

# Ohne A20 droht der Verkehrsinfarkt

Verkehrs-Staatssekretär Ferlemann hält den Bau der Küstenautobahn inklusive Elbquerung für zwingend geboten

Von Michael Behrendt

**Itzehoe** – Für Enak Ferlemann ist die Sache klar: Am Bund werde der Weiterbau der A20 mit einer festen Elbquerung nicht scheitern. Alles hänge an den Planungen der Länder.

Der Staatssekretär im Berliner Verkehrsministerium war auf Einladung des Vereins Neue Wege für Schleswig-Holstein nach Itzehoe gekommen, um dort den Stand der Dinge aus Sicht des Bundes zu erläutern. Seine Botschaft ist eindeutig: „Ohne den Weiterbau der A20 steht der Norden und insbesondere der Hamburger Raum vor einem Verkehrsinfarkt.“ Auch deshalb sei die A20 nach Einschätzung des Bundes „das wichtigste Infrastrukturprojekt in ganz Norddeutschland“. Die A20 erfülle nämlich nicht nur die Aufgabe einer Querverbindung, die später einmal von der Grenze Polen bis zu den Niederlanden reichen und dabei sämtliche deutschen Seehäfen wie eine Perlenkette verbinden würde. Angesichts bevorstehender Ausbau- und Sanierungsprojekte der A7 sei sie schlicht notwendig, um einen Verkehrsinfarkt im Norden zu vermeiden.

Und der droht schon bald, zeichnet Ferlemann ein düstres Bild. Zum einen durch den stetig zunehmenden Verkehr mit Wachstumsraten von bis zu 130 Prozent in den kommenden Jahren. Zum anderen, weil die A7 ab 2014 zur Dauerbaustelle wird. Und Entlastungsstrecken gebe es keine, weder durch die Stadt noch drumherum – Folgen einer jahrzehntelangen Verkehrspolitik, die daran orientiert war, Hauptverkehrsadern durch die Stadt zu führen und nicht, wie in anderen Metropolen, in Ringen um sie herum.

Die A20, auch in der Funktion als Entlastungsstrecke, müsse her. Denn trotz des erfolgten Ausbaus der A1 sei diese schon bald wieder an der Grenze. Selbes gelte für die A7, die in den kommenden sieben Jahren saniert und in Teilbereichen bis zu achtspurig ausgebaut werden soll. Damit sei dann aber auch schon das Ende der Möglichkeiten erreicht. Auch der Elbtunnel, um eine vierte Röhre erweitert und inzwischen komplett saniert, stoße bald wieder an seine Kapazitätsgrenzen. „Schon jetzt ist das spürbar, wenn eine Röhre gesperrt ist oder ein Lkw liegen bleibt – sofort drohen Staus.“ Mit weiter



Enak Ferlemann steht hinter den Plänen der Küstenautobahn; „Die A20 ist nach Einschätzung des Bundes das wichtigste Infrastrukturprojekt in ganz Norddeutschland“. Foto: Behrendt

zunehmendem Verkehr werde sich die Lage verschärfen.

An der Umsetzbarkeit einer festen Elbquerung hat Ferle-

mann keinen Zweifel. In Niedersachsen seien mit der Weser und der Ems bereits zwei große Flüsse untertunnelt worden.

Auch die finanzielle Seite sei darstellbar, hat man im Ministerium nachgerechnet. Legt man eine Vollmaut zugrunde, die für

Lkw in der Höhe des jetzigen Fährticketspreises liegt und bei Pkw bei einem Drittel davon, wäre der Tunnel mit 50-prozentigem Bundeszuschuss zu bauen.

Dass sich jüngst der französische Konzern Vinci für den Bau der A20 inklusive Untertunnelung der Elbe ins Spiel gebracht hat, wird von Ferlemann grundsätzlich als positives Signal gewertet – dass der Bau einer festen Elbquerung nämlich „kein Wolkenkuckucksheim“ ist, sondern von international agierenden Konsortien als tragfähig und realisierbar betrachtet wird. Zwar sei der von den Franzosen genannte Zeitplan, in fünf Jahren könnte die A20 samt Tunnel fertig sein, angesichts aufwendiger Vorplanung, die ein solches Projekt in öffentlich-privater Partnerschaft zwangsläufig mit sich bringt, kaum darstellbar. Die weiteren Parameter dagegen stimmen.

Auch hier: Am Bund soll es nicht scheitern. „Ich denke, dass wir Ende diesen Jahres das Baurecht für den Tunnel komplett haben“, verkündete Ferlemann. Müssten nur noch die Länder mitspielen. Diese sind gefordert, ihre Kapazitäten an Planern aufzustocken.