

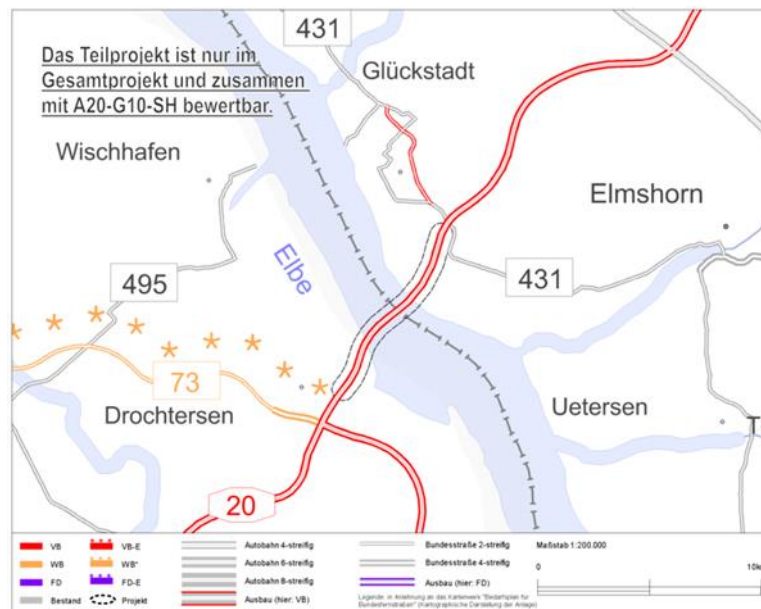
PSPC Public Sector Project Consultants GmbH

unter Mitwirkung der hochschule 21



Studie zu ökonomischen Effekten der Errichtung einer festen Unterelbquerung

Stand: 12.10.2018



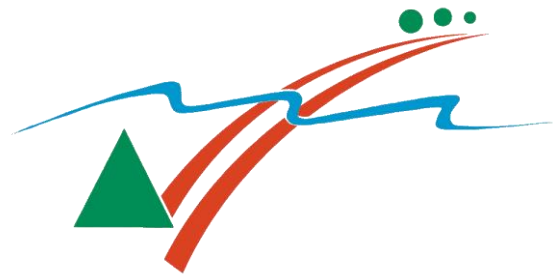
Inhalt

1	Einführung	4
2	Methodik	6
2.1	Aufbau der Studie	6
2.2	Methodik Befragung	7
3	Erfassung des Sachstandes.....	10
3.1	Historie des Projektes „Feste Unterelbquerung“	10
3.2	Die Maßnahme A 20-Elbtunnel als Bestandteil des Ausbaus der A 20 und Einordnung im Bundesverkehrswegeplan	10
3.3	Planungs- und Genehmigungsstand	11
3.3.1	Schleswig-Holstein	11
3.3.2	Niedersachsen	13
4	Auswertung vergleichbarer Projekte im In- und Ausland.....	14
4.1	Vereina-Tunnel (Schweiz)	14
4.2	NEAT-Baustelle Region Obere Surselva (Schweiz)	14
4.3	Feste Fehmarnbeltquerung.....	15
4.4	Gotthard-Achse	16
4.1	Jütlandkorridor.....	16
5	Analyse ökonomischer Effekte eines A 20-Elbtunnels – Ergebnisse der empirischen Erhebung	18
5.1	Datenerhebung	18
5.2	Angaben zu den Teilnehmern der Befragung	18
5.3	Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr (regional und überregional) ..	20
5.4	Einfluss auf die lokale Wirtschaftsentwicklung.....	21
5.4.1	Aktuelle Wirtschaftsentwicklung Niedersachsen (Elbe-Weser-Raum).....	21
5.4.2	Aktuelle Wirtschaftsentwicklung Schleswig-Holstein	25
5.4.3	Auswirkung des A 20-Elbtunnels auf die lokale Wirtschaft	27
5.5	Einfluss auf die Siedlungsentwicklung	31
5.5.1	Bevölkerungsentwicklung Niedersachsen (Elbe-Weser-Kreis)	31

5.5.2	Bevölkerungsentwicklung Schleswig-Holstein	34
5.5.3	Auswirkung des A 20-Elbtunnels auf die Siedlungswirtschaft in der Region.....	37
5.6	Einfluss auf den Tourismus	43
5.6.1	Tourismus in Niedersachsen	43
5.6.2	Tourismus in Schleswig-Holstein.....	43
5.6.3	Auswirkungen des A 20-Elbtunnels auf den Tourismus.....	45
5.7	Die Unterelbquerung im Kontext von Energie, Nachhaltigkeit und Digitalisierung ..	47
5.8	Abwägung von Chancen und Risiken	47
5.9	Zeitlicher Rahmen der Maßnahmenrealisierung	50
6	Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie der Baumaßnahme .	57
6.1	Innovationsforum Planungsbeschleunigung, Verkehrsministerkonferenz und Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich	57
6.2	Exkurs: Planungsverfahren in Dänemark und den Niederlanden.....	61
6.3	Projektbetreuung A 20 Elbtunnel	61
6.4	Weitere Beschleunigung zur Umsetzung der Baumaßnahme	62
7	Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlung	63
8	Literaturverzeichnis.....	65
10	Anhang	68
10.1	Verzeichnis der Teilnehmer	68
10.2	Fragebogen.....	69

Zum Verein

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 „Elbbrücken-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 Elbbrücke 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 „Elbbrücken-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 |

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 Verkehrsentslastung mit sich bringen. Diese Entlastung wird auch vor dem Hintergrund der jüngst verhängten Dieselfahrverbote in einigen Bereichen der Stadt eine zunehmende Rolle spielen.

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

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

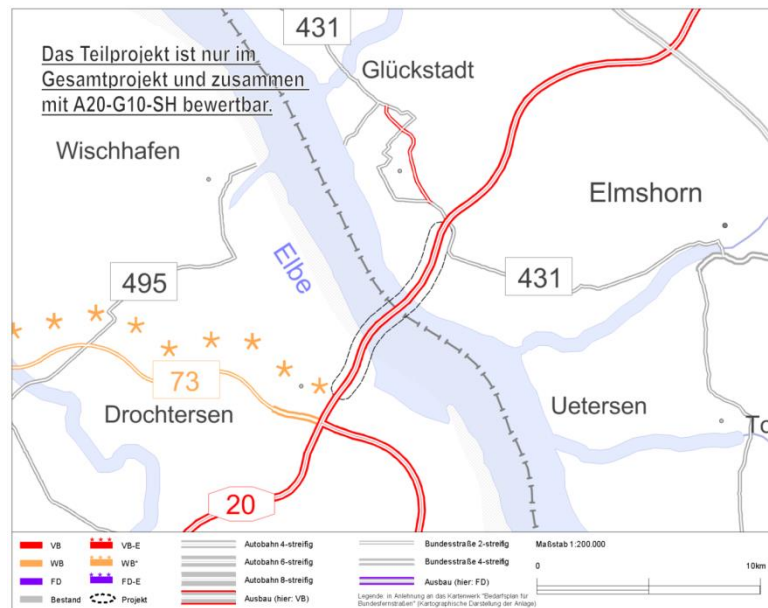
² Vgl. Land Schleswig-Holstein (2018b).

³ Vgl.: Bundesverkehrswegeplan, unter: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>; Abruf 21.01.2018.

Für den Elbquerungsabschnitt ist der Planfeststellungsbeschluss am 30.12.2014 ergangen. Der Beschluss wurde jedoch beklagt und im April 2016 vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt und als nicht vollziehbar erklärt. Nach dem Urteil des Gerichts vom 28.04.2016 ist ein Fehlerhebungsverfahren 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 Unterelbquerung 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.



⁴ Land Schleswig-Holstein (2018b), Aktueller Planungsstand A20; https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/A20/Planungsstand/planungsstand_node.html; Abruf: 23.07.2018..

2 Methodik

Im Nachfolgenden Kapitel wird zunächst der Aufbau der Studie erläutert, bevor die Methodik der durchgeführten Befragung und Auswertung der Ergebnisse dargelegt wird.

Der Fokus der Untersuchung, wie auch der nachstehenden Ausführungen liegt dabei auf dem A 20-Elbtunnel, wenngleich dessen Effekte als Teilprojekt des A 20-Neubaus nicht ausschließlich und isoliert erfassbar und auswertbar sind.

Für die Studie wurde ein transdisziplinärer Forschungsansatz gewählt, bei dem bereits von Beginn an, insbesondere bei der Formulierung der zentralen Fragestellungen und bei der Erstellung des Fragenkataloges, eng mit den beteiligten Akteuren zusammengearbeitet wurde.

Als normativer Ansatz zur Bewertung der Auswirkungen wurde das Konzept der nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung verwendet, d.h. es sollen gleichermaßen die Chancen und Risiken der Maßnahme, insbesondere aus Sicht der Unternehmen, untersucht werden.

2.1 Aufbau der Studie

In einem ersten Schritt wurde die Ausgangssituation des Projektes ausführlich erfasst und dabei insbesondere auch die Kosten-Nutzen-Analyse des Bundesverkehrswegeplans (Verkürzung der Reisezeit im Personenverkehr, Veränderungen der Transportzeiten im Güterverkehr) berücksichtigt (Kapitel 3). Im zweiten Schritt wurde eine Übersicht über die bisherigen Erfahrungen mit vergleichbaren Infrastrukturprojekten im In- und im Ausland erarbeitet. Dabei wurden die verfügbaren wirtschaftlichen Bewertungen zusammengestellt und im Hinblick auf Ihre Eintrittswahrscheinlichkeit beim A 20-Elbtunnel bewertet (Kapitel 4).

Auf Grundlage der identifizierten Indikatoren wurde ein Fragebogen erstellt und mit dem erweiterten Vorstand des Vereins abgestimmt. Im Anschluss wurde dieser an ausgewählte Experten, d.h. Vertreter der regionalen Wirtschaft, von Interessenverbänden und Entscheidungsträger der öffentlichen Hand, versandt. Die Ergebnisse der Befragung wurden analysiert und bewertet und mit 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 (Kapitel 5).

In Kapitel 6 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 Unterelbquerung bewertet.

Die vorliegende Studie schließt mit einem Fazit und einer Handlungsempfehlung zu weiteren flankierenden Maßnahmen für eine zeitplangemäße Umsetzung der Maßnahme.

2.2 Methodik Befragung

Die Befragung erfolgte webbasiert mittels standardisierter Fragebögen. Die Teilnehmer hatten die Wahl, anonym oder unter Nennung Ihres Namens bzw. Ihrer Institution an der Befragung teilzunehmen. Vertreter der Politik wurden mittels ausgedruckter Fragebögen angeschrieben. Die wissenschaftliche Begleitung der Untersuchung und Sicherung der Qualität erfolgte durch die hochschule 21.

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. Die nachstehende Abbildung zeigt die Verteilung der angeschriebenen Interviewpartner.

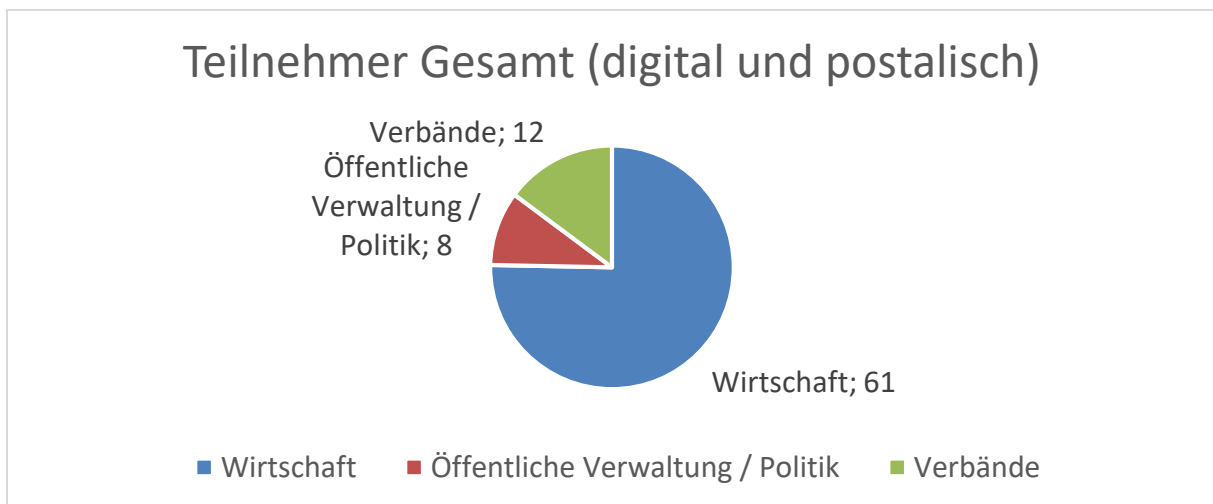


Abbildung 1: Verteilung der Interviewpartner.

74 Personen wurde der Fragebogen digital zur Verfügung gestellt, davon 38 in Niedersachsen und 36 in Schleswig-Holstein. Zudem wurde der Fragebogen sieben Personen postalisch zugesandt, davon zwei in Niedersachsen und fünf in Schleswig-Holstein. Insgesamt (digital und postalisch) wurden 81 Personen angeschrieben, davon 40 in Niedersachsen und 41 in Schleswig-Holstein.

Der Fragebogen umfasst insgesamt 20 Fragen und gliedert sich in drei Teile:

- 1) Allgemeine Angaben zum Unternehmen / zur Institution (5 Fragen)
- 2) Umfrage zu ökonomischen Effekten (13 Fragen)
- 3) Allgemeine Angaben zur Erhebung (2 Fragen)

Der Fragenblock 1 enthält Fragen zur Einordnung des Befragten (Bereich, Branche, Standort, Mitarbeiterzahl), um für die Auswertung des Fragenblocks 2 bei Bedarf eine Clusterung der

Antworten vornehmen zu können. Außerdem wird abgefragt, inwiefern der Befragte mit dem Vorhaben A 20-Elbtunnel bereits vertraut ist.

Fragenblock 2 umfasst die inhaltliche Auseinandersetzung mit der Maßnahme A 20-Elbtunnel. Die Befragten werden zunächst gebeten, verschiedene Aspekte/Chancen der Maßnahme hinsichtlich ihrer Bedeutung für das eigene Unternehmen zu bewerten. Dazu zählen die Erschließung neuer Kundenkreise/Absatzgebiete, Lieferantenkreise, die Beschleunigung der Transport- und Lieferzeiten, die Verbesserung des Dienstweges für die Arbeitnehmer, die Vergrößerung des Einzugsgebietes für Arbeitskräfte, die Erhöhung von Potentialen von geschäftlichen Kooperationen mit anderen Unternehmen, die Entlastung bestehender Verkehrswege, die Entlastung der Anwohner und die Erhöhung von Potentialen zur Umsetzung von Innovationen.

Bezüglich der touristischen Attraktivität wird abgefragt, ob die Feste Unterelbquerung zu einer Erhöhung oder Reduktion führen wird und für welche Urlaubstypen, -arten, und -dauern dies relevant wird.

Mit den nächsten Fragen wird thematisiert, ob die Umsetzung der Maßnahme zu einem Zuzug in die Region und einer Ansiedlung weiterer Unternehmen führen wird sowie eine Einschätzung zur Entwicklung der Bodenpreise abgefragt.

Der nächste Fragenkomplex stellt mögliche Risiken der Maßnahme in den Mittelpunkt. Die Teilnehmer werden gebeten, die Maßnahme in Bezug auf verschiedene Herausforderungen zu bewerten. Dazu zählen die Eröffnung oder Intensivierung des Wettbewerbs in ihrem Geschäftsfeld, die Gefahr von Abwanderung von Arbeitskräften, die Belastung der Anwohner durch Verkehrsverlagerungen und Umweltrisiken. Im Anschluss werden die Teilnehmer gebeten, die Risiken und Chancen der Maßnahme ins Verhältnis zueinander zu setzen und gegeneinander abzuwägen.

Der letzte Fragenkomplex fokussiert sich auf die zeitlichen Aspekte der Maßnahme. Zunächst wird die Bedeutung einer unverzüglichen Maßnahmenrealisierung für den Teilnehmer abgefragt. Anschließend werden die Teilnehmer gebeten, die Gründe für die verzögerte Maßnahmenrealisierung zu bewerten (Unzureichende Vorbereitung der Planung/ Planfeststellungsverfahren, Fehlende Unterstützung aus Politik und Verwaltung, Klagen der Umweltverbände, Fehlende Unterstützung der Bevölkerung). Abschließend werden die Teilnehmer gebeten, ihre Erwartungen an Politik und Verwaltung zur Beschleunigung der Maßnahme zu formulieren und, sofern von der Befragung nicht erfasst, weitere Hinweise zur Maßnahme bzw. zur Befragung zu geben.

In Fragenblock 3 wurde den Teilnehmern die Möglichkeit eingeräumt, die Studie anonym zu beantworten oder auch Kontaktdaten für weitere Gespräche anzugeben.

Der vollständige Fragebogen ist dieser Studie als Anlage beigefügt.

3 Erfassung des Sachstandes

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.

3.1 Historie des Projektes „Feste Unterelbquerung“

Seit Beginn der siebziger Jahre wird von verschiedenen Seiten der Bau einer festen Elbquerung westlich von Hamburg gefordert. Bereits in dem im Bundesgesetzblatt vom 04.09.1980 veröffentlichten Bedarfsplan für Bundesfernstraßen hat der Bundestag die „Elbquerung (von der B 73 bis zur A 23)“ und die „Weserquerung (von der B 212 bis zur A 27)“ im Zuge der „A 22“ (Küstenautobahn) als „Ausbaubedarf festgestellt“. Zu dieser Zeit war die Elbquerung noch als Tunnel bei Pagensand geplant. Hierfür wurden zwei alternative Vorschläge erarbeitet: Eine kombinierte Tunnel-Brücken-Lösung (Vorschlag 1) und eine Tunnel-Tunnel-Lösung (Vorschlag 2). Bei beiden Lösungen sollte das Hauptfahrwasser der Elbe mit einem Tunnel unterquert werden. Veranschlagt wurden Kosten in Höhe von 669 Mio. EUR (Vorschlag 1) bzw. 922 Mio. EUR (Vorschlag 2) bei einer Bauzeit von sechs bzw. acht Jahren.⁵

Seitdem wurden verschiedene Alternativen – auch unter Berücksichtigung des Weiteren Ausbaus des Hamburger Elbtunnels – untersucht.⁶ Im Ergebnis wurden die heute vorliegenden Planungen erarbeitet und die Planfeststellungsverfahren begonnen. Zum aktuellen Sachstand der Planungen siehe Kapitel 3.3

3.2 Die Maßnahme A 20-Elbtunnel als Bestandteil des Ausbaus der A 20 und Einordnung im Bundesverkehrswegeplan

Der A 20-Tunnel 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 ausgebaut neu gebaut 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. Da das Gesamtprojekt wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen und hoher raumordnerischer Wirkungen bedeutsam ist, wurde es in den Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingestuft. Die Fernautobahn A 20 schafft neben der Verbindung der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen auch eine internationale verkehrliche

⁵ Vgl. Elbbrücken-Verein e.V. (1980), S. 24 ff.

⁶ Zum Beispiel: IVV – Aachen, Netzberechnungen für Varianten der Autobahnplanung im Großraum Hamburg, 1995 oder Clausen, Volker; Haupt, Torsten, Zur Diskussion um die Notwendigkeit einer Elbquerung westlich von Hamburg, September 1989.

Verknüpfung der Beneluxstaaten, Skandinaviens, Polens und der baltischen Ländern sowie Russland/GUS. Regional soll die A 20 zu einer Entlastung der A1 Bremen - Hamburg und der betroffenen Ballungszentren führen.

Es wird erwartet, dass die mittlere Kfz-Verkehrsbelastung im Planfall bei 19.000 Kfz/Tag liegt. Die Betriebsleistungen 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.

Das Projekt hat unter Aspekten des Umweltschutzes eine besondere Relevanz: Es werden rd. 1,6 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung in Anspruch genommen, insgesamt liegt die Flächeninanspruchnahme bei 870,9 ha. 0,5 km der Trasse führen durch Wasserschutzgebiet. Auf 76,7 ha werden Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes in Anspruch genommen.⁷

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.⁸

3.3 Planungs- und Genehmigungsstand

Der Bau von Straßen bedarf im Regelfall eines Planfeststellungsbeschlusses, dem ein Planfeststellungsverfahren vorausgeht. Nachstehend wird der derzeitige Stand der Planungen bzw. der Planfeststellungsverfahren auf beiden Seiten der Elbe kurz zusammengefasst.

Für den A 20-Elbtunnel (Abschnitt Nr. 8) sind insbesondere auch die vorhergehenden Abschnitte A 23 – B 431 bei Glückstadt und L114 (Elm) – AK A 20/ A 26 bei Drochtersen (jeweils Nr. 7) von entscheidender Bedeutung.

3.3.1 Schleswig-Holstein

Auf schleswig-holsteinischer Seite wurde das Projekt in acht Abschnitte untergliedert. Die ersten beiden Abschnitte der A 20 (Lübeck – Geschendorf; Geschendorf – Weede) sind bereits für den Verkehr freigegeben. Zum 01.04.2018 hat die DEGES die Projektverantwortung für die verbleibenden Abschnitte vollumfänglich übernommen.

⁷ Vgl. Bundesverkehrswegeplan (2017a).

⁸ Vgl. Bundesverkehrswegeplan (2017b).

Tabelle 1: Übersicht Planungsstand Schleswig-Holstein.⁹

Nr.	Abschnitt	Länge	Status
3	Weede – Wittenborn		30.04.2012 Planfeststellungsbeschluss 06.11.2013 „Fledermaus-Urteil“ des Bundesverwaltungsgerichtes Derzeit laufen zwei Fehlerheilungsverfahren (Variantenprüfung Trassenführung und Artenschutz).
4	Wittenborn – A 7		17.04.2017 Planfeststellungsbeschluss; dieser wird derzeit beklagt. Die Verhandlungen sind für Q4/2018 angesetzt.
5	A7 – Bokel	15 km	In der Planfeststellung (Beginn Oktober 2010) bzw. Planänderungsverfahren. Derzeit werden Neukartierungen von Flora und Fauna vorgenommen und der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt.
6	Bokel – A 23		In der Planfeststellung (Beginn Mai 2008) bzw. Planänderungsverfahren. Derzeit erfolgen Neukartierungen von Flora und Fauna und der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie wird erstellt.
7	A 23 – B 431 (Glückstadt)		In der Planung (seit Dezember 2007)
8	B 431 (Glückstadt) – K28 (Drochtersen)		20.11.2017 Ende der Einwendungsfrist

Abschnitt 7 ist von zentraler Bedeutung für den A 20-Elbtunnel. Hier sollen insbesondere Artenschutzkonflikte (z.B. mit dem Seeadler) vermieden werden, um so zu vollziehbarem Bau-recht zu gelangen. Derzeit werden die erstellten Unterlagen durch die DEGES geprüft, der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erweitert und die Planänderungsunterlagen fortgeschrieben.

Für den Elbquerungsabschnitt (Abschnitt 8) ist der Planfeststellungsbeschluss am 30.12.2014 ergangen. Der Beschluss wurde jedoch beklagt und im April 2016 vor dem Bundesverwaltungsgericht in 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

⁹ Vgl. Land Schleswig-Holstein (2018b).

anschließend ein Planergänzungsbeschluss erstellt werden kann. Die Klagen der übrigen Kläger hat das Gericht abgewiesen.¹⁰

3.3.2 Niedersachsen

Die förmliche Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium erfolgte im Juni 2010. Im Anschluss daran wurden die genehmigungs- und Planfeststellungsentwürfe erarbeitet. Die A 20 ist auf niedersächsischer Seite in insgesamt acht Planungsabschnitte unterteilt, die von den regionalen Geschäftsbereichen Oldenburg und Stade betreut werden. Der Abschnitt 7 ist für den A 20-Elbtunnel von entscheidender Bedeutung.

Tabelle 2: Übersicht Planungsstand Niedersachsen.¹¹

Nr.	Abschnitt	Länge	Status
1	A 28 (Westerstede) – A29 (Jaderberg)	13,0 km	Planfeststellungsbeschluss ist am 16.04.2018 ergangen.
2	A 29 (Jaderberg) – B437 (Schwei)	22,4 km	Planfeststellungsverfahren läuft seit dem 01.12.2017.
3	B437 (Schwei) – L121 (östl. der Weserquerung)	10,4 km	In der Planung (Entwurfsplanung)
4a	L121 (östl. der Weserquerung) – A27 (Stotel)	6,7 km	In der Planung (Entwurfsplanung)
4	A 27 (Stotel) – B71 (Heerstedt)	16,1 km	In der Planung (Entwurfsplanung)
5	B 71 (Heerstedt) – B495 (Bremervörde)	19,2 km	In der Planung (Entwurfsplanung)
6	B495 (Bremervörde) – L114 (Elm)	12,4 km	In der Planfeststellung (seit 28.09.2012)
7	L114 (Elm) – AK A 20/ A 26 bei Drochtersen	18,6 km	In der Planung (Entwurfsplanung)

¹⁰ Vgl. Land Schleswig-Holstein (2018b).

¹¹ Vgl. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2018)

4 Auswertung vergleichbarer Projekte im In- und Ausland

Nachstehend werden verschiedene vergleichbare Projekte untersucht und ihre Auswirkungen analysiert. Diese bilden die Basis für die empirische Erhebung.

4.1 Vereina-Tunnel (Schweiz)

Der 19,042 km lange Vereinatunnel ist das Kernstück der meterspurigen Vereinabahn. Diese verbindet Klosters im Prättigau mit Sglaains im Engadin. Darüber hinaus schafft sie mittels Autoverlad auch eine schnelle und wintersichere Straßenverkehrsanbindung des Unterengadins an die Nationalstraße 28 und somit an den Hauptteil des schweizerischen Nationalstraßennetzes.

Die absolute Erreichbarkeit der Region wurde durch den Tunnelbau stark verbessert, was die periphere Lage jedoch nicht ändert. Es wurde eine Zunahme beim Reiseverkehr auf der Schiene, nicht aber auf der Straße festgestellt. Beim Bahngüterverkehr wurde eine merkliche Zunahme festgestellt bei geringen Verlagerungseffekten von der Straße auf die Schiene (Güterverkehr).

Das Unterengadin hat durch den Tunnel positive Effekte in der Schlüsselbranche Tourismus erfahren. Noch sind keine eindeutigen Multiplikatoreffekte auf nachgelagerte Branchen oder die Bevölkerungsentwicklung insgesamt festzustellen. Eine Ursache hierfür vermuten die Autoren im kurzen Beobachtungszeitraum zwischen der Tunneleröffnung 1999 und der Fallstudie im Jahr 2003. Der Raum Prättigau konnte bislang keine Vorteile aus dem Vereinatunnel ziehen.¹²

4.2 NEAT-Baustelle Region Obere Surselva (Schweiz)

Auch die Einrichtung von Baustellen kann einen positiven Einfluss auf die Umsätze einer Region haben: So wurden in einer Erhebung für die NEAT-Baustelle für die Region Obere Surselva zusätzliche Umsätze von 1996 bis 2003 in Höhe von 122 Mio. CHF ermittelt.¹³

Im Rahmen der Langzeitstudie zur NEAT-Baustelle weisen Strauf, Walser und Bieger darauf hin, dass ein entscheidender Faktor für die positive Bewertung der Baumaßnahme durch die Bevölkerung der hohe Planungs- und Kommunikationsaufwand auf Seiten der Bauherrin und der anliegenden Gemeinden ist.¹⁴

¹² Vgl. Habermacher, C. (2007), S. 8.

¹³ Vgl. Strauf, S. et al. (2004).

¹⁴ Vgl. Strauf, S. et al. (2007), S. 10.

4.3 Feste Fehmarnbeltquerung

Im Vorfeld des deutsch-dänischen Großprojektes Feste Fehmarnbeltquerung, das aus einer vierspurigen Autobahn und einer zweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke besteht, wurden die ökonomischen Auswirkungen untersucht. Die Studie *„Economy wide benefits: Strategic and Dynamic Effects of a Fehmarnbelt fixed link“*, durchgeführt von Copenhagen Economics im Auftrag der Verkehrsministerien Deutschland und Dänemark im Juni 2004 analysiert mittels einer Kosten-Nutzenbetrachtung die dynamischen und strategischen Auswirkungen für den Waren- und Güterverkehr über einen Betrachtungszeitraum von 50 Jahren. Die Studie unterscheidet dabei zwischen kurzfristigen (1 bis 5 Jahre nach Eröffnung) und langfristigen (ab dem zehnten Jahr nach der Eröffnung) Effekten. Kurzfristig würden die gesunkenen Transportkosten zu einer Zunahme von Produktion und Handel führen, an dessen volkswirtschaftlichen Gewinn Deutschland zu 43%, Dänemark zu 13% und andere skandinavische Länder (Schweden, Finnland, Norwegen) zu 44% teilhaben würden. Langfristig würden die beschriebenen positiven kurzfristigen Effekte Anreize für die Ansiedlung weiterer Unternehmen im Bereich Transport und Logistik schaffen und sich auch auf die Ansiedlung weiterer nachgelagerter Branchen ausweiten. Deutschland würde am gesamtvolkswirtschaftlichen Gewinn zu 40%, Dänemark zu 19% und andere skandinavische Länder zu 41% profitieren.¹⁵

Im Rahmen des Untersuchungsberichts *„Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen“* wurden die Auswirkungen auf den Tourismus während und nach Abschluss der Bauphase analysiert. Mittels einer 2016 durchgeführten Online-Befragung in den dänischen Regionen Seeland und in der Hauptstadtregion und im schwedischen Landteil Götaland als maßgebliche touristische Quellländer, mit jeweils n=501 Befragten, sowie Experteninterviews mit dänischen und deutschen Reiseunternehmen, wurden Chancen und Risiken einer Feste Fehmarnbeltquerung für den Tourismus identifiziert. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Verkürzung der Fahrtzeit sowie eine günstigere Anreise die Tourismusnachfrage aus Dänemark und Schweden steigen wird. Besonders profitieren dürfte davon der Tageausflugsverkehr nach Fehmarn und die Hansestadt Lübeck.¹⁶ Durch die Zunahme von Tages- und Übernachtungsfahrten sind Multiplikatoreffekte auf den Einkaufstourismus zu erwarten. Die befragten Experten empfehlen als begleitende Maßnahmen zur Fehmarnbeltquerung neben technischen Aspekten (Internetausbau und Erweiterung von Kartenzahlungsmöglichkeiten) auch die Erstellung und Umsetzung eines Marketing- und Vertriebskonzepts sowie eine deutliche Kommunikation der positiven Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung.¹⁷

¹⁵ Copenhagen Economics (2004), S. 15.

¹⁶ NIT (2017), S. 29 ff.

¹⁷ NIT (2017), S. 80 ff.

4.4 Gotthard-Achse

Im 2017 erschienenen Schlussbericht zum Projekt „*Monitoring Gotthard-Achse*“ wurden die Entwicklung der räumlichen Indikatoren in den Untersuchungsgebieten Kanton Tessin (11 Regionen) und dem Kanton Uri (5 Regionen) über einen Zeitraum von 15 Jahren betrachtet. Demnach hat die Verdichtung der Bevölkerung um die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte zugenommen. Die Verteilung der Dienstleistungen spiegelt diese demografische Entwicklung und das wirtschaftliche Gewicht, mit einer deutlichen Entwicklung entlang der Hauptverkehrswege, wieder.¹⁸

Die Immobilieninvestitionen sind insgesamt im ganzen Untersuchungsgebiet gewachsen. Obwohl Bauland- und Wohnungspreise in den letzten Jahren konstant angestiegen sind, liegen sie im Kanton Uri, mit Ausnahme eines Ausreißers im bzw. leicht unterhalb des Schweizer Durchschnitts, wohingegen im Kanton Tessin die Bauland- und Wohnungspreise den Schweizer Durchschnitt übersteigen. In Tessin entsprach das Wachstum generell dem schweizerischen Wert. Die Mieten für Büroflächen haben sich nach 2013 wieder stabilisiert und sogar abgenommen; eine ähnliche Entwicklung ist bei den Verkaufsflächen zu verzeichnen.¹⁹

Auf Grundlage der ausgewerteten Daten werden für die Untersuchungsgebiete die Potenziale für die Regionen anhand der Indikatoren Bevölkerung, Arbeitsplätze und Tourismus analysiert. Aus den präsentierten Daten geht hervor, dass die urbanen Gebiete des Untersuchungsgebiets das größte Potenzial aufweisen. In den Regionen, deren Erreichbarkeit durch die NEAT erhöht wird, verbesserte sich die Beschäftigungssituation. Für die übrigen, bahntechnisch nicht erschlossenen Regionen hängen die Wirkungen u.a. von einer effizienten Vernetzung des Öffentlichen Personennahverkehrs ab.²⁰

Eine Befragung unter 55 Ämtern/Stellen/Vereinen im Jahr 2016 zeigt, dass Vertreter der kantonalen Ämter und der Tessiner Tourismusvereine mehrheitlich eine starke bis sehr starke Auswirkung auf den Tourismus erwarten. Die Urner Tourismusvereine und die meisten Wirtschaftsverbände erwarten dagegen einen mittleren Effekt.²¹ Im Ergebnis werden die Chancen und Risiken des Projekts regional unterschiedlich bewertet.

4.1 Jütlandkorridor

In den 1960er und 1970er Jahren gebaut, verbindet die Autobahn A7/E45 Hamburg, Schleswig-Holstein und Westdänemark und formt so den Jütlandkorridor als eine dynamische, grenzüberschreitende Region. Seit Herbst 2013 arbeiten Hamburg, Schleswig-Holstein, die

¹⁸ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Straßen ASTRA, Bundesamt für Umwelt BAFU, Kanton Tessin & Kanton Uri (2017), S. 147.

¹⁹ ebd. S. 148 ff.

²⁰ ebd. S. 155.

²¹ ebd. S. 157.

drei dänischen Regionen Syddanmark, Midtjylland und Nordjylland sowie die dänischen Großkommunen Aarhus und Aalborg daran, die grenzüberschreitende Kooperation entlang der sogenannten "Jütlandachse" auszubauen. Der Großteil der zwischen Deutschland und Dänemark gehandelten Güter wird über die Autobahn A7/E45 transportiert. 2013 wurde ein Güteraus-tausch von 30,4 Mio. Tonnen verzeichnet.²² Die Synergieeffekte des Jütlandkorridors werden insbesondere bei der Kapazität für Windenergie deutlich. Dänemark und Deutschland als zwei der führenden Windenergieproduzenten Europas bauen seit 2003 die Stromerzeugung aus Windenergie im Jütlandkorridor kontinuierlich aus, so dass sich diese Branche zu einem wachsenden Wirtschaftszweig entwickelt hat, der ca. 1% der Arbeitsplätze ausmacht. Die Ausbildung und Qualifizierung für die Windenergieproduktion bieten hohe Potenziale für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, denn die zugehörigen Unternehmen sind über Wertschöpfungsketten eng miteinander verbunden.²³ Weitere Branchen, die von den Synergieeffekten des Jütlandkorridors profitieren konnte, sind im Gesundheitswesen zu finden. Clusterinitiativen wie Welfare Tech and Med Tech Innovation Consortium in Dänemark, Life Science Nord (Hamburg und Schleswig-Holstein) und Gesundheitswirtschaft Hamburg sind wichtige Akteure für die grenzüberschreitende Vernetzung von Fachdisziplinen, Forschungsinstitutionen und Unternehmen.²⁴

²² Freie Hansestadt Hamburg, COWI A/S, GEORG CONSULTING (2016), Jütlandkorridor Fact Book, S. 20.

²³ Vgl. ebd., S.27.

²⁴ Vgl. ebd., S.31.

5 Analyse ökonomischer Effekte eines A 20-Elbtunnels – Ergebnisse der empirischen Erhebung

Im vorliegenden Kapitel werden zunächst die Angaben zu den Teilnehmern der Befragung erläutert, bevor im Anschluss die Ergebnisse dargestellt und ausgewertet werden. Die Ergebnisse werden in Anlehnung an die Auswertung der Effekte vergleichbarer Projekte in die folgenden sieben Bereiche gefasst:

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

5.1 Datenerhebung

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%.

5.2 Angaben zu den Teilnehmern der Befragung

Zwei Drittel (67,4%) der Befragten sind dem Bereich Wirtschaft zuzuordnen, mehr als ein Viertel (26,1%) gehört zum Bereich der Verwaltung und 6,5% dem Bereich der Politik. Die 31 Teilnehmer aus dem Bereich Wirtschaft verteilen sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt auf die einzelnen Branchen:

Tabelle 3: Verteilung Teilnehmer Wirtschaft nach Branchen.

Branche	Abso- lut	Prozent
Verkehr, Lagerei und Logistik	9	30,0%
Verarbeitendes und Produzierendes Gewerbe (z.B. Maschinenbau, Energieversorgung, Herstellung von Produkten)	8	26,7%
Handel (Einzel- und Großhandel, Versandhandel, Onlinehandel)	4	13,3%
Baugewerbe	3	10,0%
Rohstoffgewinnung und -verarbeitung	1	3,3%
Tourismus und Gastgewerbe (z.B. Hotels, Campingplätze, Restaurants)	1	3,3%

Dienstleistungen	1	3,3%
Sonstige	3	10%

Der Hauptteil der Befragten ist den Bereichen Verarbeitendes und Produzierendes Gewerbe und Verkehr, Lagerei und Logistik zuzuordnen.

Die nachstehende Abbildung zeigt die geografische Zuordnung der teilnehmenden Unternehmen:

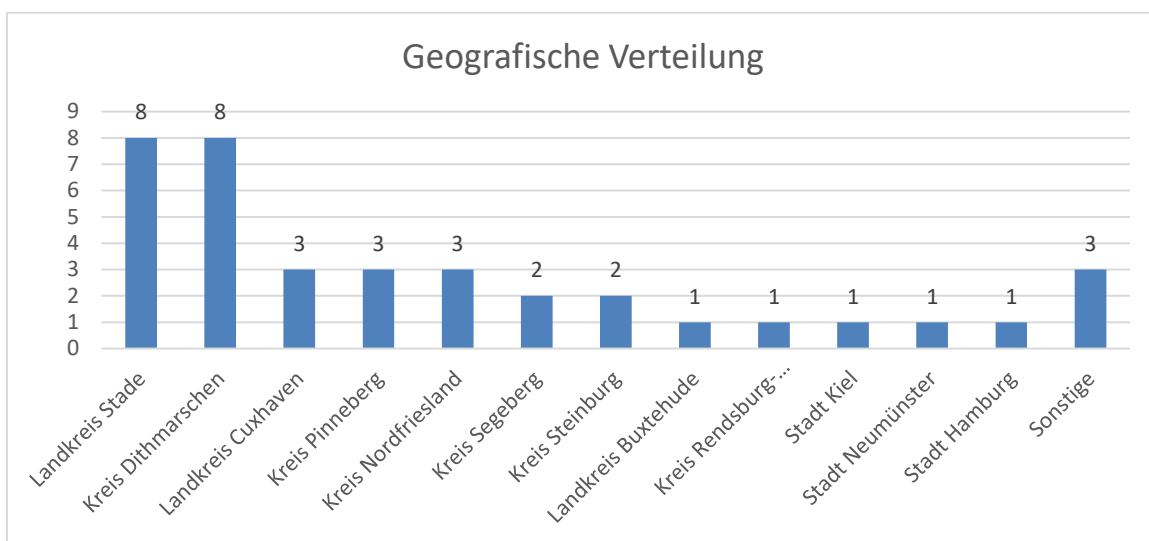


Abbildung 2: Geografische Verteilung der teilnehmenden Unternehmen.

Die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen ist im Bereich 100 bis 499 Mitarbeiter angesiedelt:

Tabelle 4: Verteilung Mitarbeiterzahl teilnehmende Unternehmen.

Anzahl Mitarbeiter	Absolut	Prozent
Unter 10	1	3,4%
11 – 49	4	13,8%
50 – 99	5	16,7%
100 – 499	15	50,0%
500 – 999	5	16,7%
1.000 und mehr	0	0,0%

Die überwiegende Mehrheit, d.h. 95,7% der Teilnehmer der Befragung, war bereits vor der Befragung mit dem Vorhaben A 20-Elbtunnel vertraut. Lediglich 4,3% der Teilnehmer war das Projekt nicht bekannt.

5.3 Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr (regional und überregional)

Durch die Elbunterquerung wird der Standort Hamburg entlang der Autobahnen A 7 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.

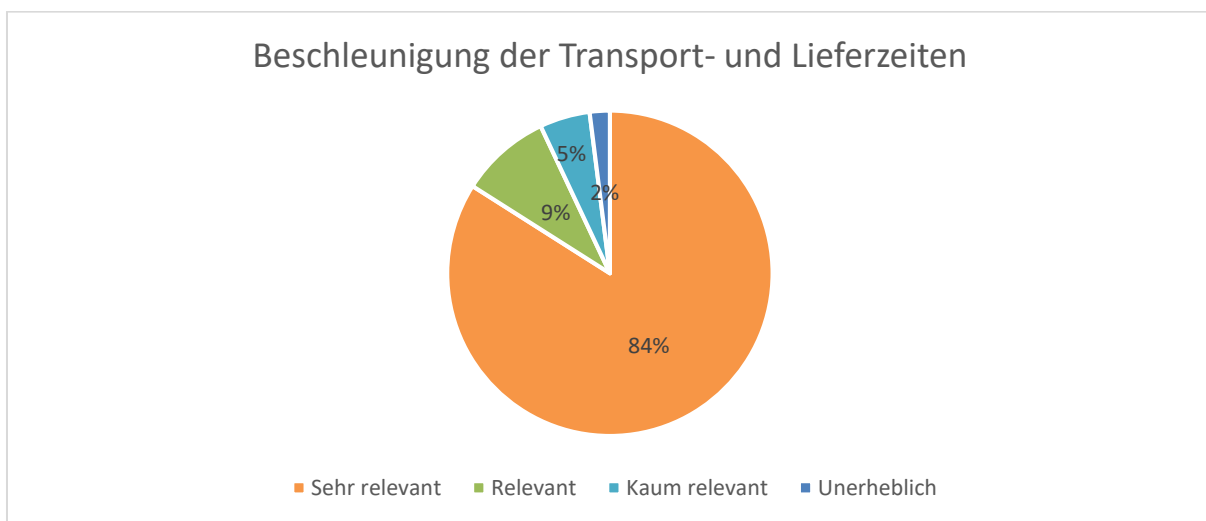


Abbildung 3: Bedeutung der Maßnahme für die Beschleunigung der Transport- und Lieferzeiten.

Die Entlastung bestehender Verkehrswege (u.a. auch des Hamburger Elbtunnels) ist nach Einschätzung der Teilnehmer mit 93% die zweite bedeutendste Chance der Maßnahme.

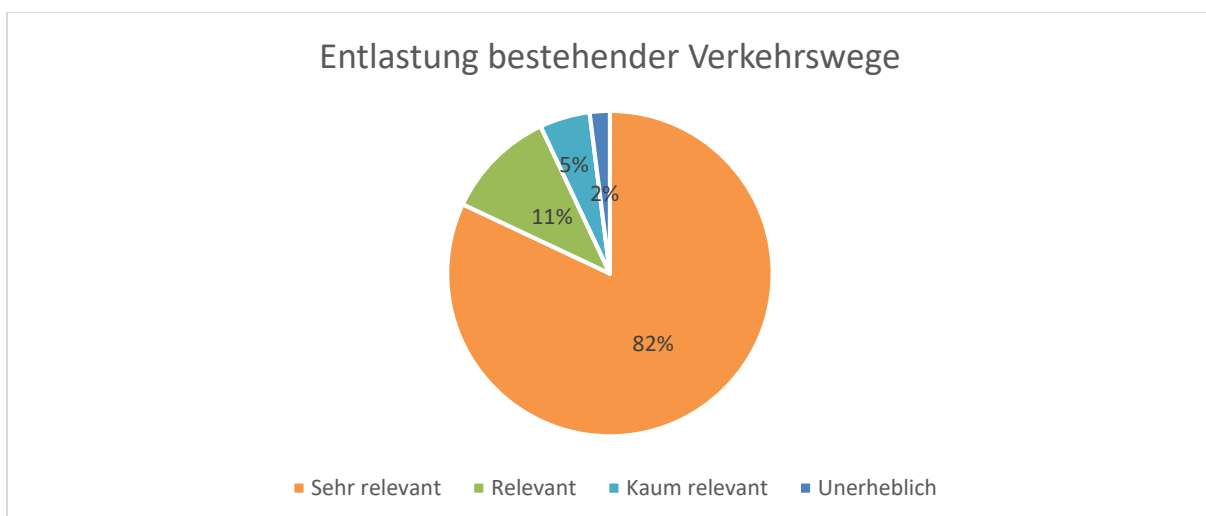


Abbildung 4: Bedeutung der Maßnahme für die Entlastung bestehender Verkehrswege.

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.

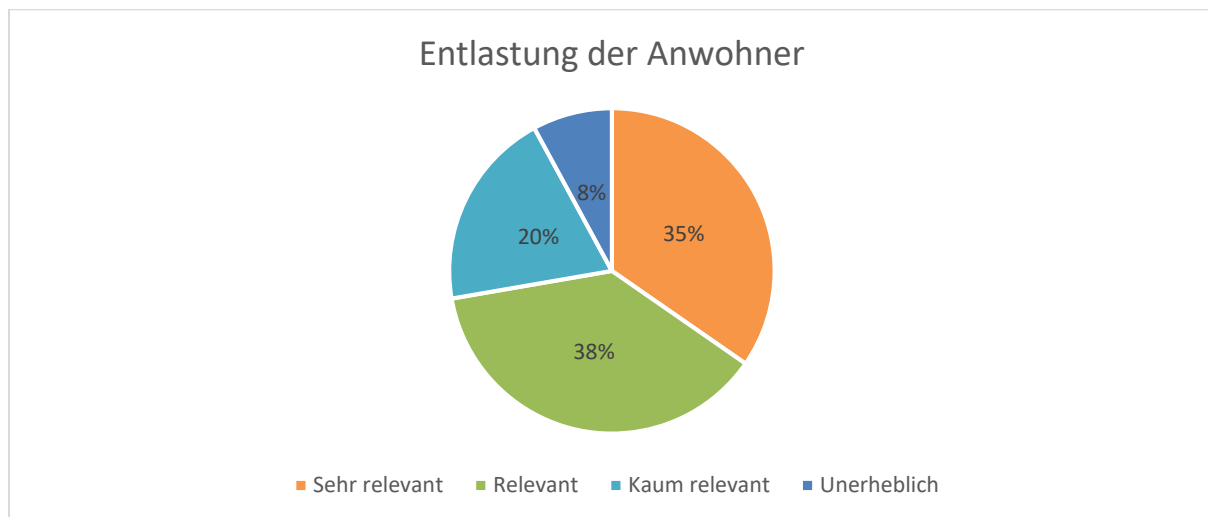


Abbildung 5: Bedeutung der Maßnahme für die Entlastung der Anwohner.

5.4 Einfluss auf die lokale Wirtschaftsentwicklung

Nachfolgend werden zunächst die allgemeinen Wirtschaftsdaten beider Bundesländer zusammengefasst, bevor die Ergebnisse zu Auswirkungen des A 20-Elbtunnels auf die lokale Wirtschaftsentwicklung erörtert werden.

5.4.1 Aktuelle Wirtschaftsentwicklung Niedersachsen (Elbe-Weser-Raum)

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.²⁵ Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts im Zeitraum von 2014 bis 2016 je Erwerbstätigen in den einzelnen Kreisen im landes- und bundesweiten Vergleich.

²⁵ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018).

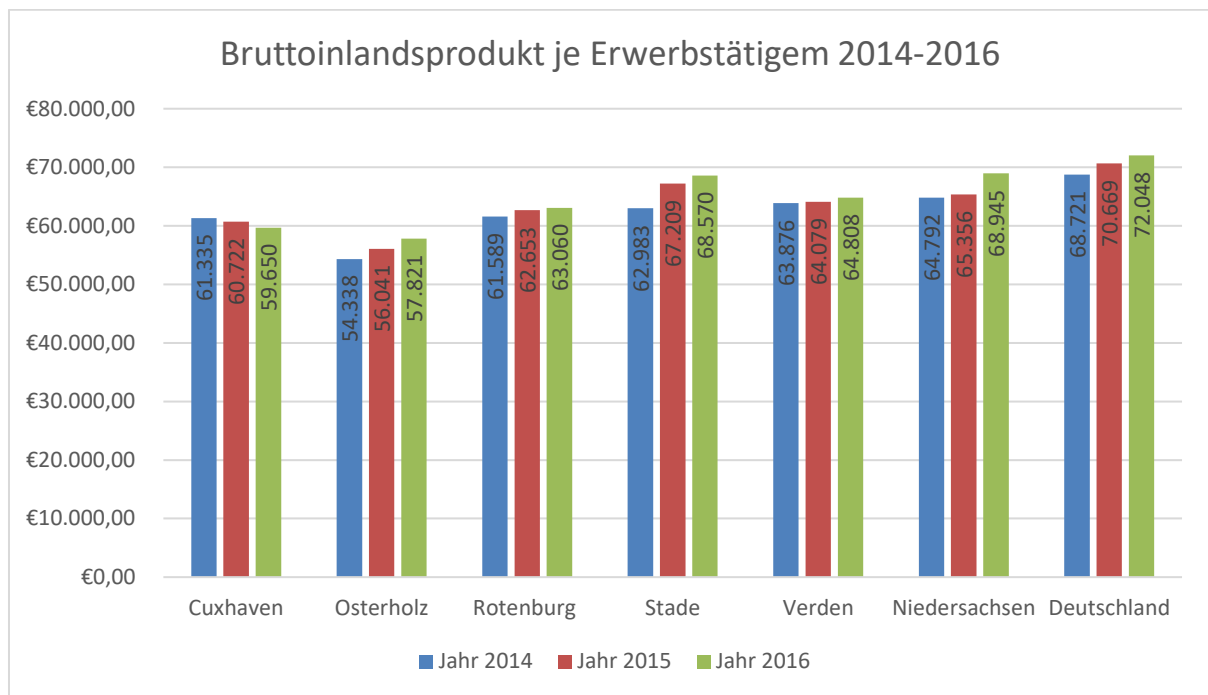


Abbildung 6: Bruttoinlandsprodukt und Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen, 2014-2016.

Die folgende Abbildung zeigt die Bruttowertschöpfung der Region nach Wirtschaftszweigen für das Jahr 2016.²⁶

²⁶ Vgl. ebd.

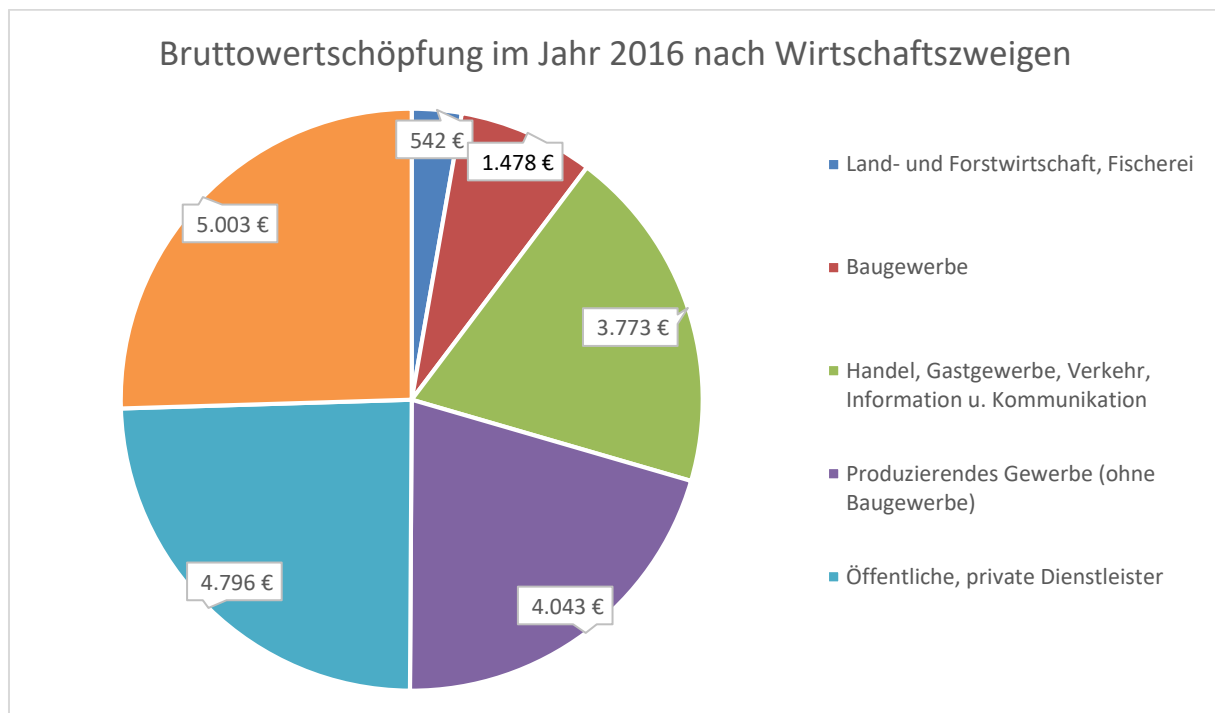


Abbildung 7: Bruttowertschöpfung im Jahr 2016 nach Wirtschaftszweigen in Mio. EUR.

Die Bruttowertschöpfung verteilt sich 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 Wirtschaftszweige im Elbe-Weser-Raum einen überdurchschnittlich hohen Anteil an der Bruttowertschöpfung haben.²⁷

Die Gewerbeanzeigenstatistik weist einen positiven Saldo aus, das heißt, die Anzahl der Gewerbeanmeldungen durch Neuerrichtungen, Zuzüge und Übernahmen übersteigt die Anzahl der Gewerbeabmeldungen durch Aufgabe, Fortzüge oder Übergabe (ohne Automatenaufsteller und Reisegewerbe).²⁸ Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl aller IHK-zugehörigen Betriebe im Elbe-Weser-Raum (registerlich eingetragene, Kleingewerbe und Betriebsstätten) nach Wirtschaftsabschnitten und Landkreisen (Stand Juli 2018).²⁹

²⁷ Vgl. ebd.

²⁸ Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018).

²⁹ Vgl. IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum (2018).

Tabelle 5: Anzahl aller IHK-Betriebe nach Wirtschaftsabschnitten im Elbe-Weser-Raum 2018.

Wirtschaftsabschnitt	Cuxhaven	Osterholz	Roten- burg	Stade	Verden
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	266	132	271	172	140
Produzierendes Gewerbe	1.594	1.094	2.023	1.593	1.111
davon Bergbau und Gewinnung von Erden, Steine	11	2	7	10	7
davon Verarbeitendes Gewerbe	349	255	389	370	366
davon Baugewerbe	248	173	282	410	216
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz.	2.696	1.998	3.010	3.090	2.227
davon Kfz-Handel, Kfz-Reparatur	330	224	390	307	233
davon Großhandel incl. Handelsvermittlung	507	506	751	714	599
davon Großhandel	336	317	510	493	430
davon Handelsvermittlung	171	189	241	221	169
davon Einzelhandel	1.859	1.268	1.869	2.069	1.395
Gastgewerbe	862	302	499	545	368
Verkehr und Lagerei	412	210	270	885	256
Informationen und Kommunikation	303	274	342	386	307
Erbringung Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	349	294	382	421	303
davon Kreditgewerbe	11	5	7	15	8
davon Versicherungsgewerbe	262	200	281	309	211
davon Finanzdienstleistungsgewerbe	76	89	94	96	84
Grundstücks- und Wohnungswesen, Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen; Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	2.725	1.784	2.812	3.562	2.439
davon Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen; Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	2.277	1.503	2.392	2.973	2.034
Sonstige Dienstleistungen	1.094	685	1.002	1.184	807
davon Gesundheitswesen und soziale Dienste	249	124	200	193	150
Insgesamt	10.301	6.773	10.611	11.838	7.958

5.4.2 Aktuelle Wirtschaftsentwicklung Schleswig-Holstein

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.³⁰

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts je Erwerbstätigen im Zeitraum von 2008 bis 2012 in den kreisfreien Städten und den Kreisen³¹

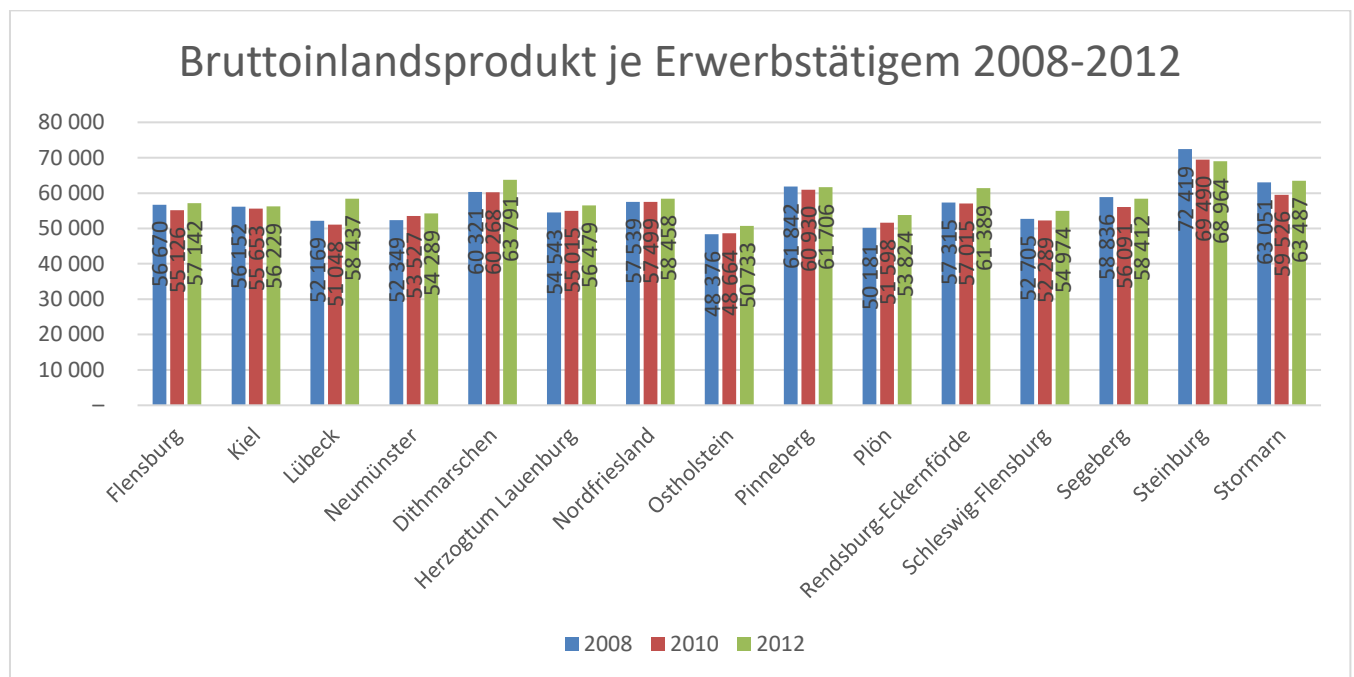


Abbildung 8: Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigem 2008-2012 (Quelle Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder", eigene Darstellung)

Die Bruttowertschöpfung Schleswig-Holsteins betrug 2017 rund 84,1Mrd. Euro.³² Wird die Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftszweigen in den Kreisen für das Jahr 2016 betrachtet, ergibt sich nachfolgendes Bild.³³

³⁰ Vgl. Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2018).

³¹ Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2014).

³² Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2018).

³³ Vgl. ebd.

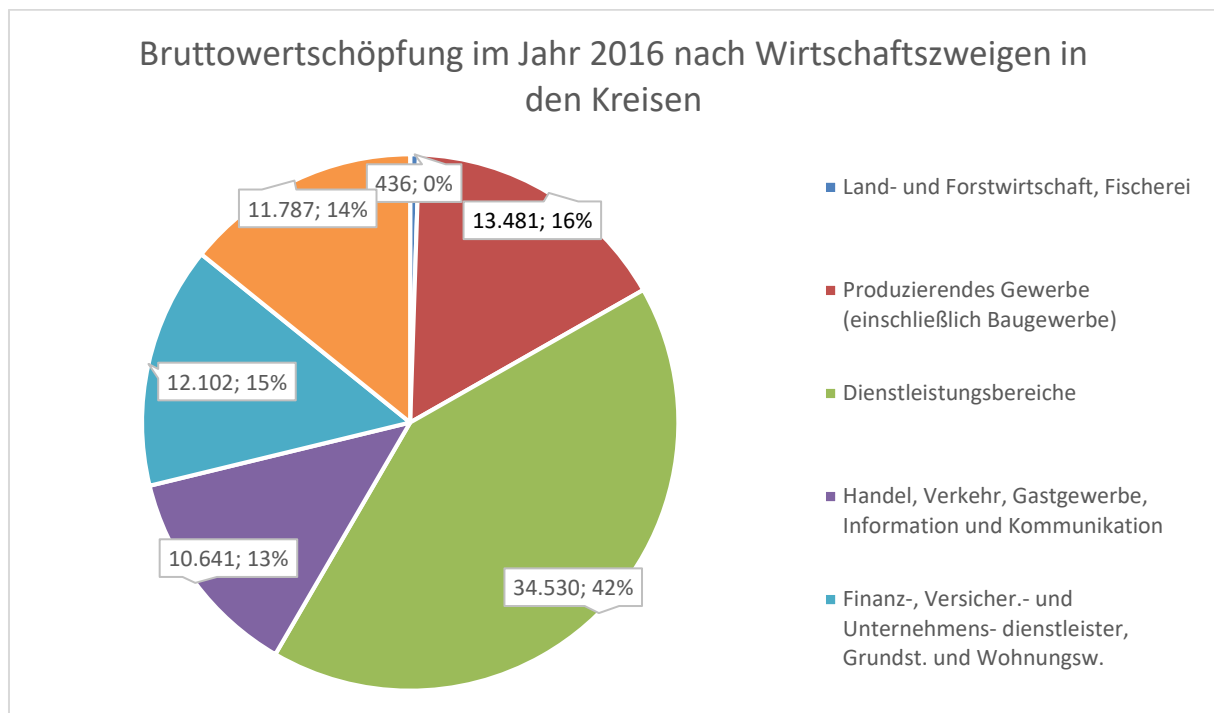


Abbildung 9: Bruttowertschöpfung im Jahr 2016 nach Wirtschaftszweigen in Mio. EUR

Mit 42% leistet die Dienstleistungsbranche den größten Anteil an der Bruttowertschöpfung. 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.

Die Gewerbeanzeigenstatistik weist 2017 einen positiven Saldo aus, das heißt, die Anzahl der Gewerbeanmeldungen durch Neuerrichtungen, Zuzüge und Übernahmen übersteigt die Anzahl der Gewerbeabmeldungen durch Aufgabe, Fortzüge oder Übergabe (ohne Automaten-aufsteller und Reisegewerbe).³⁴ Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl aller IHK-zugehörigen Betriebe (registerlich eingetragene, Kleingewerbe und Betriebsstätten) nach Wirtschaftsabschnitten in den Städten Kiel, Neumünster, Pinneberg, Plön und Steinburg sowie im Kreis Rendsburg-Eckernförde (Stand 2017).³⁵

³⁴ Vgl. Statistikamt Nord (2017).

³⁵ Vgl. IHK Schleswig-Holstein (2018).

Wirtschaftsabschnitt	Kiel	Neumünster	Pinneberg	Plön	Rendsburg-Eckernförde	Steinburg
Land- und Forstwirtschaft	7	4	55	29	43	32
Produzierendes Gewerbe	492	288	1.014	333	1.066	553
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz	991	432	1.922	461	1.104	524
Gastgewerbe	138	36	175	66	107	46
Verkehr und Lagerei	146	72	233	62	279	213
Informationen und Kommunikation	338	58	305	93	165	73
Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	150	46	243	43	1.480	101
Grundstücks-, Wohnungswesen, freiberufl., wissensch. techn. Dienstleistungen	1.580	394	1915	523	181	752
Sonstige Dienstleistungen	228	76	219	65		79

5.4.3 Auswirkung des A 20-Elbtunnels auf die lokale Wirtschaft

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.

85% der Teilnehmer halten die A 20-Elbquerung 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.

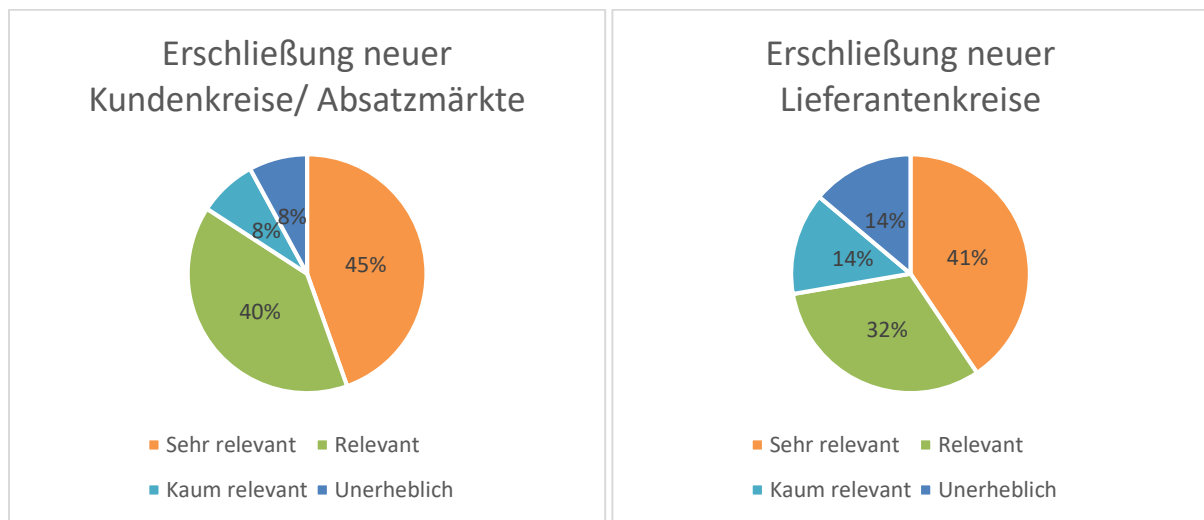


Abbildung 10: Bedeutung der Maßnahme für die Erschließung neuer Kundenkreise/ Absatzmärkte sowie für die Erschließung neuer Lieferantenkreise.

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%).

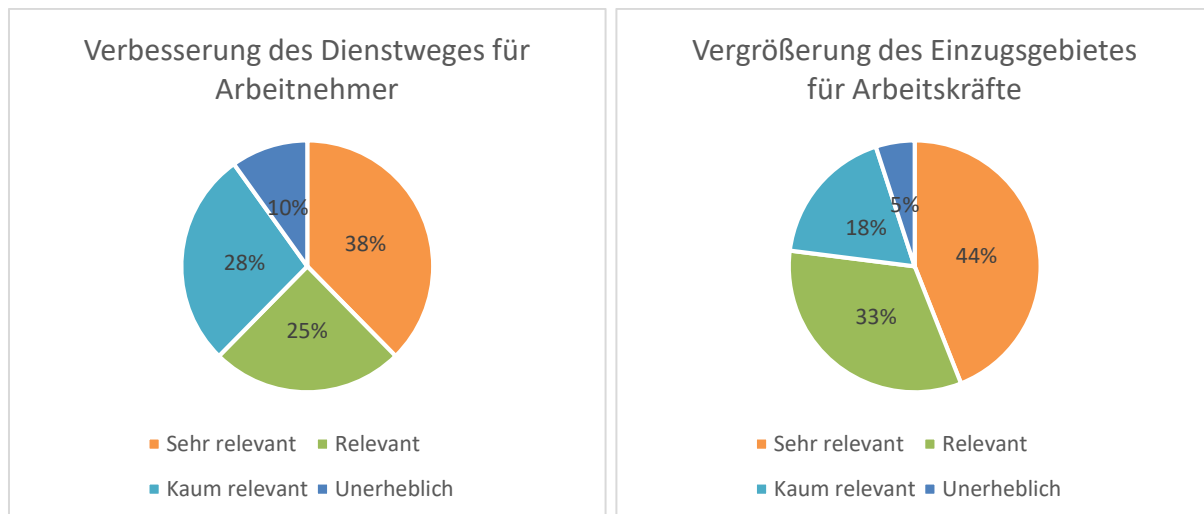


Abbildung 11: Bedeutung der Maßnahme für die Verbesserung des Dienstweges für Arbeitnehmer sowie für die Vergrößerung des Einzugsgebietes für Arbeitskräfte.

Auch für geschäftliche Kooperationen mit anderen Unternehmen wird die Maßnahme nach Einschätzung der Teilnehmer eine hohe Bedeutung haben.

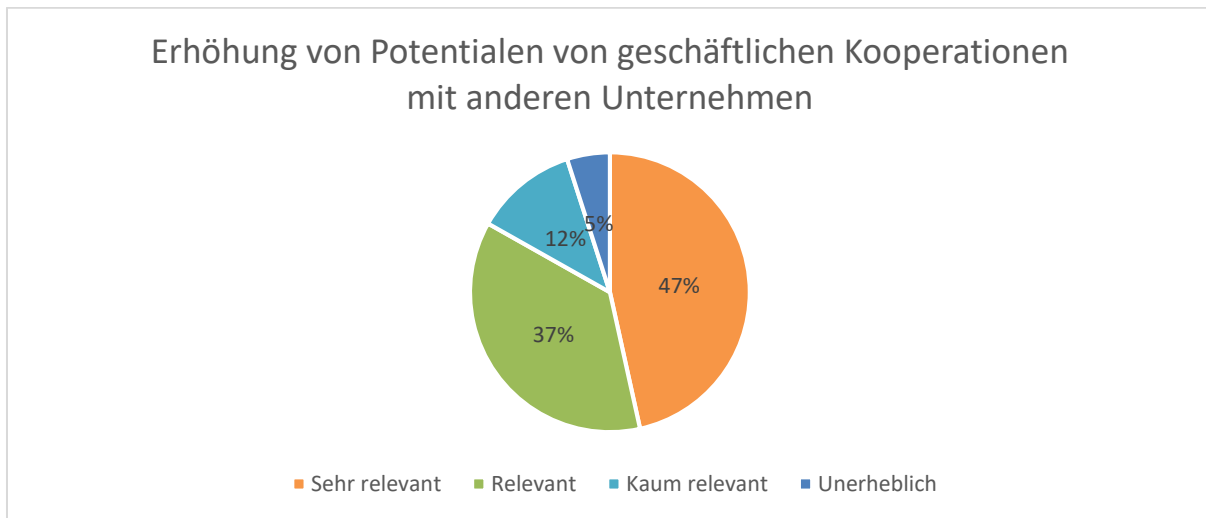


Abbildung 12: Bedeutung der Maßnahme für die Erhöhung von Potentialen von geschäftlichen Kooperationen mit anderen Unternehmen.

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.

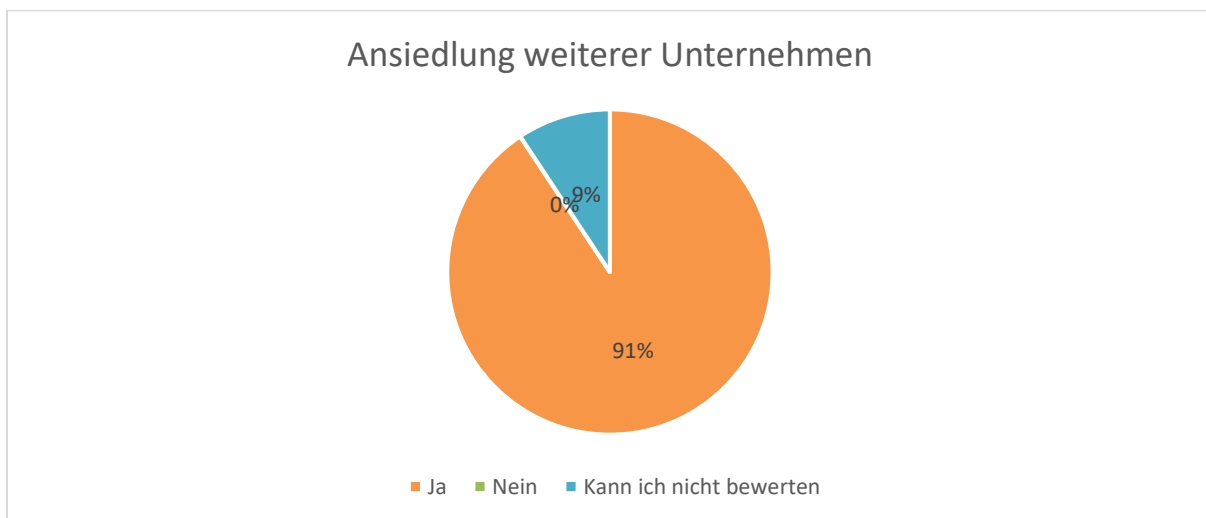


Abbildung 13: Ansiedlung weiterer Unternehmen.

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.

Einzelstatements:

- „An jedem neu entstehenden Autobahnkreuz in der Republik hat sich neues Gewerbe und Industrie angesiedelt.“

- „Ansiedlung durch attraktive Infrastruktur.“
- „Aufgrund der überlasteten A 7 und A 23, habe ich verschiedentlich gehört, dass eine Ansiedlung nördlich der Elbe insbesondere im Kreis Pinneberg abgelehnt wird.“
- „Bestehende Unternehmensstrukturen können besser miteinander verknüpft werden. Die Fahrzeiten sind einfach überschaubar.“
- „Der vorherige Nachteil der „Randlage“ wird evtl. Ansiedlungen beflügeln“.
- „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.“
- „Eine gute Infrastruktur ist sehr wichtig für die Standort-Entscheidung von Unternehmen.“
- „Ein Wirtschaftsraum ist stärker als zwei halbe.“
- „Erreichbarkeit anderer Märkte.“
- „Für viele Unternehmen, egal ob Produktion oder Dienstleistung, sind Transporte wichtig und damit ein Standortfaktor für die Ansiedlung/ Umsiedlung. Dies sollte aber nicht überbewertet werden, es gibt bundesweit gar nicht so viele Unternehmensumsiedlungen.“
- „Gute Verkehrsanbindung ist Voraussetzung für Unternehmensansiedlungen.“
- „Im Idealfall aufgrund besserer und schnellerer Erreichbarkeit und kürzerer Lieferwege“
- „Infrastruktur schafft Gewerbegebiete.“
- „Insbesondere für Brunsbüttel wäre die A 20 ein elementarer Standortvorteil.“
- „Kurze Verkehrswege sind heute ein ganz wichtiges Argument für Neuansiedlungen.“
- „Kürzere Fahrzeiten bringen Kostenersparnisse.“
- „Logistics at it's best! Save time, distance and money...“
- „Zwei Bundesländer mit optimalen Lebens- und Berufsqualitäten werden auf einfachstem Wege miteinander verbunden.“

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.

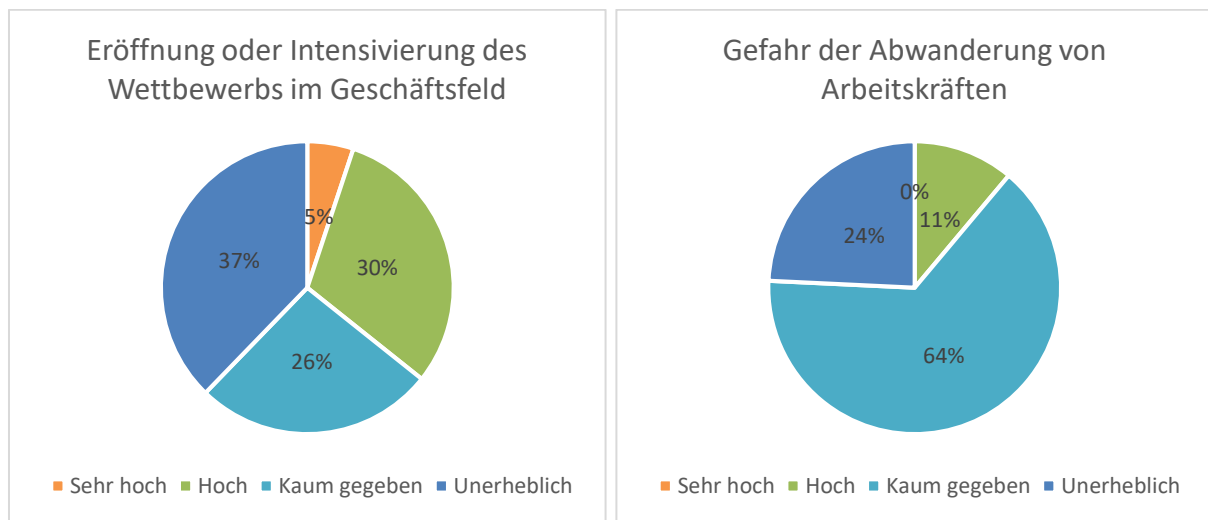


Abbildung 14: Bedeutung der Unterelbquerung im Hinblick auf die Eröffnung oder Intensivierung des Wettbewerbs im Geschäftsfeld sowie für die Gefahr der Abwanderung von Arbeitskräften.

5.5 Einfluss auf die Siedlungsentwicklung

Nachstehend wird kurz die allgemeine Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen und Schleswig-Holstein erläutert, bevor konkret auf die Effekte der Elbquerung hinsichtlich der Siedlungsentwicklung eingegangen wird.

5.5.1 Bevölkerungsentwicklung Niedersachsen (Elbe-Weser-Kreis)

Mit einer Gesamteinwohnerzahl von 812.921 Einwohnern³⁶ 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 folgende Abbildung zeigt die Bevölkerungsdichte je Landkreis (Stand 2017). Insgesamt beträgt die Bevölkerungsdichte der Region 119 Einwohner je km², was unter dem landesweiten Durchschnitt von 167 Einwohner je km² liegt. Bundesweit beträgt die Bevölkerungsdichte 231 Einwohner je km².³⁷

³⁶ Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018).

³⁷ Vgl. DeStatis (2018).

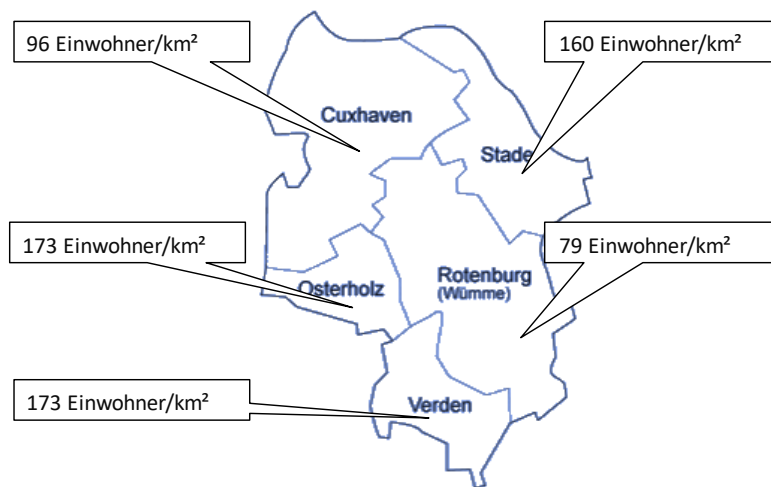


Abbildung 15: Bevölkerungsdichte in den fünf Landkreisen der Elbe-Weser-Region (06/2017).

Die Bevölkerungszahlen im Elbe-Weser-Raum sind in den letzten 30 Jahren kontinuierlich gestiegen.³⁸ 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.

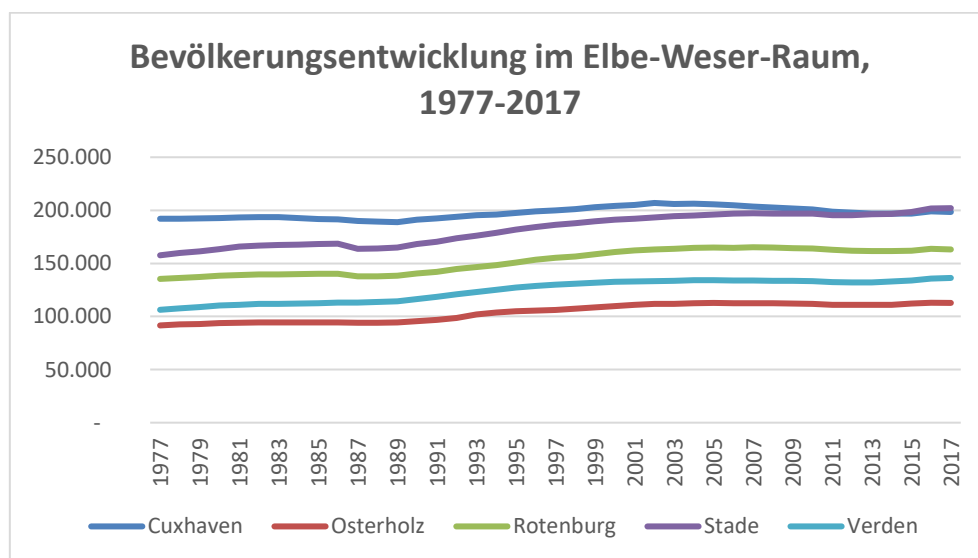


Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung im Elbe-Weser-Raum, 1977-2017.

³⁸ Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018).

Tabelle 6: Vorausberechneter Bevölkerungsstand in Niedersachsen - Veränderung zu 2013 in %.

Vorausberechneter Bevölkerungsstand Veränderung zu 2013 in %			
Kreis	2020	2025	2030
Cuxhaven	-5,7	-9,7	-13,5
Osterholz	0,5	0,5	-0,3
Rotenburg (Wümme)	-0,3	-0,7	-1,3
Stade	-0,4	-0,8	-1,7
Verden	-2,6	-5,0	-7,6

Nicht nur die Bevölkerungszahlen werden sich verändern, sondern auch die Altersstruktur. Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Altersgruppen der Bevölkerung im Elbe-Weser-Raum 2013 im Vergleich zur prognostizierten Verteilung im Jahr 2031.³⁹ Die Abbildung macht deutlich, dass die Bevölkerung nicht nur insgesamt rückläufig ist, sondern dass sich auch die Verhältnisse in den Altersgruppen verlagern. 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.

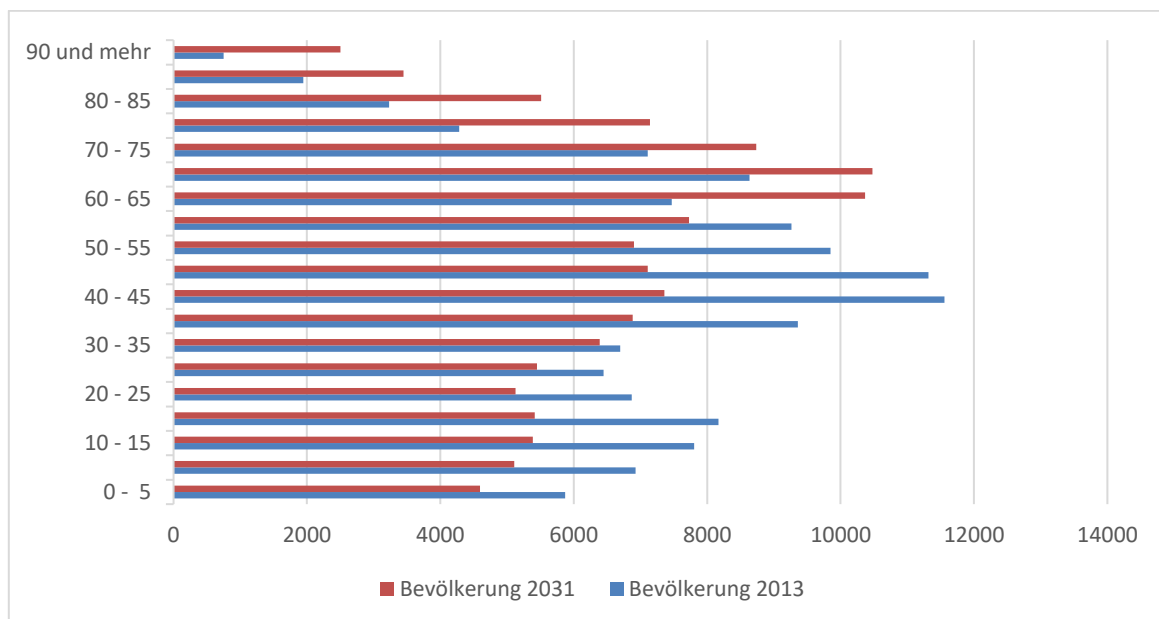


Abbildung 17: Altersgruppen der Bevölkerung im Elbe-Weser-Raum (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stichtag jeweils zum 30. Juni).

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nahm im Elbe-Weser-Raum insgesamt zu. Im Juni 2017 waren 546.049 Menschen sozialversicherungspflichtig (SvB) beschäftigt (am Arbeits- und am Wohnort). In allen 5 Landkreisen ist eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr

³⁹ Vgl. ebd.

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 Anzahl an Arbeitslosen (Jahresdurchschnittlich) ist nach den Krisenjahren kontinuierlich gesunken und liegt seit 2011 durchschnittlich 18% unterhalb des Basisjahrs 2001.⁴⁰ Die Beschäftigungsquote als Schlüsselindikator zur Beurteilung des Beschäftigungsstandes in der Region liegt mit Ausnahme des Landkreises Cuxhaven über dem niedersächsischen und auch dem Bundesdurchschnitt.

5.5.2 Bevölkerungsentwicklung Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein ist nach den Stadtstaaten das fünftkleinste deutsche Bundesland. Auf einer Landesfläche von 15.799 km² leben 2.881.926 Einwohner (Stand 2017).⁴¹ Innerhalb von 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. Die folgende Abbildung zeigt die Bevölkerungsdichte je Landkreis (Stand 2016). Insgesamt beträgt die Bevölkerungsdichte von Schleswig-Holstein 182 Einwohner je km², was unter dem bundesweiten Durchschnitt von 231 Einwohner je km² liegt.⁴²

⁴⁰ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2018).

⁴¹ Vgl. Statistikamt Nord (2016).

⁴² Vgl. DeStatis (2018).

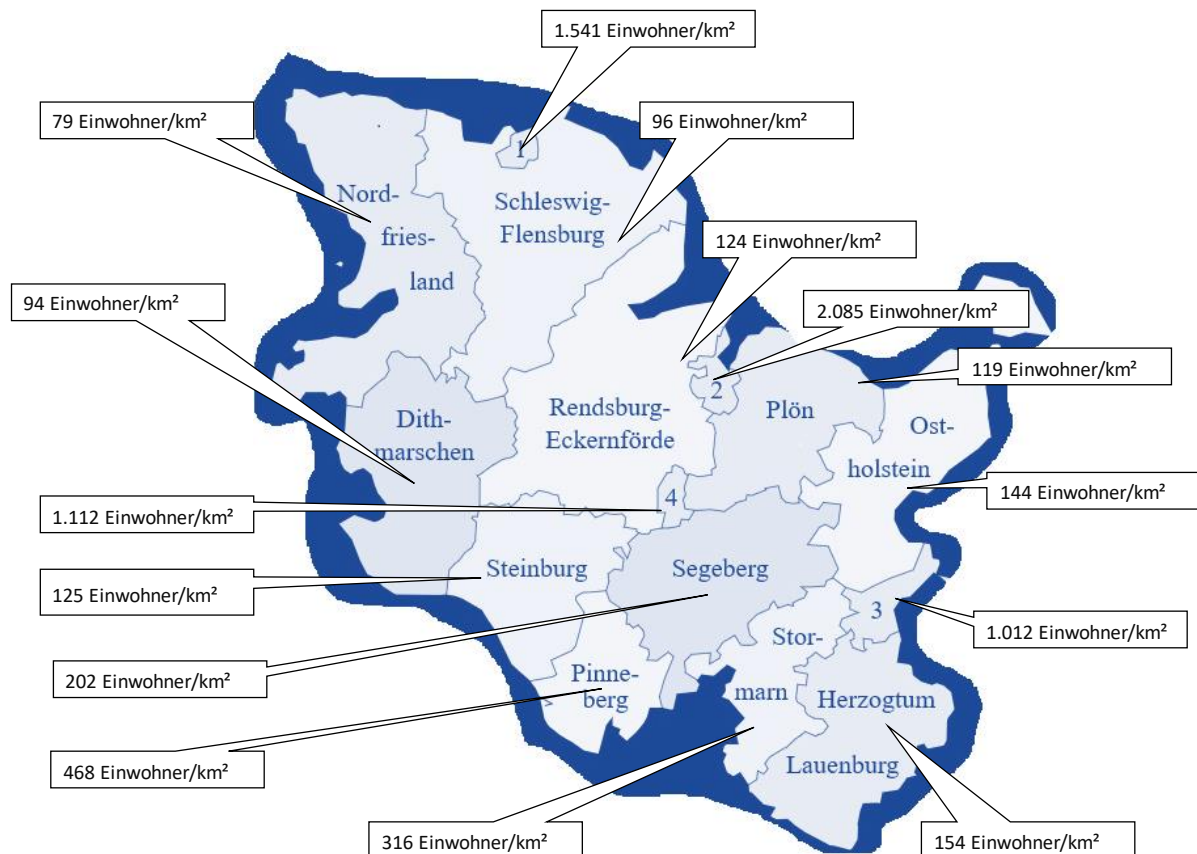


Abbildung 18 Bevölkerungsdichte in Schleswig-Holstein (Stand 30.06.2016).

Die Bevölkerungszahlen in Schleswig-Holstein haben sich in im letzten Jahrzehnt kontinuierlich nach oben 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.

Tabelle 7: Vorausberechneter Bevölkerungsstand in Schleswig-Holstein - Veränderung zu 2014 in%.

Vorausberechneter Bevölkerungsstand Veränderung zu 2014 in%			
Kreis	2020	2025	2030
Kreisfreie Stadt Flensburg	4%	5%	7%
Kreisfreie Stadt Kiel	5%	8%	10%
Kreisfreie Stadt Lübeck	3%	4%	4%
Kreisfreie Stadt Neumünster	4%	3%	2%
Kreis Dithmarschen	0%	-3%	-6%
Kreis Herzogtum Lauenburg	3%	3%	2%
Kreis Nordfriesland	2%	0%	-2%

Kreis Ostholstein	1%	-1%	-4%
Kreis Pinneberg	4%	5%	6%
Kreis Plön	0%	-2%	-6%
Kreis Rendsburg- Eckernförde	1%	-1%	-4%
Kreis Schleswig- Flensburg	1%	-1%	-4%
Kreis Segeberg	4%	4%	4%
Kreis Steinburg	1%	-2%	-4%
Kreis Stormarn	4%	6%	6%

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.⁴³

Die Altersstruktur hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Durchschnittsalters der Bevölkerung in Schleswig-Holstein.

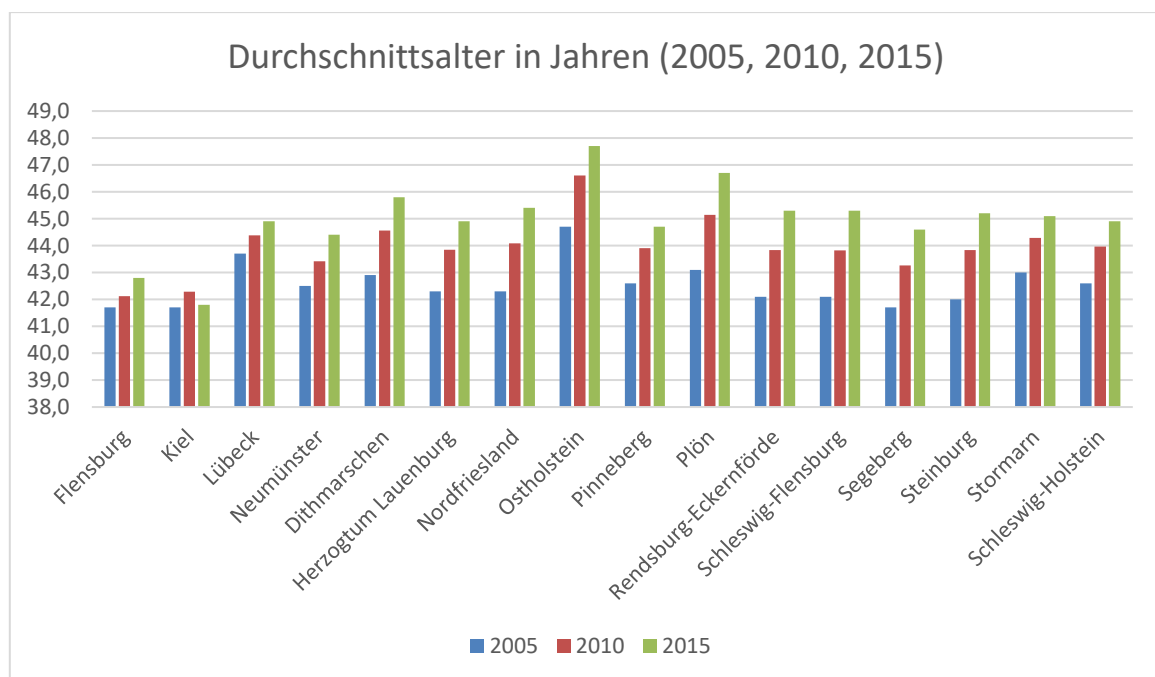


Abbildung 19: Durchschnittsalter in Jahren (2005, 2010, 2015) (Quelle: Statistikamt Nord, 2016).

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

⁴³ Vgl. Statistik Nord (2016).

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 sogar leicht steigen wird.⁴⁴

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 Arbeitslosen in Schleswig-Holstein 6,3%. Die Anzahl an Arbeitslosen (Jahresdurchschnitt) ist nach den Krisenjahren kontinuierlich gesunken.⁴⁵ 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.⁴⁶

5.5.3 Auswirkung des A 20-Elbtunnels auf die Siedlungswirtschaft in der Region

Die positive räumliche Wirkung von Verkehrsprojekten wird oftmals durch eine Steigerung der Bodenpreise in den besser angeschlossenen Regionen bestätigt. Des Weiteren kann auch in verschiedenen evaluierten Vergleichsprojekten nachgewiesen werden, dass sich die Flächennutzung in der Region verändert. Mittels Flächennutzungsindikatoren kann gezeigt werden, dass nach Abschluss von Verkehrsinfrastrukturprojekten die Bautätigkeit in den besser angebundenen Regionen steigt. Im Rahmen der Analyse vergleichbarer Projekte wurde der Bevölkerungszuwachs im jeweiligen regionalen Wirkungsbereich betrachtet. Es hat sich in ähnlichen Projekten, beispielsweise bei der Gotthard-Achse, gezeigt, dass Einwohnerzuwächse dort stattfinden, wo die Erreichbarkeit ansteigt. Aus diesem Grund wurden die Teilnehmer nach den Auswirkungen der Unterelbquerung auf die Siedlungsentwicklung im Untersuchungsgebiet befragt.

Die Betrachtung der Pendelbewegung 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 der Elbe-Weser-Region ist das Pendlersaldo in der Gesamtbetrachtung (d.h.

⁴⁴ Vgl. Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015).

⁴⁵ Vgl. Statistikamt Nord (2016).

⁴⁶ Vgl. Staatskanzlei Schleswig-Holstein (2015).

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).

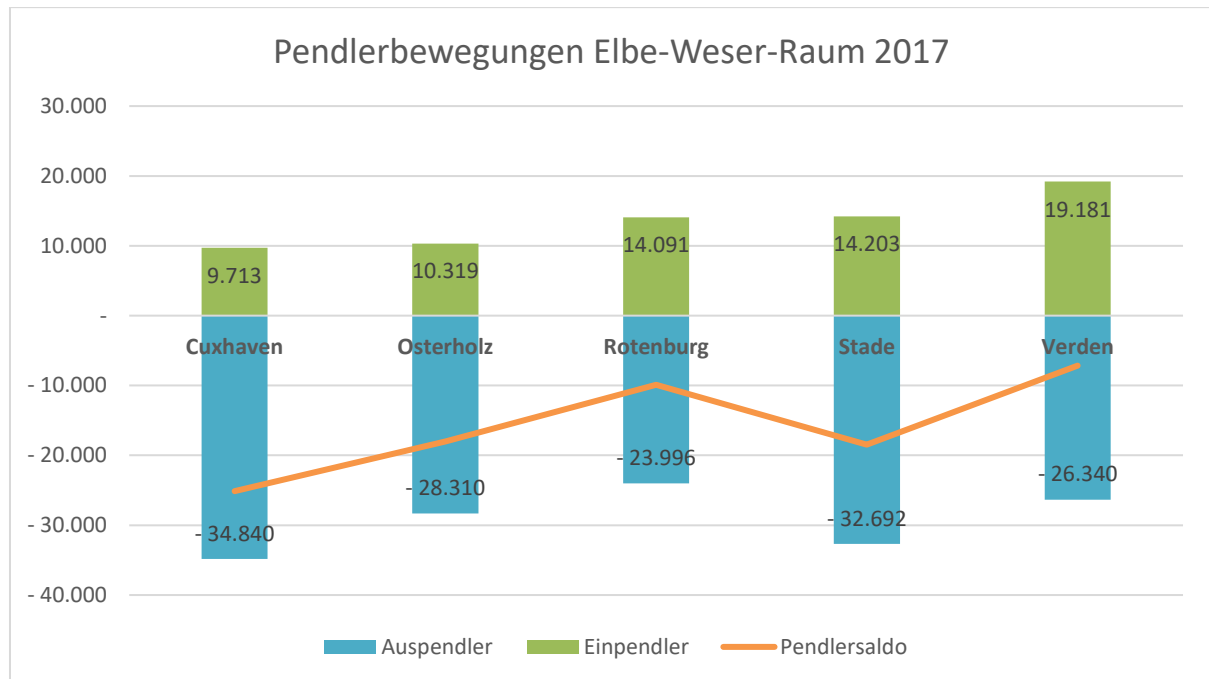


Abbildung 20: Pendlerbewegungen Elbe-Weser-Raum (Quelle IHK Niedersachsen (2017), eigene Darstellung).

Tabelle 8: Pendlersaldo Elbe-Weser-Raum 2017.

Pendlersaldo des Kreises	Gesamt	Gegenüber dem Kreis	Gegenüber HH und HB	Gegenüber den Übrigen
Cuxhaven	- 25.127	-3.186,0	-18.735	-3.206
Osterholz	- 17.991	702	-16.916	-1.777
Rotenburg	- 9.905	-1.958	-7.050	-897
Stade	- 18.489	2.593,0	-18.517	-2.565
Verden	- 7.159	1.849,0	-11.230	2.222

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).⁴⁷

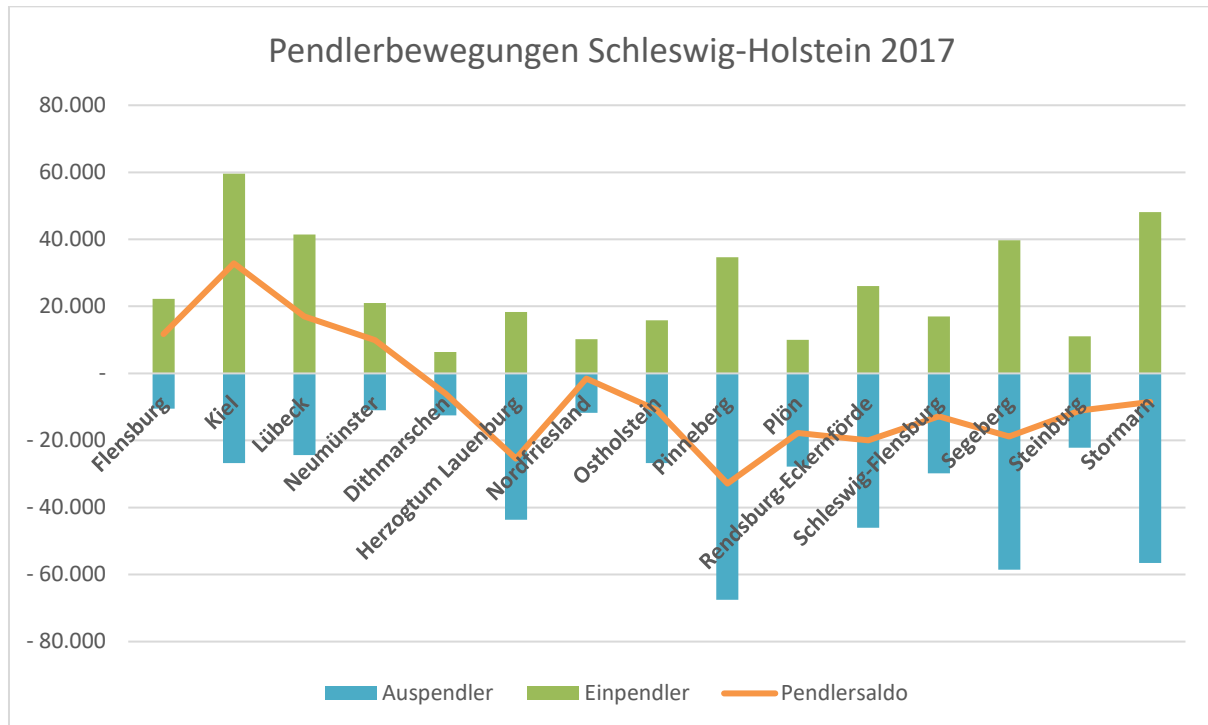


Abbildung 21: Pendlerbewegungen Schleswig-Holstein (Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2018), eigene Darstellung).

Mehr als drei Viertel der Befragten (77,8%) geht davon aus, dass der A 20-Elbtunnel dazu führen wird, dass mehr Menschen in die Region ziehen.

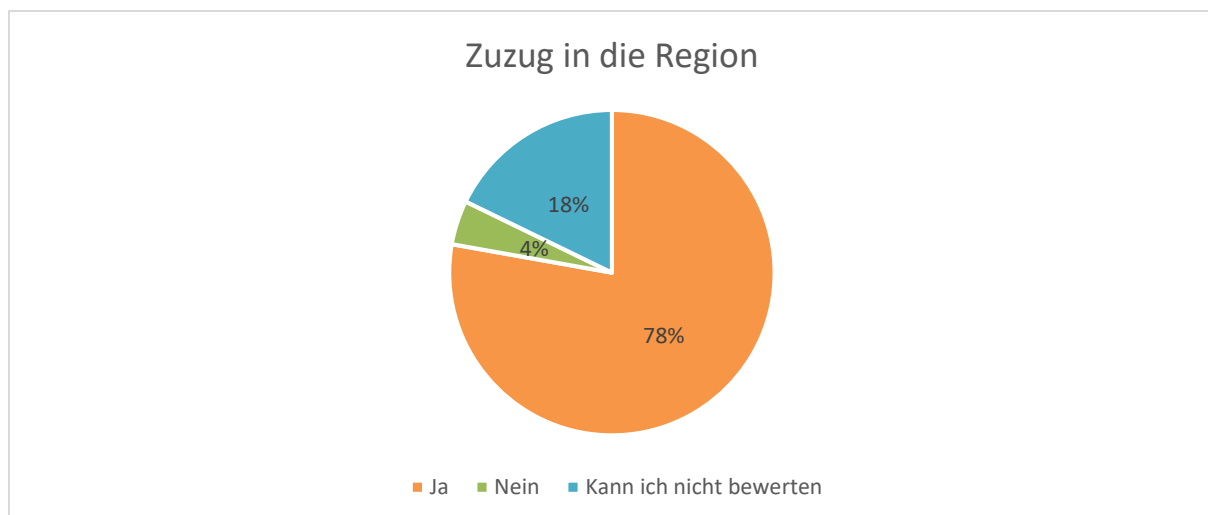


Abbildung 22: Zuzug in die Region.

⁴⁷ Vgl. Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2018).

Die Gründe liegen nach Einschätzung der Teilnehmer insbesondere in der Verbesserung der Situation für Pendler durch eine Verkürzung der Fahrzeiten und -wege sowie der Schaffung neuer Arbeitsplätze als Folge von Unternehmensansiedlungen.

Einzelstatements:

- „Attraktivität der Region steigt.“
- „Bessere Anbindung an Arbeitsplätze im westlichen Niedersachsen.“
- „Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in Hamburg und auf der Schleswig-Holsteinischen Seite.“
- „Bessere Möglichkeiten für Pendler.“
- „Das ist schwer einzuschätzen. Insgesamt wird sich die Attraktivität entlang der Unterelbe verbessern. Ob dieser Einzeleffekt ausreicht, um eine Wohnortentscheidung zu treffen, halte ich für fragwürdig. Höchstens in Kombination mit anderen (verbesserten) Kriterien.“
- „Das ist vorstellbar, da die Regionen besser erreichbar sein werden, weil [sie] nicht mehr in einer Sackgasse liegen.“
- „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.“
- „Die Verkürzung der Fahrzeiten wird insbesondere die nördliche Unterelbregion als Wohn- und Arbeitsraum attraktiver machen.“
- „Die Wohnsitznahme wird heutzutage von anderen Faktoren abhängig gemacht, weniger von der straßenverkehrlichen Anbindung.“
- „Eine gesteigerte Erreichbarkeit in Kombination mit wirtschaftlichem Wachstum kann unter Umständen zu einem Wachstum führen. Es hängt jedoch auf davon ab, welche Region (nur Westküste, nur Orte entlang der A20-Achse etc.) gemeint ist.“
- „Erhöhung der Standortqualität für Gewerbe und Wohnen durch Verbesserung der verkehrlichen Anbindung an Niedersachsen.“
- „Es werden dort in den heute schwachen Regionen Arbeitsplätze entstehen und diese die gesamte Infrastruktur positiv beeinflussen.“
- „Für Bewohner der Städte, insbesondere Bremens, mag es interessant sein, aufs Land zu ziehen. Gleichzeitig sind so auch Arbeitsplätze auf dem Land leichter zu erreichen und Personen können in die Städte abwandern. Ich gehe davon aus, dass sich die Effekte ausgleichen werden.“
- „Infrastruktur bringt Arbeitskräfte – Arbeitskräfte benötigen Wohnraum.“
- „Pendler erreichen die Metropolen besser!“
- „Standortattraktivität wird erhöht und zieht weitere Unternehmen an, die Arbeitsplätze bereitstellen.“
- „Verkürzung und Beschleunigung der Arbeitswege.“

- „Verringerung der Pendeldistanzen machen Arbeitsplatzwahl auf der anderen Elbseite möglich.“
- „Zuzug als Folge von Unternehmensansiedlungen.“
- „Zwei Bundesländer mit optimalen Lebens- und Berufsqualitäten werden auf einfachstem Wege miteinander verbunden.“

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

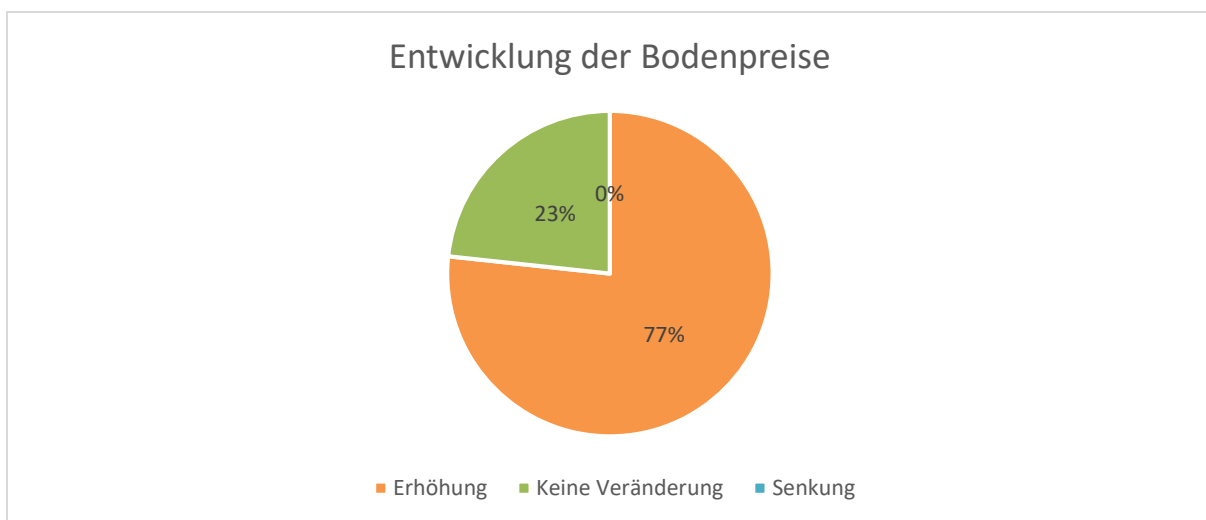


Abbildung 23: Entwicklung der Bodenpreise.

Als Begründung für die Steigerung wird die bessere Lage durch die verbesserte Anbindung und eine Erhöhung der Ansiedlung, d.h. der Nachfrage, angeführt.

Einzelstatements:

- „Angebot und Nachfrage: Je größer die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken, desto höher der Preis.“
- „Attraktivität der Region wird maßgeblich gesteigert.“
- „Aufwertung der gesamten Region.“

- „Angesichts der verhältnismäßig geringen heutigen Siedlungsdichte ist zumindest mittelfristig nur ein geringer Einfluss auf die Bodenpreise zu erwarten.“
- „Attraktivität der Region wird maßgeblich gesteigert.“
- „Die Anbindung verbessert die Lage der Region und dadurch werden die Bodenpreise steigen.“
- „Die Region rund um die Elbquerung wird durch die deutlich verbesserte Infrastruktur aufgewertet.“
- „Durch eine verbesserte Ansiedlungsstrategie in Zusammenhang mit der Elbquerung könnte dieser Effekt eintreten.“
- „Falls die Nachfrage steigt, werden die Preise wahrscheinlich steigen.“
- „Gute Verkehrsverbindungen lassen die Regionen attraktiver werden.“
- „Höhere Attraktivität zieht zumindest mittelfristig die Bodenpreise an.“
- „Keine bis kleine Veränderungen, da Fläche ausreichend zur Verfügung steht.“
- „Langfristig möglich.“
- „Leichter Anstieg erwartet, weil das Wohnen in den nun besser erschlossenen Regionen wieder attraktiver wird.“
- „Mittelfristig steigen die Preise durch Steigerung der Nachfrage von Unternehmen und Arbeitskräften.“
- „Nur lokal in der Nähe der Autobahn Ein- und Ausfahrten. Gewerbegebiet!“

Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung könnten auch Risiken in Zusammenhang mit der Maßnahme bestehen: Die Belastung der Anwohner durch eine Verkehrsverlagerung wurde allerdings 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.

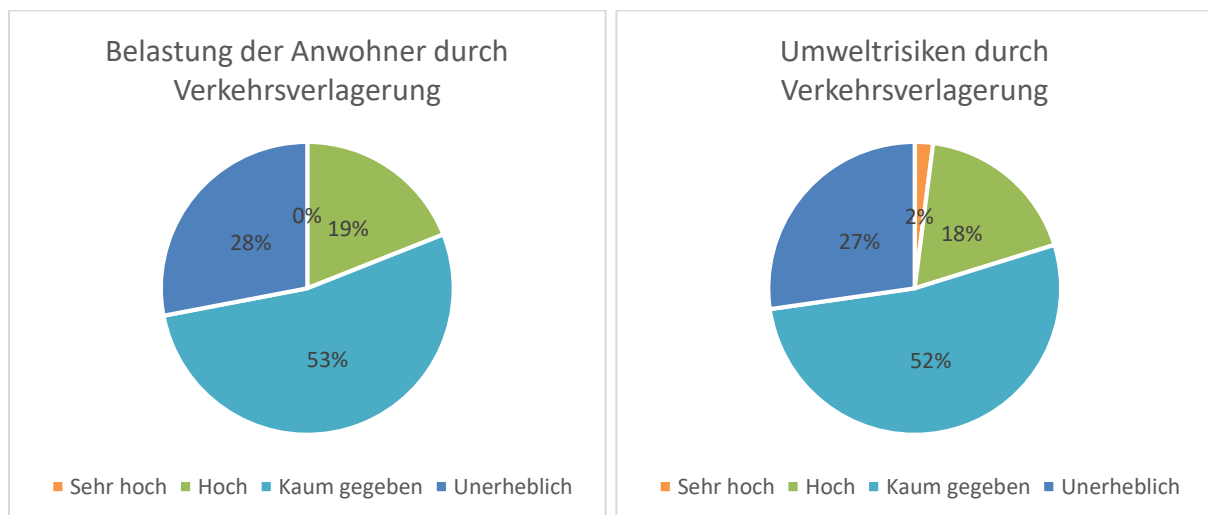


Abbildung 24: Bedeutung der Unterelbquerung im Hinblick auf die Belastung der Anwohner durch Verkehrsverlagerung und auf Umweltrisiken durch Verkehrsverlagerung.

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.

5.6 Einfluss auf den Tourismus

Nachfolgend wird zunächst der aktuelle Stand des Tourismus in Niedersachsen und Schleswig-Holstein dargelegt, bevor auf die Auswirkungen des A 20-Elbtunnels auf den Tourismus eingegangen wird.

5.6.1 Tourismus in Niedersachsen

Niedersachsen verzeichnete 2017 einen Anstieg der Ankünfte und Übernachtungen: Mit über 14,4 Mio. Ankünften stiegen diese gegenüber 2016 um 2,8%. Die Übernachtungszahlen stiegen um 1,7% auf knapp 43,5 Mio.⁴⁸ Die Betrachtung der Beherbergung im Reiseverkehr 2017 für den Elbe-Weser-Raum zeigt, dass die Anzahl an Übernachtungen in der Region mit insgesamt 4.036.393 Übernachtungen mit 9% zur Anzahl der landesweiten Übernachtungen beiträgt. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Elbe-Weser-Raum beträgt 2,7 Tage (Mittelwert) und liegt damit unter dem Landesweiten Durchschnitt (3 Tage). Die Auslastung der Schlafmöglichkeiten liegt mit 28,3% ebenfalls unter der landesweiten Auslastung (33,6%).⁴⁹

Tabelle 9: Entwicklung Tourismus in Niedersachsen (Elbe-Weser-Region).

Region	Anzahl Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittliche Auslastung
Cuxhaven	2.556.938	4,2	31,5%
Osterholz	141.294	2,4	26,8%
Rotenburg	540.473	2,6	23,0%
Stade	470.344	2,3	31,2%
Verden	327.344	2,0	29,0%
Gesamt EWR	4.036.393	2,7	28,3%

5.6.2 Tourismus in Schleswig-Holstein

Im Jahr 2017 verzeichnete Schleswig-Holstein ein Übernachtungsplus von 7,4% und übertraf damit die Marke von 23 Mio. Übernachtungen. Auch die Auslastung der Betten ist gegenüber 2015 um 1,2 Prozentpunkte auf 37% gestiegen.⁵⁰ Die Betrachtung aller Übernachtungen 2017 zeigt, dass die meisten Übernachtungen in Ostholstein stattfanden (31% aller Übernachtungen). Am wenigsten übernachtet wurde in Steinburg (0,5%). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Schleswig-Holstein beträgt 3,1 Tage (Mittelwert). Die Auslastung der

⁴⁸ Vgl. IHK Stade (2018).

⁴⁹ Die Betrachtung bezieht keine Campingplätze mit ein.

⁵⁰ Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018).

Schlafmöglichkeiten geöffneter Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten und geöffneter Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen in Schleswig-Holstein beträgt 39,5%.⁵¹

Tabelle 10: Entwicklung Tourismus in Schleswig-Holstein.

Kreise	Anzahl Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen
Flensburg	190 020	1,6
Kiel	357 376	2,0
Lübeck	713 331	2,4
Neumünster	90 244	2,1
Dithmarschen	321 271	4,9
Herzogtum Lauenburg	208 383	3,2
Nordfriesland	1 443 924	5,7
Ostholstein	1 501 679	4,6
Pinneberg	267 056	2,3
Plön	262 436	4,5
Rendsburg-Eckernförde	459 506	3,9
Schleswig-Flensburg	398 934	2,8
Segeberg	281 178	2,7
Steinburg	54 720	2,1
Stormarn	207 788	2,0

Damit ist die Tourismusbranche in Schleswig-Holstein weiterhin auf Wachstumskurs und nimmt in der Bedeutung als Wirtschaftsfaktor mit einem Bruttoumsatz von erstmals knapp acht Mrd. EUR deutlich zu. Der Anteil des Tourismus am gesamten Primäreinkommen liegt bei 5,3% und stärkt die Steuereinnahmen des Landes mit 209 Mio. EUR. Das Thema der Erreichbarkeit der touristischen Ziele gewinnt laut den Touristikern in Schleswig-Holstein und dem Tourismusbarometer zunehmend an Bedeutung. Fast jeder Vierte sieht dies als einen Haupteinflussfaktor für die touristische Entwicklung der Region im laufenden Jahr. Insbesondere angesichts der zunehmenden Beliebtheit von Kurzreisen gewinnt das Thema einer flexiblen und schnellen Anreise an Relevanz. Dazu zählen neben deutschen Gästen auch Gäste aus der Schweiz, die nach Dänemark und Schweden den drittgrößten Anteil ausländischer Gäste darstellen.⁵²

⁵¹ In die Betrachtung wurden geöffnete Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten und geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen einbezogen.

⁵² Vgl. Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein, Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V. (2017), S.3 ff.

5.6.3 Auswirkungen des A 20-Elbtunnels 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 den regionalen Tourismus kann eine verbesserte Erreichbarkeit ebenfalls förderlich sein. Für die touristisch relevanten Landkreise in Niedersachsen, 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 Schleswig-Holstein, 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 die Errichtung einer festen Unterelbquerung auch unter touristischen Gesichtspunkten attraktiver wird. Die Gründe hierfür sind vielfältig (siehe Einzelstatements). 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 sowie eine Verknüpfung der Besonderheiten beider Regionen angeregt und damit eine Erhöhung der Tages- und Kurzeittouristen erwartet.

Einzelstatements:

- „20 Jahre Planung sind nun genug; es muss auch mal was passieren!“
- „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.“
- „Bessere Erreichbarkeit.“
- „Der Bereich Cuxland als auch die Westküste Schleswig-Holsteins werden für Urlauber aus dem Süden ggf. schneller erreichbar sein. Dies hilft vor allem Schleswig-Holstein, da Cuxhaven bereits über die A 27 gut angebunden ist. Das Potenzial neuer Touristen in Cuxhaven, die aus dem Norden kommen (Schleswig-Holstein, Dänemark, Skandinavien) erachte ich dagegen als eher gering und kein valides Argument für den Bau der Elbquerung.“
- „Die Erreichbarkeit der touristisch relevanten Regionen – insbesondere an der Westküste – wird verbessert.“
- „Durch die feste Unterelbquerung wird die Region Dithmarschen besser erschlossen und ist somit attraktiver für den Tourismus.“
- „Durch die kürzeren Wege sind insbesondere Tagesgäste und Kurzurlauber von Bedeutung.“

- „Eine bessere Erreichbarkeit der Tourismusregionen an der Unterelbe wird zusätzliche Touristenströme dorthin lenken.“
- „Entlastung des Nadelöhrs Elbtunnels Hamburg.“
- „Erreichbarkeit der Nordseeküste aus Sicht Westdeutschlands wird verbessert.“
- „Gute Anbindung und dementsprechend bessere und schnelle Erreichbarkeit“
- „Ich persönlich (60) war am vergangenen Wochenende zum ersten Mal in Jork. Jork ist von Pinneberg Luftlinie ca. 10 km entfernt, aber die überlastete Verkehrssituation hat mich stets davon abgehalten ohne Verpflichtung dorthin zu fahren. Mit einer festen Elbquerung zusätzlich zum Elbtunnel ohne drohende Staus sieht das anders aus.“
- „Ja, aber nur begrenzt. Die verkehrliche Anbindung einer Destination ist zwar wichtig, die Attraktivität einer Tourismusregion ist aber von anderen Aspekten deutlich abhängiger.“
- „Keine Staugefahr mehr!“
- „Menschen machen mehr Urlaub im eigenen Land. Schleswig-Holstein-Menschen werden mehr als Tagesgäste nach Niedersachsen kommen und anders herum.“
- „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.“
- „Unterschiedliche Landschafts- und Siedlungsräume werden verbunden, die Vielfalt und damit der Erlebniswert verbessern sich deutlich.“
- „Viele Besucher scheuen heute aufgrund der langen Wartezeiten an der Elbfähre und dem Stau am Hamburger Elbtunnel Schleswig-Holstein und Dänemark.“

Mit Blick auf die Urlaubsdauer 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.

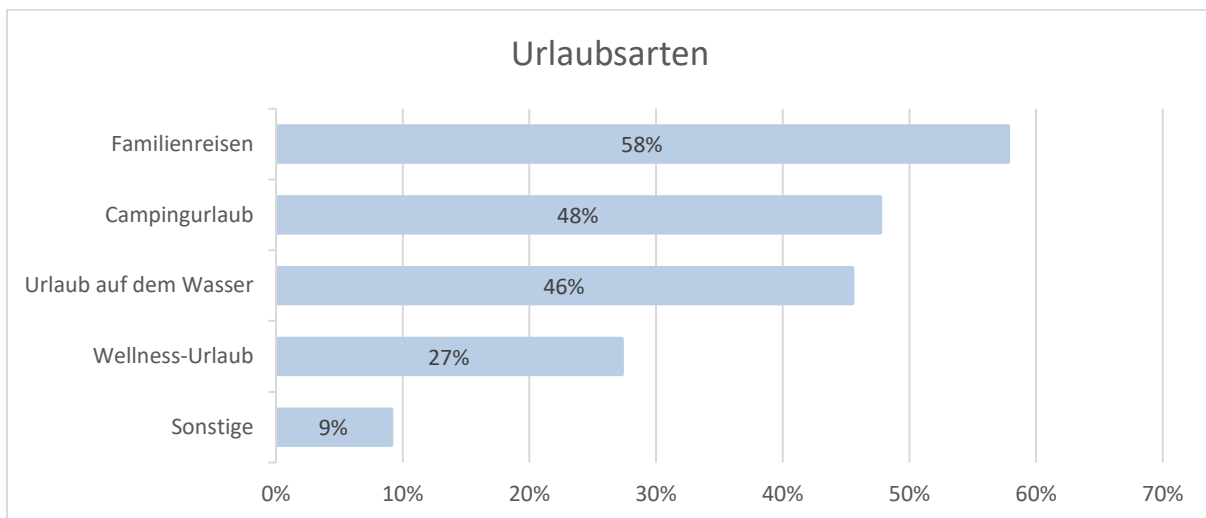


Abbildung 25: Bedeutung der Unterelbquerung für verschiedene Urlaubsarten.

5.7 Die Unterelbquerung im Kontext von Energie, Nachhaltigkeit und Digitalisierung

Der Bau einer festen Elbquerung kann neben der verkehrlichen Entlastung auch einen Beitrag zur Umsetzung von Innovationen leisten. Knapp 72% der Teilnehmer gehen davon aus, dass die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Erhöhung von Potentialen zur Umsetzung von Innovationen haben wird.

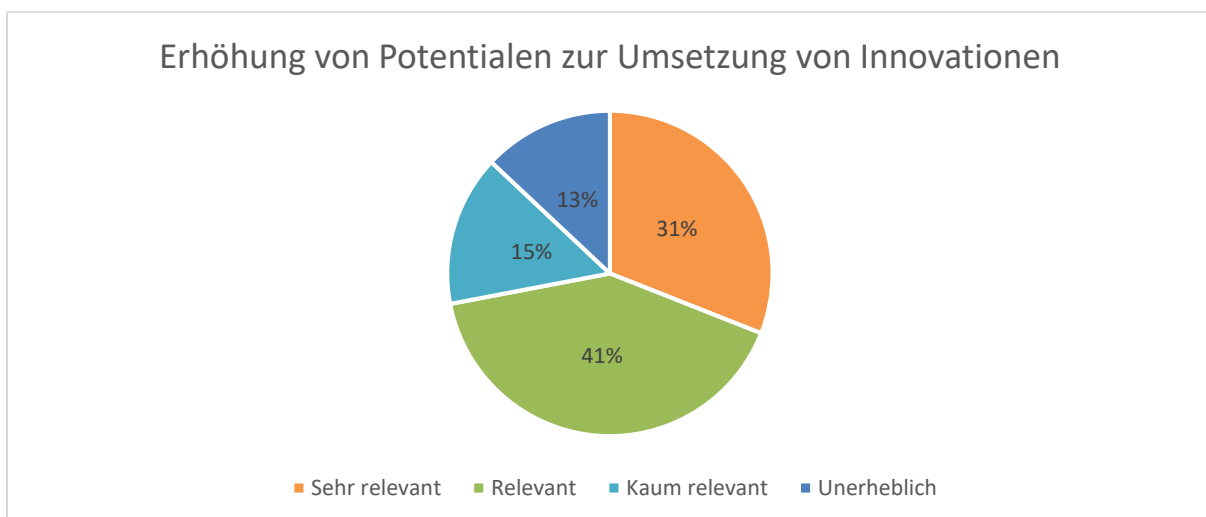


Abbildung 26: Bedeutung der Maßnahme für die Erhöhung von Potentialen zur Umsetzung von Innovationen.

5.8 Abwägung von Chancen und Risiken

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.

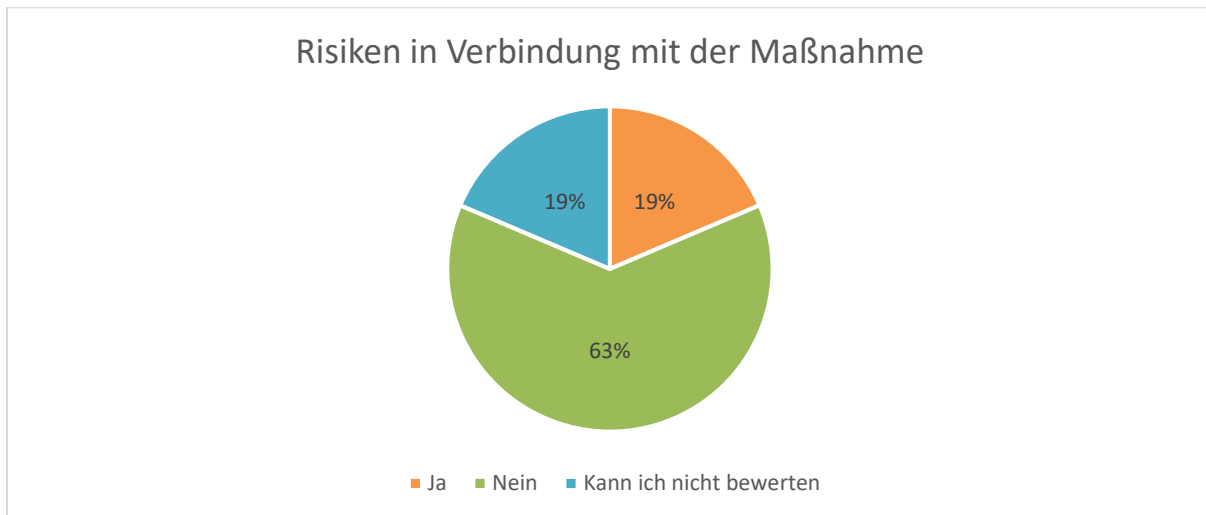


Abbildung 27: Risiken in Verbindung mit der Maßnahme.

Als Risiken werden insbesondere Abwanderungsmöglichkeiten und eine unterdimensionierte Verkehrsplanung genannt.

Einzelstatements:

- „Abwanderungsmöglichkeiten, Verlust touristischer und Aufenthaltsqualitäten von Regionen – insgesamt aber eher geringe Risiken, die deutlich hinter den Chancen rangieren.“
- „Außer dem Rohstoffmangel zum Bau und knapper werdenden Deponiekapazität – bei solchen Großprojekten ein limitierender Faktor – sind keine langfristigen negativen Auswirkungen zu erwarten.“
- „Die großräumige, länderübergreifende Bedeutung der Küstenautobahn könnte zu einer solchen Zunahme der Verkehrszahlen führen, dass die heutige Planung sich als unterdimensioniert herausstellen könnte.“ „Die Maßnahme ist dringend erforderlich.“
- „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.“
- „Ich sehe ausschließlich positive Effekte.“
- „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.“

- „Wenn es nicht gelingt, an den Abfahrten auch Gewerbe- und Industriegebiete zu realisieren, wird die A 20 zur Transitautobahn.“
- „Wir sehen eine hohe Aufwertung der Infrastruktur mit überschaubaren Risiken.“

Die nachstehende Abbildung macht deutlich, dass die Chancen der Maßnahme aus Sicht der Befragten insgesamt von höherer Bedeutung sind (1 = sehr relevant; 2 = relevant; 3 = kaum relevant; 4 = unerheblich) als die Risiken, die mit der Maßnahme einhergehen (1 = sehr hoch; 2 = hoch; 3 = kaum gegeben; 4 = unerheblich).

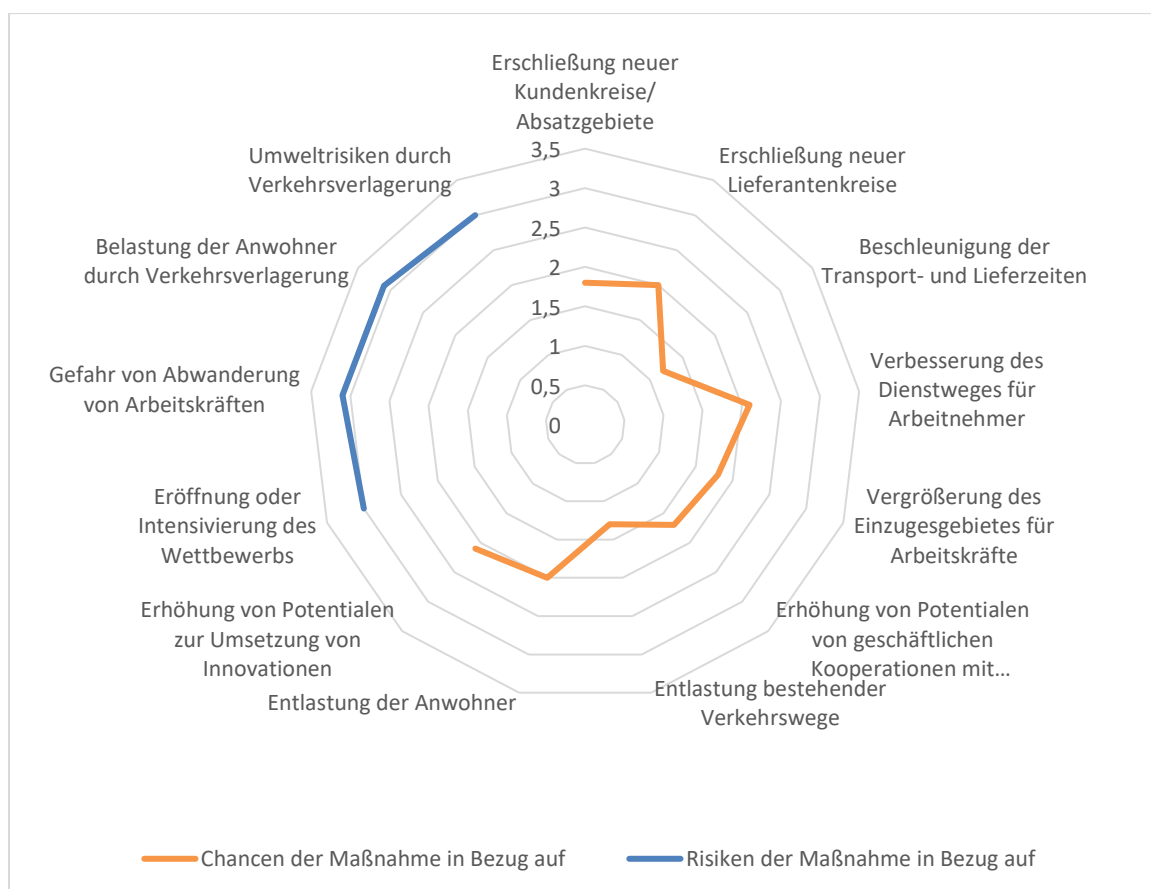


Abbildung 28: Gegenüberstellung der Bedeutung einzelner Chancen und Risiken.

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.

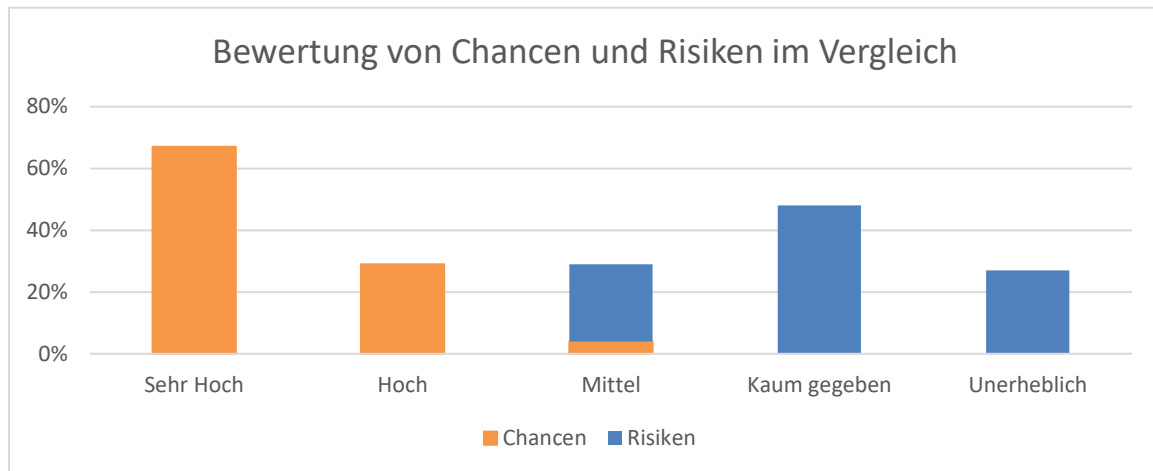


Abbildung 29: Bewertung von Chancen und Risiken im Vergleich.

5.9 Zeitlicher Rahmen der Maßnahmenrealisierung

Die ersten Ideen einer festen Elbquerung zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein reichen bis in die 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurück. 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.

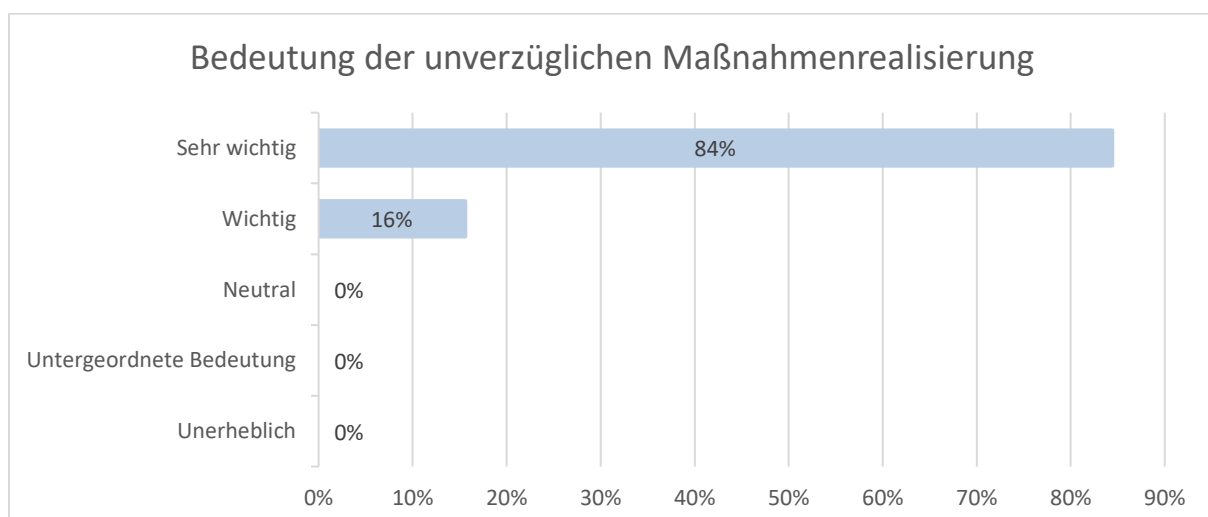


Abbildung 30: Bedeutung der unverzüglichen Maßnahmenregelung.

Einzelstatements:

- „Bereits seit Jahren dringend benötigte Ergänzung zum bestehenden und oftmals überlasteten Fernstraßensystem durch / bei Hamburg.“
- „Da die bestehenden Verbindungen überlastet sind, muss schnell etwas passieren.“
- „Der Norden muss gegenüber anderen Wirtschaftsregionen (insbesondere Bayern) schneller aufholen.“
- „Das Nadelöhr Elbtunnel in Hamburg ist ein Relikt für ein modernes Infrastruktursystem.“
- „Der Unterelbraum 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 Raumordnungsbericht der Bundesregierung- hier erhebliche schlechtere Erreichbarkeitszeiten zu Oberzentren als in den überwiegenden Teilen des Bundesgebietes.“
- „Der Verkehrskollaps ist bereits da; es muss etwas passieren.“
- „Der zeitnahe Baubeginn hat höchste Priorität. Es muss alles getan werden, um so schnell wie möglich in die Realisierung der A 20 zu kommen.“
- „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.“
- „Die Wirtschaft und die Tourismusbranche braucht dringend ein klares Signal in Schleswig-Holstein und Dänemark.“
- „Entlastung von Großraum Hamburg.“
- „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.“
- „Erhebliche Entlastung des Großraumes Hamburg durch Verlagerung des Transitverkehrs.“
- „Für weitere Entwicklungen der Region ist diese Maßnahme von entscheidender Bedeutung.“
- „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 Hoffnung ist die DEGES“
- „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.“
- „Wir sind bereits in Glückstadt, Elmshorn, Pinneberg und mit Projekten in Hamburg tätig.“

Als wesentliche Gründe für die Verzögerung der Maßnahmenrealisierung 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.

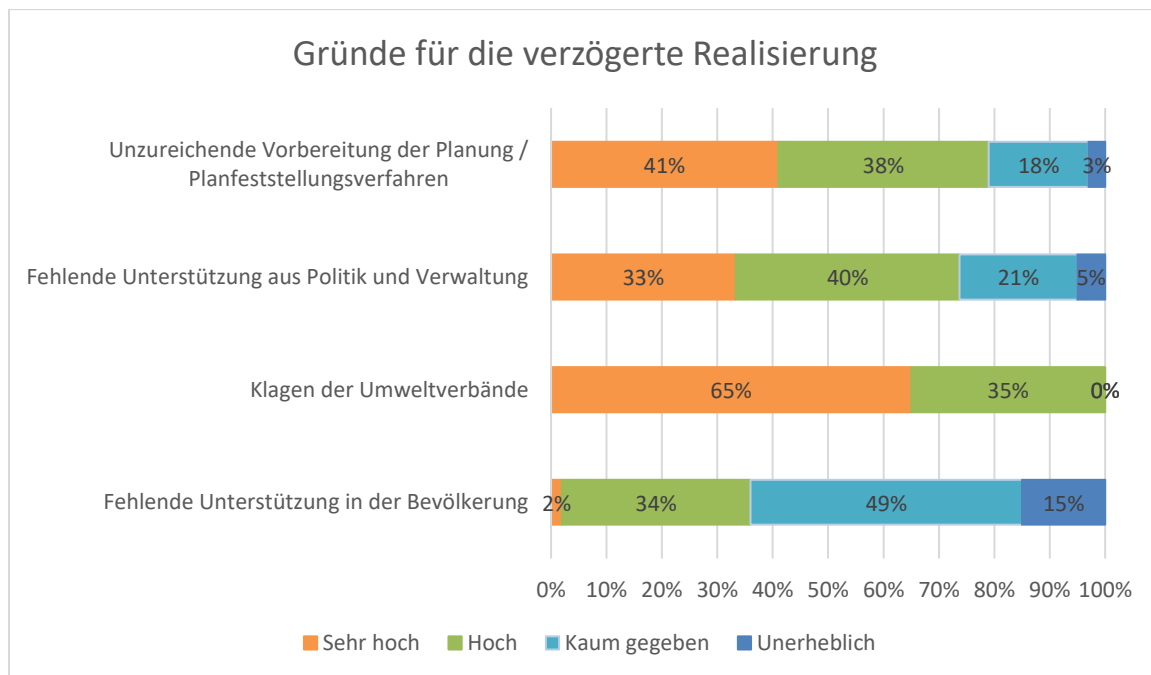


Abbildung 31: Gründe für die verzögerte Realisierung.

Als weitere Gründe mit sehr hoher Bedeutung wurden von jeweils einem Teilnehmer das „Dogma, keine Zwischenteile zu bauen“ und der „Fehlende Wille der Bundesregierung“ angegeben. Ohne Wertung wurde noch die „Verzögerung der Anbindung in Niedersachsen und Schleswig-Holstein“ genannt.

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.

Einzelstatements:

- „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.“
- Die zuständigen Behörden arbeiten so schnell wie es Ihnen möglich ist; viele verschiedene Meinungen und Argumente sind gut, doch leider geht das Wesentliche verloren; sehr große Einflussnahme der Umweltverbände, das Thema Elbquerung kann der Bevölkerung nur auf politischem Wege nähergebracht werden“
- „Einfach planen und dann bauen!“
- „Es ist heute sehr viel einfacher ein Projekt zu verhindern, bzw. zu behindern, als es zu realisieren.“
- „Jeder Kilometer Autobahn würde zu Beschleunigung führen. Wenn es Probleme zwischen Segeberg und Bad Bramstedt gibt, könnte man vorher Bad Bramstedt Hohenfelde bauen.“
- Offensichtlich ist die existentielle Bedeutung dieser neuen Elbquerung nicht dem nötigen Nachdruck deutlich gemacht worden.“
- „Ohne politischen Willen in den Behörden keine Planer, ohne Planer keine Planunterlagen.“
- „Umweltverbände und einige Gemeinde nutzen alle Möglichkeiten die Elbquerung zu verhindern, auch Teile der politischen Parteien. Da keine Einigkeit herrscht ist kein koordiniertes effektives Vorgehen zu erwarten.“

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.

Einzelstatements:

- „Aktive und schnelle Unterstützung der Maßnahme; Politische Förderung des Projekts; Eindämmung der Einflussnahme von Naturverbänden; Konzentration auf das Wesentliche bei der Umsetzung des Projekts.“
- „Ausreichende Mittelbereitstellung, ausreichende Personalausstattung, deutliches Commitment aller politischen Akteure, gemeinsames Handeln der Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein.“
- „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.“
- „Das Vorhaben Beschleunigen“
- „Ein stringentes weiteres Vorgehen der Politik.“
- „Eine Beschleunigung der Planung.“
- „Eine schnellere Planung und Durchführung.“
- „Einen Beschluss und endlich der Baubeginn.“
- „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.“
- „Endlich Umsetzung.“
- „Entbürokratisierung der Planungsgesetzgebung, Personalaufstockung, Mut zu unbequemen Entscheidungen.“
- „Entschlossenes Umsetzen der vorliegenden Planung.“
- „Ich meine, dass gegenwärtig alle denkbaren Maßnahmen seitens der Verantwortlichen getroffen worden sind. Fehlende Personalkapazitäten bei einem leergefegten Arbeitsmarkt aufzufüllen bedarf wiederum eines längeren Zeitraumes. Ich halte es für wichtig, das Klagerecht der Umweltverbände zu überprüfen und auf ein angemessenes Maß zu reduzieren. Dazu fehlt den politischen Akteuren aber entweder der Mut oder die rein tatsächliche Möglichkeit, eine entsprechende Mehrheit im Parlament zu organisieren.“
- „Intensiver Austausch über Chancen, Risiken und gemeinsame Suche nach Lösungen
- „Pragmatisch denken, die Vorteile bewusst machen, parallel Lösungen für Umwelt und Anwohner anbieten.“
- „Keine Lippenbekenntnisse mehr, wir brauchen einen klaren Zeitplan und den uneingeschränkten Willen aller Beteiligten zur kurzfristigen Realisierung.“
- „Klares Bekenntnis zur A 20 und dem A 20 Elbtunnels in Niedersachsen wie auch in Schleswig-Holstein.“
- „Konsequente und mutige Handlungen!“
- „Konsequenz!!“
- „MACHEN!“

- „Mehr Entschlossenheit, Tatkraft, ähnlich wie bei der Belt Querung Fehmarn.“
- „Mehr Geld zur schnellen Finanzierung aller notwendigen Schritte.“
- „Mehr Kapazität in den Planungsbehörden und zuständigen Gerichten.“
- „Ökonomisches Denken und Handeln! Keine Verzögerung entsprechender Vorgänge.“
- „Parteiübergreifendes Engagement zum Projekt.“
- „Prioritäre Abarbeitung der laufenden und noch erforderlichen Planungs- und Umsetzungsschritte.“
- „Proaktive Beschleunigung des Bauvorhabens.“
- „Rechtssichere Umsetzung der Gerichtsaufgaben durch die Verwaltung“
- „Ressourcenkonzentration in der Verwaltung auf Planung und Bau der A 20. Rechtzeitige Einbeziehung der Umweltverbände zur Schaffung von Ausgleichsflächen.“
- „Schneller Abschluss der Planung und zügiger Baubeginn der festen Elbquerung.“
- „Sorgfältige Vor- und Ausarbeitung der Planunterlagen, Dialog mit Kritikern.“
- „Verbindliche Zusicherung der Mittel für den Tunnelbau. Verbindliches und auch für nachfolgende Regierungen geltendes Bekenntnis zum Ausbau - kann helfen, nicht nur linear zu bauen, sondern auch Teilstücke je nach Planungsfortschritt zu realisieren. Proaktive Argumentation pro A 20 gegenüber der Bevölkerung (wiederum starkes Bekenntnis).“
- „Volle Rückendeckung für die DEGES, unmittelbare Sicherung der Finanzierung bei Baureife.“
- „Von der Politik ist wenig zu erwarten. Hamburg wird eher Verhinderungspolitik betreiben wollen. Großprojekte, die über mehrere Legislaturperioden gehen sind nicht attraktiv für Politiker, dafür aber umso wichtiger für die langfristige Entwicklung der Wirtschaft“!
- „Wenn eine Partei den Individualverkehr ablehnt, wird sie auch die Autobahn zu verhindern suchen.“

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

Einzelstatements:

- „Aufnahme der A 26 (Weiterbau bis Hamburg) in die Diskussion, da hierdurch weitere Entlastungen auf den jetzigen Straßen zu erwarten sind.
- „Der Wirtschaftsstandort „Wirtschaftsregion Nord“ ist im Zusammenhang seiner Zukunftsfähigkeit dringend auf die zügige Realisierung einer weiteren Elbquerung angewiesen. Im Falle einer weiteren andauernden Verzögerung des A 20-Projektes

droht dem Norden unserer Republik, dass er den Anschluss an die allgemeine positive Entwicklung verliert.“

- „E-Vergabe nutzen! Den besten Bieter 30% nicht nach Preis, sondern Qualität des Angebotes und Langlebigkeit des Bauwerkes beurteilen!“
- „Meldungen über die Pläne zur Verstaatlichung der DEGES und die damit möglichen Verzögerungen bei der Realisierung der A 20, sind Gift für die Stimmung im Land.“
- „Wie oft wird im Vergleich der Rhein gequert, um die Regionen zu verbinden? Warum fehlt bei der Elbe diese Erkenntnis?“
- „Wie wäre es mit einer Task Force speziell zur Beschleunigung der Umsetzung?!“
- „Wir sind dafür“

6 Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie der Baumaßnahme

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.

Vor diesem Hintergrund hat Bundesminister a. D. Alexander Dobrindt MdB im Juli 2016 das Innovationsforum Planungsbeschleunigung initiiert, welches mit hochrangigen Vertretern von Vorhabenträgern, Planern, Genehmigungsbehörden, Bauausführenden und weiteren Fachexperten besetzt war. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse mit Relevanz in Bezug auf das Vorhaben Unterelbquerung zusammengefasst und bezüglich ihrer Bedeutung hin bewertet.

Anschließend wird kurz auf Planungsverfahren in Holland und Dänemark eingegangen und Optimierungspotentiale für Verfahren in Deutschland aufgezeigt.

6.1 Innovationsforum Planungsbeschleunigung, Verkehrsministerkonferenz und Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Aufgabe des Innovationsforums Planungsbeschleunigung war die Ursachenforschung langwieriger Planungs- und Genehmigungsverfahren. Mit dem Abschlussbericht wurden 12 Vorschläge und eine Strategie zur Planungsbeschleunigung des BMVI vorgelegt. Mit dem 2018 vorgelegten Gesetzesentwurf wurden allerdings nicht alle Vorschläge umgesetzt. Nachfolgend wird zunächst kurz auf die wesentlichen Vorschläge mit Relevanz für das Vorhaben „Feste Unterelbquerung“ eingegangen:

Neben dem Vorschlag, die **vorläufige Anordnung von Teilmaßnahmen** vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bei allen Verkehrsträgern zuzulassen, hat das Forum empfohlen, in Anlehnung an die Erfahrungen aus Dänemark zu prüfen, ob bei wichtigen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs die **Vorzugsvariante** auf Grundlage einer geeigneten Strategischen Umweltprüfung **durch den Bundesgesetzgeber festgelegt** werden könnte.⁵³

⁵³ BMVI (2017), S. 6

Weiterhin wird vorgeschlagen, das Raumordnungsverfahren in das Planfeststellungsverfahren zu integrieren und das Verfahren der Linienbestimmung abzuschaffen. Der Vorhabensträger soll zunächst mehrere Trassenvarianten untersuchen und der Planfeststellungsbehörde eine Vorzugsvariante vorlegen. Die Planfeststellungsbehörde würde dann in einem unselbstständigen ersten Verfahrensabschnitt eine Vorzugsvariante bestimmen, was eine Umweltverträglichkeitsstudie, eine Raumverträglichkeitsprüfung und eine frühzeitige Bürgerbeteiligung einschließen würde. Auf diese Grundlage sollten dann vom Vorhabensträger die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet werden, sodass auf dieser Basis, analog zum heutigen Planfeststellungsverfahren, die Planfeststellung erfolgen würde. Durch die Zusammenführung der Verfahrensstufen würden Doppelarbeiten sowie Doppelprüfungen weitestgehend vermieden.⁵⁴

In Anlehnung an die Vorgehensweise in Dänemark wird bei voraussichtlich kontroversen Verfahren die Durchführung einer zentralen Ideenphase durch Öffentlichkeitsbeteiligung zu Beginn der Planungen vorgeschlagen. Ziel ist es, das Vorhaben durch eine frühzeitige, intensive Einbindung der Öffentlichkeit, das Verfahren zu optimieren. Es wird eine Integration der Ideenphase als freiwilliges Instrument vorgeschlagen.⁵⁵

Weiterhin weist das Forum auf die entstehenden Risiken bezüglich der **Präklusionsregelung**⁵⁶ hin. Der EuGH hat die deutsche Präklusionsregelung für europarechtswidrig erklärt. Einwendungen müssen daher nicht mehr im Anhörungsverfahren vorgetragen werden, sondern können nunmehr auch noch im Rechtsbehelfsverfahren vorgebracht werden. Es wird empfohlen, in der europäischen UVP-Richtlinie ausdrücklich zu regeln, dass mitgliedstaatliche Präklusionsregelungen eingeführt bzw. aufrechterhalten werden können.⁵⁷

Um die langwierigen Gerichtsverfahren zu beschleunigen, schlägt das Gremium vor, dass im gerichtlichen Verfahren Erklärungen über Tatsachen und Beweismittel, die **nach Ablauf einer angemessenen Frist** vorgebracht werden, nicht mehr berücksichtigt werden sollen. Als Stichtag für die anzuwendende Sach- und Rechtslage sowie den maßgeblichen Stand von Wissenschaft und Technik soll das Ende des Anhörungsverfahrens festgelegt werden.⁵⁸

Weiterhin wird vorgeschlagen, die Verwaltungsgerichtsordnung so zu verändern, dass Rechtsmittel gegen Genehmigungsentscheidungen nur dann eine aufschiebende Wirkung entfalten und somit den Beginn eines Vorhabens zeitweilig verhindern können, wenn mit großer

⁵⁴ Vgl. BMVI (2017), S. 25 f.

⁵⁵ Vgl. BMVI (2017), S. 30 f.

⁵⁶ Nach der Präklusionsregelung können Einwendungen, die nicht fristgerecht im Verfahren zur behördlichen Zulassung bestimmter umweltrelevanter Vorhaben vorgebracht wurden, nicht mehr in einem anschließenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren geltend gemacht werden, mit welchem die Zulassungsentscheidung angegriffen wird.

⁵⁷ Vgl. BMVI (2017), S. 6.

⁵⁸ Vgl. BMVI (2017), S. 34.

Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass mögliche Rechtsfehler auch durch ergänzende Verfahren nicht geheilt werden können.⁵⁹

Durch die Einrichtung von **Ökokonten oder Flächenpools** sollen Vorhabensträger zukünftig frühzeitig Ökopunkte erwerben können, die im späteren Planfeststellungsverfahren dem konkreten Vorhaben zugeordnet werden. Dadurch wird die Suche nach geeigneten Kompensationsflächen im Planfeststellungsverfahren entbehrlich und die Zahl der durch Grundinanspruchnahme Betroffenen sinkt. Derzeit macht der Bund die Finanzierung solcher Maßnahmen noch vom Vorliegen eines abgestimmten Vorentwurfs oder Planfeststellungsbeschlusses abhängig. Dies sollte geändert werden.

Auch bezüglich der **Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie** sowie der **Wasserrahmenrichtlinie** macht das Gremium Anpassungsvorschläge: So werden eine Überarbeitung der Liste der schützenswerten Arten sowie eine Änderung des in der Wasserrahmenrichtlinie verankerten Verschlechterungsverbot von einem absoluten Verbot in einen Abwägungsbelang empfohlen. Die Anwendung sollte auf Fälle begrenzt werden, in denen sich die Einstufung des Gesamtzustandes eines Wasserkörpers verschlechtern würde.⁶⁰

Die Verkehrsministerkonferenz 2017 in Wolfsburg hat die Vorschläge aufgegriffen und zum Teil ergänzt: Es soll ein Stichtag für die zu berücksichtigende und maßgebliche Sach- und Rechtslage zur Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses festgelegt werden. Diese könnte beispielsweise auf das Ende des Anhörungsverfahrens fallen. Weiterhin werden aus dem Bericht des Innovationsforums die Anregungen zu den möglichen Änderungen umweltrechtlicher Regelungen, insbesondere auf europäischer Ebene, aufgegriffen. Diese Regelungen haben nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz – auch in ihrer Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof – zu einer Verfahrenskomplexität geführt, die mit den zur Verfügung stehenden Erkenntnis- und Handlungsinstrumenten nicht mehr mit angemessenem Aufwand und innerhalb vertretbarer Zeiträume bewältigt werden können und deshalb auf ein praktikables Maß zurückgeführt werden müssen. Des Weiteren fordert die Verkehrsministerkonferenz eine Änderung der Regelungen in der Verwaltungsgerichtsordnung, so dass Rechtsmittel nur aufschiebende Wirkung entfalten, wenn mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass mögliche Rechtsfehler auch durch ergänzende Verfahren nicht geheilt werden können.⁶¹

Das Verkehrsministerium hat auf Basis des Berichts des Innovationsforums und den Ergebnissen der Verkehrsministerkonferenz im Juli 2018 den Gesetzesentwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vorgelegt.

⁵⁹ BVMI (2017), S. 39.

⁶⁰ BVMI (2017), S. 7 f.

⁶¹ Vgl. Verkehrsministerkonferenz (2017), S. 1 f.

Durch das neue Gesetz sollen Planungs- und Bauzeiten von Straßenbaumaßnahmen u.a. dadurch beschleunigt werden, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen schon vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können. Diese vorläufige Anordnungsmöglichkeit trifft gleichwohl keine endgültige Entscheidung. Als vorbereitende Maßnahmen werden solche Maßnahmen bezeichnet, die wieder rückgängig gemacht werden können, z.B. Beseitigung von Gehölzen, Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, Kampfmittelbeseitigungen oder archäologische Grabungen. Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens selbst. Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass die Entscheidung über die Zulassung der vorbereitenden Maßnahmen oder der Teilmaßnahmen erst nach Vorliegen der Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffen werden kann. Ferner sind die von der vorbereitenden Maßnahme oder Teilnahme ausgehenden Umweltauswirkungen bei umweltverträglichkeitsprüfungspflichtigen Vorhaben auf Grundlage des Umweltverträglichkeitsprüfungsberichtes für das Gesamtvorhaben, der vorliegenden Einwendungen und der behördlichen Stellungnahmen zu bewerten.⁶²

Mit der Änderung des § 17a Nr. 1 S. 1 FStrG wird zudem der Anwendungsbereich für die Erteilung von Plangenehmigungen dahingehend erweitert, dass für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist, eine Plangenehmigung statt eines Planfeststellungsbeschlusses erlassen werden kann. Dadurch soll in einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu schaffen.⁶³

Nicht berücksichtigt wurden im Gesetzesentwurf die Vorschläge des Innovationsforums zur Integration von Raumordnung und Planfeststellung sowie zur Festlegung einzelner Trassen durch Bundesgesetz und zur Wiedereinführung der Präklusionsregelungen durch Überarbeitung der UVP-Richtlinie und/oder die Neuverhandlung der Aarhus-Konvention. Auch der Vorschlag zur Festlegung eines Stichtags für die anzuwendende Sach- und Rechtslage und den maßgeblichen Stand der Technik wurde nicht umgesetzt.

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.

⁶² Vgl. Bundesregierung (2018), S. 25 f.

⁶³ Vgl. Bundesregierung (2018), S. 28.

Genehmigungsprozesses, zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr zu einer Beschleunigung führen. Gleichwohl hätten einige Verzögerungen dadurch vermieden werden können.

6.2 Exkurs: Planungsverfahren in Dänemark und den Niederlanden

Die Niederlande haben 2010 ein Gesetz zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben eingeführt (Crisis en Herstelwet), mit dem Klageverfahren für bestimmte Infrastrukturvorhaben (Erweiterung industrieller Standorte, Neu- und Ausbau großflächiger Windparks oder zentraler Verkehrsinfrastruktur) gestrafft werden. Danach sind die Verwaltungsgerichte angehalten, bei Einwendungen gegen ein Projekt innerhalb von sechs Monaten zu entscheiden. Das zunächst nur auf vier Jahre begrenzte Gesetz verletzt dabei weder die Aarhus-Konvention noch einschlägige EU-Vorgaben. Bis zum Abschluss der derzeit stattfindenden Überarbeitung des Planungs- und Umweltrechts in den Niederlanden wird das Gesetz in Kraft bleiben.

Während in Deutschland die Genehmigung von Infrastrukturvorhaben durch ein Verwaltungsverfahren erfolgt, werden sie in Dänemark durch Baugesetze legitimiert. Sie stellen das Gegenstück zum deutschen Planfeststellungsbeschluss dar und werden vom dänischen Parlament gebilligt. Zwar besteht die Möglichkeit, dagegen gerichtlich Einspruch zu erheben, allerdings darf sich die Klage dabei nicht auf den materiellen Inhalt des Gesetzes beziehen, sondern muss die Verfassungskonformität des Baugesetzes per se in Frage stellen. In der Folge sind die Klagemöglichkeiten sehr begrenzt und kommen deshalb kaum vor. Bis dato gab es keine erfolgreichen Einwendungen gegen die dänischen Baugesetze. Auch die dänische Vorgehensweise ist mit dem EU-Recht und der Aarhus-Konvention vereinbar.⁶⁴

6.3 Projektbetreuung A 20 Elbtunnel

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

⁶⁴ Vgl. IHK Nord (2017), S. 2 f.

Bereich der Planfeststellung und Plangenehmigung für den Neu- und Ausbau sowie den Erhalt von Bundesautobahnen.

Während das Land Schleswig-Holstein die Verwaltungsaufgabe für die A 20 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.

6.4 Weitere Beschleunigung zur Umsetzung der Baumaßnahme

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)⁶⁵ 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.

⁶⁵ Bei ÖPP-Projekten werden Planungs-, Bau- und Erhaltungsleistungen auf einen privaten Auftragnehmer übertragen. Durch die lebenszyklusübergreifende Leistungsübertragung können Effizienzvorteile realisiert werden.

7 Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlung

Die Bedeutung des Verkehrsvorhabens Unterelbquerung erstreckt sich über den norddeutschen Raum als ein wesentlicher Baustein des transeuropäischen Verkehrsnetzes und soll die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung in Norddeutschland zukunftsfähig zu machen.

Die vorliegende Studie untersucht anhand der zentralen Indikatoren Wirtschafts-, Siedlungs- und Tourismusentwicklungen die ökonomischen Effekte der Unterelbquerung. Gemäß dem gewählten transdisziplinären Forschungsdesign wurde in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren eine Befragung erstellt und mittels standardisierter Fragebögen unter Experten aus den Bereichen Wirtschaft, Politik und Verwaltung durchgeführt.

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 langen Betrachtungszeiträumen, konnten Rückschlüsse auf die Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus festgestellt und in einen gemeinsamen Kontext gestellt werden.

Die Studie der ökonomischen Auswirkungen der Unterelbquerung kam zu dem Ergebnis, dass die befragten Teilnehmer dem Einfluss der Maßnahme auf die **lokale Wirtschaftsentwicklung** eine hohe Bedeutung zumessen, insbesondere für die Erschließung neuer Kundenkreise und Absatzgebiete. Etwas geringer wird die Bedeutung für die Erschließung neuer Lieferantengemeinschaften eingeschätzt. In Bezug auf den drohenden Fachkräftemangel wird die Maßnahme als eine Lösung für die Vergrößerung des Einzugsgebietes für Arbeitskräfte und eine Verbesserung der Dienstwege für Arbeitnehmer anerkannt. Weiterhin gehen die Teilnehmer überwiegend davon aus, dass die Maßnahme geschäftliche Kooperationen mit anderen Unternehmen fördern sowie die Ansiedlung weiterer Unternehmen begünstigen könnte. Letzteres würde zu Verkürzungen der Fahrtzeiten und -wege sowie zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region führen. Langfristig geht die Mehrheit der Befragten in Hinblick auf die **lokale Siedlungsentwicklung** davon aus, dass durch den A 20-Elbtunnel mehr Menschen in die Region ziehen könnten und begründeten ihre Einschätzung mit der Verbesserung der Situation für Pendler. Die Mehrheit der Experten sehen mit der Siedlungserweiterung einen Zusammenhang mit der Entwicklung der Bodenpreise. Die gesteigerte Nachfrage nach Bauland wird zu einer Steigerung der Bodenpreise führen. Dieses Ergebnis sei jedoch durch die derzeitig verhältnismäßig geringe Siedlungsdichte zu relativieren.

In der vorliegenden Studie wurden die mit der Siedlungsentwicklung zusammenhängenden möglichen **Risiken** untersucht. Durch die Verkehrsverlagerung bedingte Belastung der Anwohner sowie entstehende Umweltrisiken wurde von der Mehrheit der Befragten als kaum

gegeben bzw. unerheblich eingeschätzt. Hingegen hoch wurden die Risiken der Bodenversiegelung und Verdrängung der Flora und Fauna bewertet. Insgesamt sind aus Sicht der befragten Teilnehmer die mit der Maßnahme verbundenen Chancen höher zu bewerten als die mit der Maßnahme verbundenen Risiken.

Hinsichtlich der **Entwicklungen im Tourismus** gehen 85% der befragten Experten davon aus, dass die Region durch die Einrichtung einer festen Unterelbquerung auch unter touristischen Gesichtspunkten attraktiver wird. Durch eine verbesserte Erreichbarkeit wird mit einem Anstieg und einer Intensivierung, insbesondere im Tagestourismus, gerechnet.

Des Weiteren wurde die Unterelbquerung im Kontext von Energie, Nachhaltigkeit und Digitalisierung sowie der zeitlichen Umsetzung der Baumaßnahme untersucht. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Verkehrs und des Wettbewerbs um Produktionsmittel und Absatzmärkte gewinnt die Maßnahme immer weiter an Bedeutung: 85,4% der Befragten bewerteten die unverzügliche Maßnahmenrealisierung als sehr wichtig, die verbleibenden 14,6% als wichtig.

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 Verzögerungsrisiko 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 auch sein, die Voraussetzungen zu schaffen, dass der Tunnel für Gefahrguttransporte zugelassen wird. Andernfalls könnten die erwarteten ökonomischen Effekte insbesondere in der Logistikbranche deutlich geringer ausfallen, als im Rahmen der Studie ermittelt.
- 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, durch das neben dem Thema Tourismus auch

die Themen Energie und Digitalisierung länderübergreifend bearbeitet und vorangebracht werden.

- 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.

8 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

Bundesagentur für Arbeit (2018), Regionaldatenbank Deutschland - Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unter: <http://statistik.arbeitsagentur.de>, Abruf: 05.09.2018

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Straßen ASTRA, Bundesamt für Umwelt BAFU, Kanton Tessin & Kanton Uri (2017), Schlussbericht Monitoring Gotthard-Achse-Phase A (MAG-A), 2017.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017), Innovationsforum Planungsbeschleunigung Abschlussbericht, März 2017.

Bundesregierung (2018), Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich, Juli 2018.

Bundesverkehrswegeplan (2017a), Gesamtprojekt – A 20 AD A 28/A 20 (Westerstede) - AK Hohenfelde (A 23/ A 26), unter: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A-20-G10-NI-SH/A-20-G10-NI-SH.html>; Abruf 21.01.2018

Bundesverkehrswegeplan (2017b), Teilprojekt 9 – A 20 Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431), unter: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A-20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A-20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>; Abruf 21.01.2018.

Copenhagen Economics (2004), Economy wide benefits: Strategic and Dynamic Effects of a Fehmarnbelt fixed link, unter: <https://www.femern.info/en/library/economy-wide-benefits-technical-report-dynamic-and-strategic-effects-fehmarn-belt-fixed-link> Abruf: 20.08.2018

Clausen, Volker; Haupt, Torsten (1995), Zur Diskussion um die Notwendigkeit einer Elbquerung westlich von Hamburg, September 1989.

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

IHK Nord (2017), Norddeutsche Infrastrukturprojekte beschleunigen – Von Dänemark und Schweden lernen?, Thesenpapier der IHK Nord, Oktober 2017.

IHK Schleswig-Holstein (2018), Statistik Gewerbetreibende, unter: https://www.ihk-schleswig-holstein.de/standortpolitik/konjunktur_statistik/industrie/ihk-ki-gewerbe-treibende/3604364, Abruf: 05.09.2018

IVV – Aachen (1995), Netzberechnungen für Varianten der Autobahnplanung im Großraum Hamburg, 1995.

Elbbrücken-Verein e.V. (1980), Dokumentation der Mitgliederversammlung vom 20. November 1980, Projektplanung.

Habermacher, Cédric (2007), Wirtschaftliche Auswirkungen des Furkatunnels, Kurzbericht aus Anlass des 25 –jährigen Jubiläums, 20.06.2007.

IHK Stadt (2018), Alle IHK-zugehörigen Betriebe im Elbe-Weser Raum (registerlich eingetragene, Kleingewerbe und Betriebsstätten) nach Wirtschaftsabschnitten und Landkreisen, Anzahl zum Stichtag 01.07.2018

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.

Niedersächsische Behörde für Straßenbau und Verkehr (2018), Aktueller Planungsstand Autobahn 20 von Westerstede bis Drochtersen, http://www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/grosse_einzelprojekte/kuestenautobahn_a_20/aktueller_planungsstand/aktueller_planungsstand-78624.html; Abruf: 26.08.2018.

NIT (2017), Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen, 2017.

Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein, Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V. (2017), Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein, Management Summary Jahresbericht 2017, 2017.

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_ge-samt.pdf?blob=publicationFile&v=9, Abruf: 06.09.2018

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 (2018), Volkswirtschaft, unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/volkswirtschaft-preise/volkswirtschaft/#c6271>, Abruf: 05.09.2018

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

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018), Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2017, unter: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie_handel_und_dienstl/G_IV_1_j_S/G_IV_1-j17-SH.pdf, Abruf: 06.09.2018

Strauf, Simone; Walser, Manfred; Bieger, Thomas (2004), Die wirtschaftlichen Auswirkungen der NEAT-Baustelle in Sedrun auf die Region Obere Surselva, Projektbericht St. Gallen.

Strauf, Simone; Walser, Manfred; Bieger, Thomas (2007), Eine NEAT-Großbaustelle und ihre soziökonomischen Auswirkungen, in: Geographica Helvetica, Jg. 62 2007, Heft 4.

Verkehrsministerkonferenz (2017), Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zu Punkt 4.4 der Tagesordnung: Planungsbeschleunigung, 2017.

10 Anhang

10.1 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 Rekausch, Geschäftsführer der RS Logistik GmbH

Dr. Sabine Schulz, IHK zu Kiel

Generalsekretär Kai Seefried MdL

Volker Ziedorn, IHK Stade

10.2 Fragebogen

Allgemeine Angaben zum Unternehmen	
1. Welchem Bereich ist Ihre Organisation zuzuordnen?	
☐ Wirtschaft ☐ Politik <i>(weiter zu Frage 5)</i>	☐ Öffentliche Verwaltung <i>(weiter zu Frage 5)</i>
2. Welcher Branche ist Ihr Unternehmen zuzuordnen?	
☐ Land- und Forstwirtschaft, Fischerei ☐ Rohstoffgewinnung und -verarbeitung ☐ Verarbeitendes und Produzierendes Gewerbe (z. B. Maschinenbau, Energieversorgung, Herstellung von Produkten) ☐ Baugewerbe ☐ Handel (Einzel- und Großhandel, Versandhandel, Onlinehandel)	☐ Tourismus und Gastgewerbe (z. B. Hotels, Campingplätze, Restaurants) ☐ Information und Kommunikation (z. B. Verlagswesen, Telekommunikation, Werbung, Datenverarbeitung, Softwareentwicklung) ☐ Verkehr, Lagerei und Logistik ☐ Dienstleistungen ☐ Sonstige:
3. In welchem Landkreis befindet sich Ihr Unternehmen?	
☐ Landkreis Buxtehude ☐ Landkreis Cuxhaven ☐ Kreis Dithmarschen ☐ Stadt Hamburg ☐ Stadt Kiel ☐ Stadt Neumünster ☐ Kreis Nordfriesland	☐ Kreis Pinneberg ☐ Kreis Plön ☐ Kreis Rendsburg-Eckernförde ☐ Kreis Segeberg ☐ Landkreis Stade ☐ Kreis Steinburg ☐ Sonstige:

4. Anzahl der Mitarbeiter im Unternehmen	
☐ Unter 10 ☐ 11-49 ☐ 50-99	☐ 100-499 ☐ 500-999 ☐ 1.000 und mehr
5. Sind Sie mit dem Vorhaben der festen Untereibquerung bzw. des Ausbaus der A 20 bereits vertraut?	
☐ Ja, ich kenne das Projekt	☐ Nein, bisher war mir das Vorhaben nicht bekannt.
Umfrage zu ökonomischen Effekten	
6. Wie bewerten Sie die Maßnahme in Bezug auf die nachfolgend aufgeführten Chancen für Ihr Unternehmen? Bitte begründen Sie Ihre Antwort kurz. (Teilnehmer Politik/Ver-	
Erschließung neuer Kundenkreise / Absatzgebiete Sehr relevant Relevant Kaum relevant Unerheblich Begründung: ☐ ☐ ☐ ☐	
Erschließung neuer Lieferantenkreise Sehr relevant Relevant Kaum relevant Unerheblich Begründung: ☐ ☐ ☐ ☐	
Beschleunigung der Transport- und Lieferzeiten Sehr relevant Relevant Kaum relevant Unerheblich Begründung: ☐ ☐ ☐ ☐	
Verbesserung des Dienstweges für Arbeitnehmer Sehr relevant Relevant Kaum relevant Unerheblich Begründung: ☐ ☐ ☐ ☐	
Vergrößerung des Einzugsgebietes für Arbeitskräfte Sehr relevant Relevant Kaum relevant Unerheblich Begründung: ☐ ☐ ☐ ☐	
Erhöhung von Potentialen von geschäftlichen Kooperationen mit anderen Unternehmen	

	Sehr relevant ☐	Relevant ☐	Kaum relevant ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Entlastung bestehender Verkehrswege					
	Sehr relevant ☐	Relevant ☐	Kaum relevant ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Entlastung der Anwohner					
	Sehr relevant ☐	Relevant ☐	Kaum relevant ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Erhöhung von Potentialen zur Umsetzung von Innovationen					
	Sehr relevant ☐	Relevant ☐	Kaum relevant ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Sonstige:					
	Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
7. Welche weiteren Chancen verbinden Sie mit der Maßnahme? (z.B. Kostensenkungen)					
....					
8. Wird die Einrichtung einer festen Unterelbquerung aus Ihrer Sicht dazu führen, dass die Region auch unter touristischen Gesichtspunkten attraktiver wird?					
Ja ☐ Begründung: Nein ☐ Kann ich nicht bewerten ☐ Für welche Urlaubsdauern? (Mehrfachnennungen zulässig) ☐ Kurztrip (<= 3 Tage) ☐ Urlaub (> 3 Tage) Für welche Urlaubstypen? (Mehrfachnennungen zulässig) ☐ Tagestourismus ☐ Geschäfts- und Kongresstourismus ☐ Urlaubstourismus Für welche Arten von Urlaub? (Mehrfachnennungen zulässig) ☐ Wellness-Urlaub ☐ Familienreisen ☐ Urlaub auf dem Wasser ☐ Campingurlaub					

	☐ Sonstige:			
9.	Wird die Einrichtung einer festen Unterelbquerung aus Ihrer Sicht dazu führen, dass mehr Menschen in die Region ziehen?			
	☐ Ja	☐ Nein	☐ Kann ich nicht bewerten	
	Begründung:			
10.	Wird die Errichtung des A 20-Tunnels zu einer Ansiedlung weiterer Unternehmen führen?			
	☐ Ja	☐ Nein	☐ Kann ich nicht bewerten	
	Begründung:			
11. Welchen Einfluss wird die Maßnahme auf die Entwicklung der Bodenpreise haben?				
	☐ Anstieg	☐ Keine Veränderung	☐ Senkung	☐ Begründung:
12. Sehen Sie auch Risiken in Verbindung mit der Maßnahme?				
	☐ Ja	☐ Nein	☐ Kann ich nicht bewerten	
	Begründung:			
13.	Wie bewerten Sie die Maßnahme in Bezug auf die nachfolgend aufgeführten Herausforderungen? Bitte begründen Sie Ihre Antwort kurz.			
	Eröffnung oder Intensivierung des Wettbewerbs in Ihrem Geschäftsfeld			
	☐ Sehr hoch	☐ Hoch	☐ Kaum gegeben	☐ Unerheblich
	Begründung:			
	Gefahr von Abwanderung von Arbeitskräften			
	☐ Sehr hoch	☐ Hoch	☐ Kaum gegeben	☐ Unerheblich
	Begründung:			
	Belastung der Anwohner durch Verkehrsverlagerung			

	Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Umweltrisiken durch Verkehrsverlagerung					
	Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Sonstige:					
	Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:

14. Wie bewerten Sie Chancen und Risiken der Maßnahme im Vergleich?

Chancen					
Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Mittel ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	
Risiken					
Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Mittel ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	

15. Wie wichtig ist eine unverzügliche Maßnahmenrealisierung aus Ihrer Sicht?

Sehr wichtig ☐	Wichtig ☐	Neutral ☐	Untergeordnete Bedeutung ☐	Unerheblich ☐
Begründung:				

16. Worin liegen aus Ihrer Sicht die Gründe für die verzögerte Realisierung?

Unzureichende Vorbereitung der Planung / Planfeststellungsverfahren					
Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:	
Fehlende Unterstützung aus Politik und Verwaltung					

Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Klagen der Umweltverbände				
Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Fehlende Unterstützung in der Bevölkerung				
Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
Sonstige: ...				
Sehr hoch ☐	Hoch ☐	Kaum gegeben ☐	Unerheblich ☐	Begründung:
17. Was erwarten Sie von Politik und Verwaltung zur Beschleunigung der Maßnahme?				
....				
18. Möchten Sie weitere Hinweise zur Maßnahme bzw. zur Befragung geben?				
....				
Allgemeine Angaben zur Erhebung				
19. Möchten Sie als Partner der Interviewpartner in der Studie genannt werden?				
☐ Nein, ich möchte anonym bleiben.		☐ Ja, ich möchte genannt werden und zwar mit folgendem Namen (Titel, Name, Institution):		
20. Würden Sie darüber hinaus auch für ein telefonisches Interview zur Verfügung stehen?				
☐ Nein, ich möchte nicht telefonisch kontaktiert werden.		☐ Ja, sie erreichen mich unter:		

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!