegen in den Kreisen Pinneberg und Stormarn sowie in den kreisfreien Städten Kiel, Lübeck und Flensburg die Zahl der unter 20-Jährigen bis 2030 leicht steigen wird.¹⁸

2015 waren 1.355.300 Menschen in Schleswig-Holstein sozialversicherungspflichtig (SvB) beschäftigt (am Arbeitsort), das entspricht einer Beschäftigungsquote von 55,1%. Im Verhältnis zur Anzahl aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort beträgt der Anteil der

¹⁶ Vgl. DeStatis (2018).

¹⁷ Statistik Nord (2016).

¹⁸ Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015).

Arbeitslosen in Schleswig-Holstein 6,3%.¹⁹ Die Zahl der Erwerbspersonen wird Prognosen zu Folge bis 2030 um etwa 23.000 zurückgehen. Auch die Altersstruktur der Erwerbspersonen verändert sich 2025 werden fast 55% der Erwerbspersonen 55 Jahre und älter sein und nur noch 26% unter 30 Jahren.²⁰

In Schleswig-Holstein ist in allen Kreisen das Pendlersaldo negativ, in den kreisfreien Städten ist das Pendlersaldo positiv (Stand 2017). Somit müssen in den Kreisen derzeit mehr Menschen ihren Wohnort verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen, als Menschen in die Kreise zum Arbeiten kommen. Am größten ist das negative Pendlersaldo in den Kreisen mit großem Abstand in Pinneberg (-32.862 Beschäftigte), gefolgt vom Herzogtum Lauenburg (-25.410 Beschäftigte) und Rendsburg-Eckernförde (-19.972 Beschäftigte).

Im Rahmen der Befragung wurde festgestellt, dass mehr als drei Viertel der Teilnehmer (78,0%) davon ausgehen, dass der A 20-Elbtunnel dazu führen wird, dass mehr Menschen in die Region ziehen. Die Gründe liegen nach Einschätzung der Teilnehmer insbesondere in der Verbesserung der Situation für Pendler durch eine Verkürzung der Fahrtzeiten und -wege sowie der Schaffung neuer Arbeitsplätze als Folge von Unternehmensansiedlungen.

- „Zuzug als Folge von Unternehmensansiedlungen.“
- „Die Verkürzung der Fahrzeiten wird insbesondere die nördliche Unterelbregion als Wohn- und Arbeitsraum attraktiver machen.“
- „Die bessere Anbindung und Verknüpfung der Regionen wird dazu führen, dass mehr Menschen in der Region leben werden und wollen.“
- „Die durch die feste Elbquerung entstehende, größere, zusammenhängende Wirtschaftsregion, wird Menschen bewegen in die Region zu ziehen.“
- „Infrastruktur bringt Arbeitskräfte – Arbeitskräfte benötigen Wohnraum.“
- „Verkürzung und Beschleunigung der Arbeitswege.“
- „Verringerung der Pendeldistanzen machen Arbeitsplatzwahl auf der anderen Elbseite möglich.“
- „Es werden dort in den heute schwachen Regionen Arbeitsplätze entstehen und diese die gesamte Infrastruktur positiv beeinflussen.“²¹

Die Ergebnisse der Betrachtung bestätigen die Annahmen über die Entwicklung der Anzahl sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze. Eine verbesserte Anbindung der Region an das

¹⁹ Statistikamt Nord (2016).

²⁰ Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015).

²¹ Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

überregionale Bundesautobahnnetz sowie die Verbindung der westlichen Häfen Deutschlands, Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven, mit den großen Ostseehäfen Deutschlands, Rostock, Kiel und Lübeck, lässt eine positive Wirkung auf die Region vermuten. Die untersuchten Studien zeigen, dass auf Kreisebene bei Vergleichsprojekten ein positiver Zusammenhang zwischen Erreichbarkeitsänderungen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze nachgewiesen werden konnte.

Bezüglich der Entwicklung der Bodenpreise gehen mehr als drei Viertel der Befragten von einer Erhöhung aus. Keiner der Befragten nimmt an, dass es zu einer Senkung der Bodenpreise kommen wird. Als Begründung für die Steigerung wird die bessere Lage durch die verbesserte Anbindung und eine Erhöhung der Ansiedlung, d.h. der Nachfrage, angeführt.

Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung könnten auch Risiken in Zusammenhang mit der Maßnahme bestehen: Allerdings wurde eine Belastung der Anwohner durch eine Verkehrsverlagerung von 81% der Befragten als kaum gegeben bzw. unerheblich eingeschätzt. Durch eine Verkehrsverlagerung entstehende Umweltrisiken wurden von 79% der Befragten als kaum gegeben bzw. unerheblich eingeschätzt.

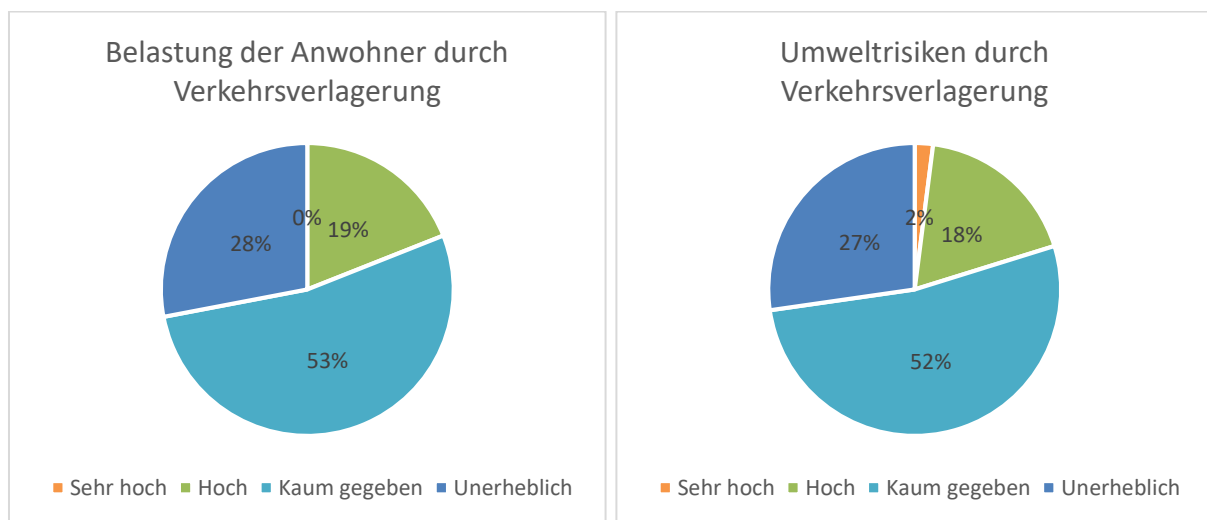


Abbildung 8: Bedeutung der Unterelbquerung im Hinblick auf die Belastung der Anwohner durch Verkehrsverlagerung und auf Umweltrisiken durch Verkehrsverlagerung.

Als weiteres wesentliches Risiko der Maßnahme wurde von einem Teilnehmer die Bodenversiegelung und Verdrängung der Flora und Fauna genannt und als sehr hoch in seiner Bedeutung bewertet.

4.4 Einfluss auf den Tourismus

Die Einrichtung der festen Unterelbquerung bzw. die Errichtung der A 20 wird auch auf den Tourismus in den Bundesländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein, wie auch in den angrenzenden Bundesländern und Ländern einen wesentlichen Einfluss haben. Für die touristisch relevanten Landkreise Friesland, Wittmund, Cuxhaven und Aurich sowie für Teile der Wesermarsch ist eine bessere Vernetzung sinnvoll, wenn dem aktuellen Kurzurlaubstrend Rechnung getragen werden soll. Das gilt auch für die touristischen Angebote in den Kreisen Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland. Für Kurzurlauber und Tagestouristen aus Hamburg und dem Ballungsraum Ruhrgebiet spielt die Anreisedauer eine wichtige Rolle. Eine bessere Vernetzung der touristischen Regionen erhöht zudem den Aktionsradius der Urlauber und trägt zu einer gesteigerten Angebotsvielfalt bei.

84,1% der Teilnehmenden gehen davon aus, dass die Region durch den Bau einer festen Unterelbquerung auch unter touristischen Gesichtspunkten attraktiver wird. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Es wird hier besonders auf die Steigerung der Attraktivität der Westküste und die Reduktion der Staugefahr verwiesen. Es wird eine Vermarktung der Region als Ganzes angeregt bzw. eine Verknüpfung der Besonderheiten beider Regionen und damit eine Erhöhung der Tages- und Kurzeittouristen erwartet.

- „Auf beiden Seiten der Unterelbe befinden sich touristische Schwerpunkte in ihrer jeweiligen eigenen Art. Eine Verknüpfung mittels Elbquerung wird zu einem besseren Angebot für Tages- und Kurzeittouristen führen.“
- „Eine bessere Erreichbarkeit der Tourismusregionen an der Unterelbe wird zusätzliche Touristenströme dorthin lenken.“
- „Nach Fertigstellung der gesamten A 20 bis hinter Bremen wird sich der Anfahrtsweg insbesondere aus dem Verdichtungsraum Rhein-Ruhr erheblich verkürzen (Umfahrung des Nadelöhrs Hamburg). Zudem eröffnet die schnelle und gegenüber Fährverbindungen wartezeitfreie Verbindung neue attraktive Ziele für Tagestouristen.“
- „Staupotenzial im derzeit häufig überlasteten Fernstraßensystem durch/um Hamburg beeinträchtigt die touristische Attraktivität Schleswig-Holsteins gegenüber anderen Küstenbundesländern.“
- „Südliche Unterelbe und nördliche Unterelbe gewinnen an Attraktivität, wenn die Vorteile beider Destinationen zusammen gedacht, wahrgenommen und vermarktet werden können.“²²

²² Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

Mit Blick auf die Urlaubsdauern wird erwartet, dass die Errichtung des Elbtunnels insbesondere zu einer Erhöhung bei Kurzurlaube (< 3 Tage, 82,2%) führen wird (Mehrfachnennungen möglich). Bei den Urlaubstypen steht der Tagestourismus (75,6%), vor dem Urlaubstourismus (54,5%) und dem Geschäfts- und Kongresstourismus (38,6%) im Vordergrund (Mehrfachnennungen möglich).

Bei den Urlaubsarten gehen die Teilnehmer davon aus, dass die Region durch die Elbquerung insbesondere für Familienurlaube (57,8%), Campingurlaube (47,7%) und Urlaube auf dem Wasser (45,5%) an Bedeutung gewinnen wird (Mehrfachnennungen möglich). Als weitere Urlaubsarten wurden Aktivurlaube (Fahrrad, Wassersport), Sportaktivitäten am Wochenende und Wohnmobile genannt.

4.5 Abwägung von Chancen und Risiken der Maßnahmenrealisierung

Wesentlich für die Maßnahme A 20-Elbtunnel und damit auch für die vorliegende Studie ist eine Abwägung von Chancen und Risiken der Maßnahmenrealisierung. Die Teilnehmer der Befragung wurden deshalb gefragt, ob aus ihrer Sicht neben den genannten Chancen auch Risiken mit der Maßnahme verbunden sind. Die Mehrheit der Antwortenden (62,8%) sieht keine Risiken, 18,6% sehen Risiken in Verbindung mit der Maßnahme und 18,6% geben an, dies nicht bewerten zu können.

Als Risiken werden insbesondere Abwanderungsmöglichkeiten und eine unterdimensionierte Verkehrsplanung genannt. Es wird aber auch auf die erforderlichen wirtschaftlichen Entwicklungen verwiesen, um zu verhindern, dass die A 20 zur Transitautobahn wird.

- „Abwanderungsmöglichkeiten, Verlust touristischer und Aufenthaltsqualitäten von Regionen – insgesamt aber eher geringe Risiken, die deutlich hinter den Chancen rangieren.“
- „Die großräumige, länderübergreifende Bedeutung der Küstenautobahn könnte zu einer solchen Zunahme der Verkehrszahlen führen, dass die heutige Planung sich als unterdimensioniert herausstellen könnte.“
- „Heutige ruhige und beschauliche ländliche Räume werden sicher belebter sowohl negativ mit höherer Verkehrsbelastung als auch positiv, dass es attraktiver wird dort zu leben, weil man schneller dorthin gelangt.“
- „Je mehr Straßen angeboten werden, und damit auch Fahrzeitverkürzungen, desto schwieriger wird der Umstieg auf andere Verkehrsträger. Zudem ist der Straßenbau immer mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden sowie mit Betroffenheiten bei Anwohnern.“
- „Wir sehen eine hohe Aufwertung der Infrastruktur mit überschaubaren Risiken.“

- „Wenn es nicht gelingt, an den Abfahrten auch Gewerbe- und Industriegebiete zu realisieren, wird die A 20 zur Transitautobahn.“²³

Die Teilnehmer wurden abschließend gebeten, Chancen und Risiken der Maßnahme insgesamt ins Verhältnis zueinander zu setzen. Das Ergebnis unterstreicht die Auswertung der Einzelfragen, nach der die Chancen der Maßnahme die Risiken deutlich überwiegen.

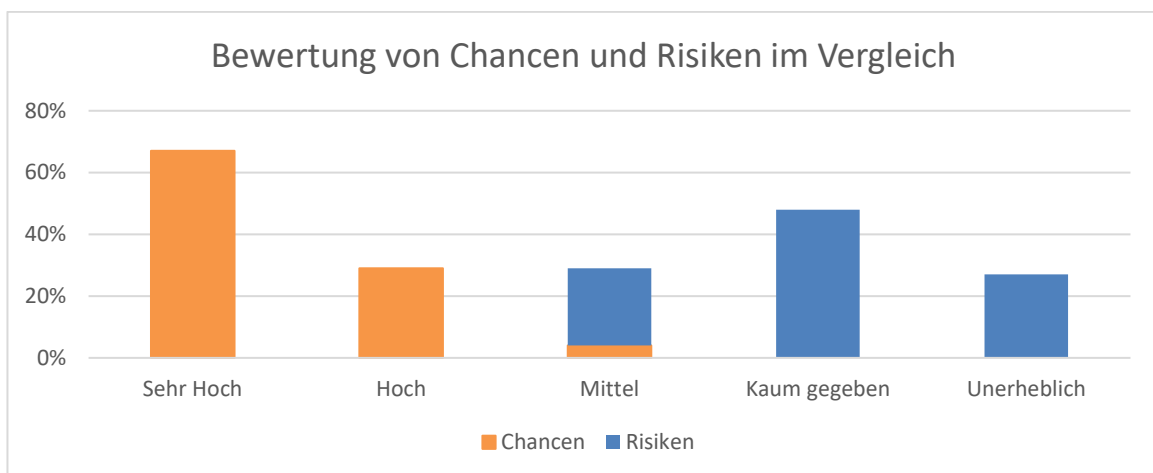


Abbildung 9: Bewertung von Chancen und Risiken im Vergleich.

4.6 Zeitlicher Rahmen der Maßnahmenrealisierung

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Verkehrs und des Wettbewerbs um Produktionsmittel und Absatzmärkte gewinnt die Maßnahme immer weiter an Bedeutung: 84,4% der Befragten bewerteten die unverzügliche Maßnahmenrealisierung als sehr wichtig, die verbleibenden 15,6% als wichtig. Das eindeutige Ergebnis unterstreicht die immense Bedeutung der Maßnahme für die lokale und regionale Wirtschaft in Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

- „Bereits seit Jahren dringend benötigte Ergänzung zum bestehenden und oftmals überlasteten Fernstraßensystem durch / bei Hamburg.“
- „Der Norden muss gegenüber anderen Wirtschaftsregionen (insbesondere Bayern) schneller aufholen.“
- „Der Unterelberaum würde von einer verbesserten Erreichbarkeit sowohl der Teilräume beiderseits der Elbe als auch als Wirtschaftsraum ganz erheblich in der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung profitieren. Heute bestehen - laut

²³ Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

Raumordnungsbericht der Bundesregierung- hier erhebliche schlechtere Erreichbarkeitszeiten zu Oberzentren als in den überwiegenden Teilen des Bundesgebietes.“

- „Die Maßnahme wird seit vielen Jahren diskutiert und auch geplant, eine Realisierung sollte so schnell wie möglich passieren, um die vorgenannten Effekte zu erzielen.“
- „Die Notwendigkeit einer weiteren Elbquerung hören wir halbstündlich im Verkehrsfunk der regionalen Radionachrichten.“
- „Entwicklung von Räumen bedürfen einer langfristigen Betrachtung. Heute eingeleitete Maßnahmen führen zu den gewünschten Ergebnissen erst Jahre danach. Es geht hier um die Wettbewerbsfähigkeit der Region im Vergleich zu anderen Räumen, die ein solches “Problem“ nicht haben.“²⁴
- „Im nordwestlichen Randbereich Hamburgs ersticken wir im Verkehr. Eine Entlastung durch den Bau einer Umfahrungsmöglichkeit der Metropolregion insbesondere für den Güter- und Urlauberverkehr hätte großes Entlastungspotential für unsere Mobilität im Alltag.“
- „Neben dem Neubau der Radar Hochbrücke ist die A 20-Elbquerung die zweite wichtige Infrastruktur-Maßnahme in Schleswig-Holstein. Das Bundesland ist die Landverbindung zwischen Süd- bzw. Mitteleuropa mit Skandinavien und damit ein existenzielles Transitland. Momentan gibt es aus Westen kommend lediglich zwei hoffnungslos überlastete Möglichkeiten die Elbe zu überqueren. Deshalb ist eine unverzügliche Maßnahmenrealisierung unerlässlich!“
- „Unsere Fahrzeuge stehen aktuell jeden Tag im Stau.“
- „Unsere Produktion geht zum großen Teil nach Süddeutschland, eine Termintreue ist durch den Engpass Elbtunnel nicht möglich.“
- „Der Verkehrskollaps ist bereits da; es muss etwas passieren.“
- „Für weitere Entwicklungen der Region ist diese Maßnahme von entscheidender Bedeutung.“

Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes durchlaufen nach Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und die Bedarfspläne in der Regel ein Raumordnungs- und anschließend ein Planfeststellungsverfahren. Teilweise muss zusätzlich eine Linienbestimmung erfolgen und ein sogenannter Gesehenvermerk erteilt werden. Trotz mehrerer Gesetzesinitiativen nimmt die Planung von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland weiterhin viel Zeit in Anspruch. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass durch das gestufte Genehmigungsverfahren jedes Verkehrsinfrastrukturprojekt in unterschiedlichen Planungsständen von unterschiedlichen Behörden und aus unterschiedlichen Blickwinkeln geprüft wird.

²⁴ Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

Als wesentliche Gründe für die Verzögerung der Maßnahmenrealisierung im Falle der A 20 werden von den Befragten die Klagen der Umweltverbände (65% sehr hohe Bedeutung, 35% hohe Bedeutung), die unzureichende Vorbereitung der Planung / Planfeststellungsverfahren (41% sehr hohe Bedeutung, 38% hohe Bedeutung) und die fehlende Unterstützung aus Politik und Verwaltung (33% sehr hohe Bedeutung, 40% hohe Bedeutung) genannt.

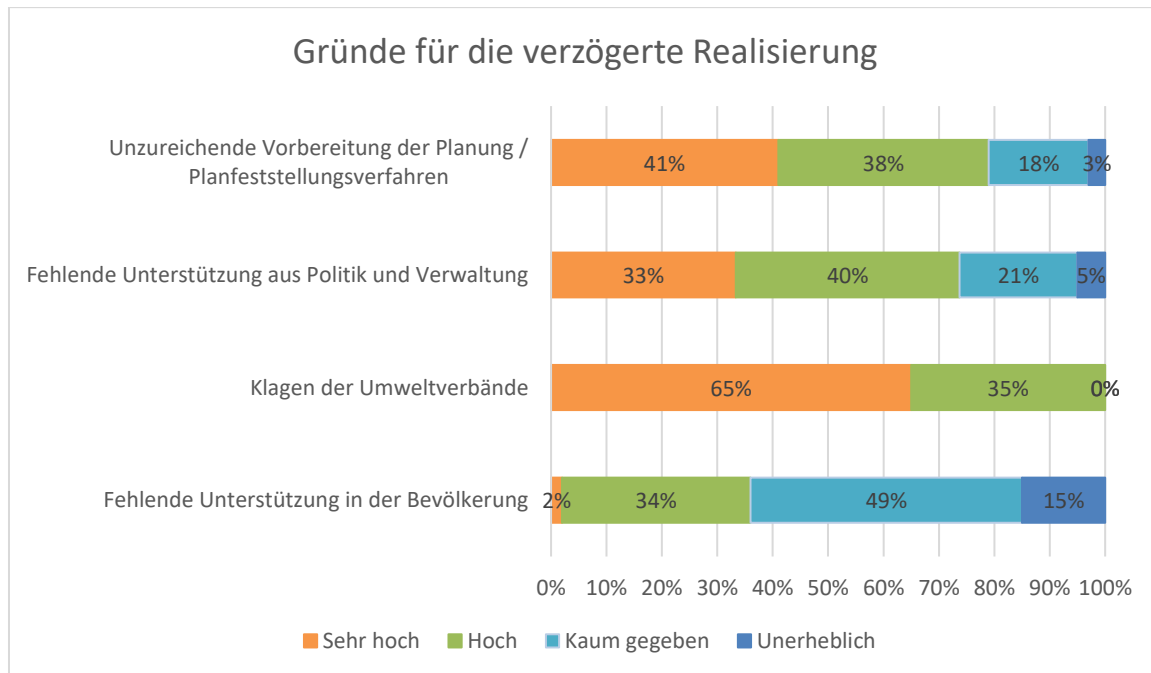


Abbildung 10: Gründe für die verzögerte Realisierung.

Bei der Begründung der Bewertungen wurde insbesondere auf die Vielzahl an Möglichkeiten der Klage gegen das Verfahren, insbesondere durch Umweltverbände, und die Langwierigkeit der Verfahren im Allgemeinen hingewiesen. Darüber hinaus wurde auch auf die Bedeutung der Realisierung von Teilmaßnahmen hingewiesen.

- „Die IHK Nord, der Zusammenschluss der zwölf norddeutschen IHKs, setzt sich für Beschleunigungen im Planverfahren ein. Insbesondere die Klagefrist für Verbände usw. muss neu gedacht werden.“
- „Die Langwierigkeit von Planfeststellungsverfahren und die immer verbundenen Klagen der Umweltverbände tragen maßgeblich zur Verzögerung bei. Einen Mangel an Unterstützung gibt es hingegen kaum.“
- „Jeder Kilometer Autobahn würde zu Beschleunigung führen. Wenn es Probleme zwischen Segeberg und Bad Bramstedt gibt, könnte man vorher Bad Bramstedt Hohenfelde bauen.“

- „Ohne politischen Willen in den Behörden keine Planer, ohne Planer keine Planunterlagen.“²⁵

An die Frage nach den Gründen für die Verzögerungen anknüpfend, wurden die Teilnehmer gebeten, ihre Erwartungen an Politik und Verwaltung zur Beschleunigung der Maßnahme zu formulieren.

Neben dem Wunsch nach einer eindeutigen politischen Positionierung und breiten Unterstützung des Projektes sowie der Einschränkung der Klagemöglichkeiten wurde hier immer wieder auch die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Kapazitäten gefordert, um die laufenden Klagen bzw. Planfeststellungsverfahren effizient bearbeiten zu können und zeitnah abzuschließen. Daneben wurde auch die Idee der vorgezogenen Errichtung von Teilmaßnahmen formuliert.

- „Pragmatisch denken, die Vorteile bewusst machen, parallel Lösungen für Umwelt und Anwohner anbieten.“
- „Beschleunigte Behandlung des Fehlerheilungsverfahrens am Elbtunnel und Beschleunigung der Verfahren an den Abschnitten der A 20 nördlich und südlich des Tunnels. Ohne die Anbindung wird sich die Realisierung des Tunnels weiter verzögern. Darüber hinaus ist es wichtig, dass alle Akteure gemeinsam für das Projekt „aufstehen“ und es noch mehr in den Fokus bringen.“
- „Einsatz externer Ingenieurleistungen um evtl. Personalmangel in den Verwaltungen zu kompensieren. Beschleunigte Abarbeitung von Einsprüchen und Einwendungen. Permanente öffentliche Diskussion und Darstellung der positiven Aspekte durch die Kommunal-, Landes- und Bundespolitik.“
- „Entbürokratisierung der Planungsgesetzgebung, Personalaufstockung, Mut zu unbequemen Entscheidungen.“
- „Mehr Geld zur schnellen Finanzierung aller notwendigen Schritte.“
- „Mehr Kapazität in den Planungsbehörden und zuständigen Gerichten.“
- „Ressourcenkonzentration in der Verwaltung auf Planung und Bau der A 20. Rechtzeitige Einbeziehung der Umweltverbände zur Schaffung von Ausgleichsflächen.“
- „Volle Rückendeckung für die DEGES, unmittelbare Sicherung der Finanzierung bei Baureife.“
- „Ausreichende Mittelbereitstellung, ausreichende Personalausstattung, deutliches Commitment aller politischen Akteure, gemeinsames Handeln der Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein.“

²⁵ Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

- „Konsequente und mutige Handlungen!“²⁶

Abschließend gaben die Teilnehmer weitere Hinweise zur Maßnahme. Dabei wurde u.a. vorgeschlagen, eine Task-Force zur Beschleunigung der Maßnahme einzusetzen.

Das Verkehrsministerium hat im Juli 2018 den Entwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vorgelegt. Das Projekt A 20-Elbtunnel kann als umfassendes Beispiel dafür angeführt werden, wie gestufte Genehmigungsverfahren dazu führen, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte in unterschiedlichen Planungsständen von unterschiedlichen Behörden und aus unterschiedlichen Blickwinkeln geprüft werden und dadurch immense Verzögerungen entstehen können. Die beschriebenen Maßnahmen würden, aufgrund des fortgeschrittenen Planungs- bzw. Genehmigungsprozesses, zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr zu einer Beschleunigung führen. Gleichwohl hätten einige Verzögerungen dadurch u.U. vermieden werden können.

Das Verfahren A 20 Elbtunnel fällt in eine Phase des Umbruchs bezüglich der Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb. Derzeit wird die Verwaltung der Bundesfernstraßen im Rahmen der Auftragsverwaltung von den Ländern wahrgenommen. Der Bund hat die Sachkompetenz und finanziert die Zweckausgaben für Bau, Betrieb und Erhaltung der Bundesfernstraßen. Die Länder tragen ihre eigenen Verwaltungskosten einschließlich der Planungskosten. Im Oktober 2016 haben sich Bund und Länder auf eine Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab dem Jahr 2020 geeinigt und dabei auch auf eine Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen verständigt. Eine neu zu gründende „Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen“ (IGA) soll ab 01.01.2021 die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen übernehmen. Hoheitliche Aufgaben werden künftig überwiegend durch das ebenfalls neu zu gründende Fernstraßen-Bundesamt ausgeübt, unter anderem auch im Bereich der Planfeststellung und Plangenehmigung für den Neu- und Ausbau sowie den Erhalt von Bundesautobahnen. Während das Land Schleswig-Holstein die Verwaltungsaufgabe bereits auf die DEGES übertragen hat, erfolgt die Projektbetreuung auf niedersächsischer Seite weiterhin dezentral. Dies wird voraussichtlich auch bis zur Arbeitsaufnahme durch die IGA in 2021 so bleiben. Aus der heterogenen Verantwortungsstruktur und der bis dato unklaren Kostenverantwortung bis zum Übergang auf die IGA erwächst ein Risiko weiterer Verzögerungen. So könnten bspw. wesentliche Planungsschritte auf niedersächsischer Seite aufgeschoben werden, bis eine Kostenübernahme durch die IGA feststeht.

²⁶ Bei der Auflistung der Statements handelt es sich um Auszüge. Die vollständigen Statements sind in der Langfassung der Studie enthalten.

Im Stufenplan des BMVI ist vorgesehen, dass ab 2020 alle neuen Projekte mittels BIM (Building Information Modeling System), umgesetzt werden. BIM ermöglicht es, Bauwerke dreidimensional digital zu entwickeln und iterativ zu verbessern, bei gleichzeitiger Kosten- und Zeiterfassung. Weiterhin können Bauabläufe digital simuliert werden. Da die Datengrundlage für BIM-Modelle noch nicht umfassend ist und die Anwendung bisher nur bei Pilotprojekten erfolgt, sollte der Einsatz von BIM für die A 20 bzw. den A 20-Elbtunnel sorgfältig abgewogen werden.

Die Umsetzung des Projektes im Rahmen eines ÖPP-Modells (Öffentlich-Private-Partnerschaft)²⁷ ist grundsätzlich denkbar. Vor dem Hintergrund der diffizilen Planungssituation ist allerdings kritisch zu prüfen, ob dies eine weitere Verzögerung bedeuten würde. Eine Umsetzung sollte im sogenannten Verfügbarkeitsmodell, bei dem das Entgelt des Auftragnehmers von der Verfügbarkeit der Strecke abhängt, nicht im F-Modell, bei dem sich der private Auftragnehmer aus (Maut-)Einnahmen refinanzieren muss, erfolgen.

5 Handlungsempfehlungen

Ausgehend von den Antworten der Experten sowie den Ergebnissen der Vergleichsanalysen lassen sich die folgenden Handlungsempfehlungen ableiten:

Um keine weiteren Verzögerungen zu erfahren, müssen die Planungsteams auf Seiten der DEGES bzw. auf Seiten des Landes Niedersachsen mit ausreichenden personellen und finanziellen Kapazitäten ausgestattet werden, um den Einwendungen in den Planfeststellungsverfahren zeitnah begegnen zu können. Eine Lösung könnte die Gründung einer Task-Force sein, die das Projekt durchgehend begleitet. Dadurch könnte sichergestellt werden, dass auch bei Aufgabenübergang auf andere Institutionen kein Know-How-Verlust stattfindet.

Das durch die Gründung und Aufgabenübertragung auf die IGA entstehende Verzögerungspotential sollte durch eine eindeutige Aufgaben- und Kostentragungspflicht minimiert werden, damit es durch die organisatorischen Veränderungen nicht zu weiteren Verzögerungen kommt und das Projekt zu einem Zeitpunkt, in dem die Planfeststellungsbeschlüsse endlich vorliegen, nicht erneut ins Stocken gerät.

Ein wesentlicher Punkt der weiteren Projektvorbereitung wird es auch sein, die Voraussetzungen zu schaffen, dass der Tunnel für Gefahrguttransporte zugelassen wird (z.B. Ausstattung der Feuerwehren). Andernfalls könnten die erwarteten ökonomischen Effekte insbesondere in der Logistikbranche deutlich geringer ausfallen, als im Rahmen der Studie ermittelt.

²⁷ Bei ÖPP-Projekten werden Planungs-, Bau- und Erhaltungsleistungen auf einen privaten Auftragnehmer übertragen. Durch die lebenszyklusübergreifende Leistungsübertragung können Effizienzvorteile realisiert werden.

Für eine optimale Nutzung der Vorteile des A 20-Elbtunnels sollte ein integriertes Handlungskonzept für die Entwicklung der gesamten Region und die Zusammenführung der Regionen erarbeitet werden, um neben dem Thema Tourismus auch die Themen Energie und Digitalisierung länderübergreifend zu bearbeiten und voranzubringen.

Die Maßnahme sollte in Zukunft zudem durch eine enge und transparente Kommunikationsstrategie flankiert werden, um die Akzeptanz auf Seiten aller Beteiligten aufrecht zu erhalten bzw. zu erhöhen. Zu diesem Zweck ist eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten auf Seiten von Verwaltung, Politik, Verbänden und Wirtschaft erforderlich.

6 Literaturverzeichnis

Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder" im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen (2014), Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1992 und 1994 bis 2012 Reihe 2, Band 1

Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder" im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen (2018), unter <https://www.statistik-bw.de/VGRdL/>, Abruf: 05.09.2018

DeStatis (2018), Bevölkerung in Deutschland zum Jahresende 2016 auf 82,5 Millionen Personen gewachsen, unter https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/01/PD18_019_12411.html;jsessionid=2764890606D05760269E3E0C2C9A43CC.In-ternetLive1, Abruf: 04.09.2018

Landesamt für Statistik Niedersachsen, Bevölkerungsentwicklung Niedersachsen zum Stichtag 30.06.2018, unter <https://www.statistik.niedersachsen.de/themenbereiche/bevoelkerung/themenbereich-bevoelkerung---uebersicht-87684.html>, Abruf: 04.09.2018

Land Schleswig-Holstein (2018a), Ausbau der A 20; https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/A_20/A_20_node.html;jsessionid=9CBA228CF6F16DC84DAA91E966E6C5F5; Abruf: 23.07.2018.

Land Schleswig-Holstein (2018b), Aktueller Planungsstand A 20; https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/A_20/Planungsstand/planungsstand_node.html; Abruf: 23.07.2018.

Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015), Annahmen und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausrechnung 2015 bis 2030 für die Kreise und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein einschließlich Modellrechnungen zu Haushalten und Erwerbspersonen, unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/D/demografie/downloads/einwohnerentwicklung_sh_gesamt.pdf?__blob=publicationFile&v=9, Abruf: 06.09.2018

Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2018), Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2017

Statistikamt Nord (2016), Statistische Daten zu den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins, unter: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/>, Abruf: 06.09.2018

Statistikamt Nord (2017), Volkswirtschaft, unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/volkswirtschaft-preise/volkswirtschaft/#c6271>, Abruf: 05.09.2018

7 Verzeichnis der Teilnehmer

Den Teilnehmern stand es frei, die Befragung anonym durchzuführen oder namentlich genannt zu werden. Nachstehend sind die Teilnehmer aufgeführt, die einer Veröffentlichung zugestimmt haben.

Thies Anhalt, Logistiker aus Dithmarschen

Ken Blöcker, Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e.V. (UVUW)

Kreisbaurat Bode, Landkreis Stade

Druckerei Evers

Thomas Friedrichs, Wirtschaftsförderer der Hansestadt Stade

Michael Thomas Fröhlich, Hauptgeschäftsführer UV Nord

Christian Humpert, IHK Flensburg

Mark Helfrich, MdB

Dr. Matthias Hüppauff, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland

Konsul Bernd Jorkisch, HanseBelt Initiativkreis e.V.

Jens Lühmann, SPEDITION LÜHMANN GmbH & Co. KG, Cuxhaven

Norbert Plambeck, Geschäftsführer/Gesellschafter Plambeck Holding GmbH, Cuxhaven

Klaus Rekautsch, Geschäftsführer der RS Logistik GmbH

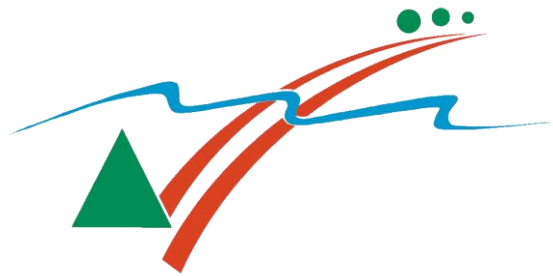
Dr. Sabine Schulz, IHK zu Kiel

Generalsekretär Kai Seefried MdL

Volker Ziedorn, IHK Stade

8 Zum Förderkreis

Der Förderkreis „Feste Unterelbquerung e.V.“ ist ein 1967 gegründeter freiwilliger Zusammenschluss von Unternehmen, Kammern, Verbänden der Wirtschaft, Landkreisen, öffentlichen Gebietskörperschaften und Einzelpersonen. Ziel des Förderkreises ist der Bau einer festen Unterelbquerung als vierspurigen Straßentunnel im Zuge des Ausbaus der A 20.



Ursprünglich gegründet als „Elbrücken-Verein e.V.“ forderte der Zusammenschluss die sofortige Inangriffnahme der Elbquerung im Zuge der Küstenautobahn, die Höherstufung im Bundesverkehrswegeplan und den konsequenten Ausbau des bis dahin geplanten Tangentensystems im Hamburger Raum. Im Laufe der dann folgenden Jahre setzte sich die Erkenntnis durch, dass eine Elbrücke technisch nicht machbar war. Stattdessen wurde deutlich, dass nur ein Tunnel bautechnisch möglich sein würde. Daher erfolgte dann Anfang der 90er Jahre die Umbenennung des „Elbrücken-Vereins e. V.“ in den „Förderkreis Feste Unterelbquerung e. V.“. Mit der Volksinitiative im November 2012 gegründeten „Volksinitiative A20-sofort“ will der Verein den Druck auf die Landesregierung für einen raschen Bau der A20 zwischen Segeberg und Niedersachsen erhöhen. Zu den grundsätzlichen Zielen der Volksinitiative zählen eine rasche und deutliche Verbesserung der Infrastruktur in Schleswig-Holstein, der Abbau der massiven Wettbewerbsnachteile für Transport- und Logistikunternehmen sowie für die Tourismusbranche durch die schlechten Verkehrsanbindungen und ein Stopp der Arbeitsplatzvernichtung durch die unzureichende Infrastruktur.

Der „Förderkreis Feste Unterelbquerung“ mit seinen 270 Mitgliedern aus Unternehmen, Kommunen, Organisationen und Privatpersonen und die 28.000 Unterstützer der „Volksinitiative A20-sofort“ fordern nachdrücklich, dass sofort mit Hochdruck die Planreife für die komplette A20 mit Elbtunnel bei Glückstadt festgestellt und dann unverzüglich mit den Bauarbeiten begonnen wird.

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Vorsitzender: | Rainer Bruns (E-Mail: bruns-nordstrand@gmx.de) |
| 1. stellvertretende Vorsitzende: | Maike Bielfeldt |
| 2. stellvertretender Vorsitzender: | Martin Kayenburg |
| 3. stellvertretender Vorsitzender: | Jens Lühmann |
| Schatzmeister: | Ulrich Sievert |
| Schriftführer: | Dr. Martin Kruse |

