**Die vorgesehene Trassenführung (rot) der neuen A 20 (bislang A 22) mit ihrer festen Elbquerung im Osten, die ab 2011 gebaut werden soll.**

# A 22 heißt jetzt offiziell A 20

14. Jan. 2010

Die vorgesehene Trassenführung (rot) der **neuen A 20 (bislang A 22)** mit ihrer festen Elbquerung im Osten, die ab 2011 gebaut werden soll.

# A 22 heißt jetzt offiziell A 20

## Staatssekretär optimistisch: Planung der Elbquerung wird in diesem Jahr Fortschritte machen

VON **ULRICH ROHDE**

**BREMERVÖRDE. In diesem Jahr werde es für die feste Elbquerung und den geplanten Bau der Küstenautobahn, die künftig offiziell als A 20 geführt wird, mit großen Schritten voran gehen. Derart optimistisch hat sich jetzt der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), geäußert.**

Das rund 907 Millionen Euro teure Projekt des Baus eines Elbtunnels zwischen Glückstadt und Drochtersen soll bereits im nächsten Jahr beginnen. Allerdings gebe es noch entscheidende Fragen hinsichtlich der Finanzierung, sagte Ferlemann.

Bisher war die Elbquerung als so genannter Betreiberabschnitt als F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (PPP-Projekt) vorgesehen. Dies scheint sich jedoch als unwirtschaftlich zu erweisen, meinte der Christdemokrat, nachdem die ersten Ergebnisse eines durchgeführten Eignungstests vorliegen, den das Bundesverkehrsministeriums in Auftrag gegeben hat.

Derzeit werden andere Möglichkeiten der Privatfinanzierung geprüft. Laut Ferlemann werde ein Gutachten über die Finanzierung des Tunnels erstellt. Darin enthalten seien auch Überlegungen über Möglichkeiten, weitere Abschnitte vor und nach dem Tunnel privat zu finanzieren. „Das wäre eine gute Sache", meint der Staatssekretär.

Für den weiteren Trassenverlauf der A 20, die auf niedersächsischem Gebiet bisher unter der Bezeichnung A 22 bis zur Anbindung an die A 28 bei Westerstede geplant worden ist, werde in diesem Jahr die endgültige Linienbestimmung abgeschlossen.

Die Küstenautobahn, mittlerweile in ihrer gesamten Länge von der polnischen Grenze bis ins Ammerland offiziell als A 20 geführt, sei als Hafenhinterlandanbindung unverzichtbar, erklärte der Parlamentarische Staatssekretär. Die Planfeststellungsbeschlüsse und somit das Baurecht für die Trasse werden für Ende 2013 erwartet.

Die niedersächsische Küstenautobahn gehört mit einer Länge von rund 121 Kilometern (davon 114 Kilometer Neubaustrecke) zu den größten deutschen Neubauplanungen von Autobahnen. Das Bauvolumen bewegt sich nach jetziger Schätzung der niedersächsischen Straßenbauverwaltung bei den Kosten in einer Größenordnung von rund 1,1 Milliarden Euro.

Die Planung des Elbtunnels erfolgt länderübergreifend unter der Federführung Schleswig-Holsteins als Gemeinschaftsprojekt durch die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Die Gesamtlänge des Bauwerks wird 13,3 Kilometer betragen. Das Planfeststellungsverfahren für den Tunnelbau ist im Mai des vorigen Jahres eingeleitet worden.

### Kritik der Gegner

Bei der Jahreshauptversammlung des Förderkreises Feste Unterelbequerung hatten der schleswig-holsteinische Chefplaner und sein niedersächsischer Kollege eine **schnelle Realisierung des Elbtunnels sowie der Küstenautobahn** in Aussicht gestellt. „Diese Einschätzung spiegelt nicht die Realität wider", stellt Uwe Schmidt, Sprecher der Initiativen gegen die A 22, fest. Es gäbe massive Probleme bei der Finanzierung. Seit Jahren suche man vergeblich nach **Privatinvestoren für den Elbtunnel.** Wegen des hohen Investitionsrisikos habe sich bisher kein Investor gefunden. Der Tunnel rechne sich mangels Bedarfs nicht. Schmidt: „Wie soll für den Staat rentabel sein, was für private Betreiber nicht wirtschaftlich ist? Einmal mehr ist eine Verschwendung von Steuergeldern und Mauteinnahmen zu befürchten". Die Aussicht, einen privaten Investor zu finden, sei offensichtlich dermaßen gering, dass sich die Bundesregierung nicht einmal traue, eine qualifizierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Auftrag zu geben. Eine Finanzierung durch den Bund wäre nur zu Lasten anderer Bedarfsplanprojekte möglich – andere Gemeinden oder Landkreise müssten folglich auf ihre Vorhaben verzichten. Die Entlastungswirkung für den Elbtunnel in Hamburg wäre mit rund drei Prozent äußerst gering. Im Gegenteil entstünde durch den sechsspurigen Ausbau der A 1 eine Konkurrenzsituation, die eine feste Elbquerung westlich von Hamburg noch unrentabler mache.

14. Juli 2010