

Inhaltsverzeichnis

Reinhard Winter

Geleitwort	9
------------------	---

Heiner Schüpp

Autobahnen in Deutschland

Vorplanungen für eine Emslandautobahn seit der Weimarer Republik	13
Überlegungen im Rahmen des „Emslandplanes“: Die „Emsland-Linie“	15

Michael Schmidt

1. Die A 31 bis zur Deutschen Einheit 1990

Die Emslandautobahn: Über Notwendigkeit kein Zweifel mehr	18
Ausarbeitung der konkreten Linienführung	20
Ein erster finanzieller Engpass	22
Streit um die Dringlichkeit	23
Der Nordhorer Bauch und andere unvorteilhafte Weiterungen	27
Nordhorn-Range oder Lingen-Range?	30
„Ostfriesenspieß letzte große Aufgabe“ – die A 31 in Nordrhein-Westfalen	31
Der Anschluss an die Niederlande	33
Salzbergen: Nord- oder Südumgehung durch A 30?	34
Der Bentheimer Berg – 1. Akt	36
Das Basisnetz 85	40
1977: Das Emsland ergreift die Initiative	42
Planfeststellungsverfahren in Niedersachsen: Einsamer Rekord im Emsland!	44
Licht am Ende des Tunnels	46
Verschiedene Interessen im Norden und Süden	49
Eine Brücke als Zeichen – Der Baubeginn im Emsland	51
Der Ems-Tunnel bringt den Durchbruch	52
Der Bentheimer Berg – 2. Akt	54

2. Die Baugeschichte der A 31 seit der deutschen Wiedervereinigung

Oktober 1990: Die A 31 erreicht das Emsland, aber das Bautempo nimmt ab	56
Bestandsaufnahme im Jahr 1991	60
Erstmalige Überlegungen zur Übernahme von Kosten durch die Region	65
Gründe für die Verzögerungen bei der Planfeststellung – Gestiegene Anforderungen in Umweltbelangen	66
Der Bundesverkehrswegeplan von 1992	68
Streit: Baustopp für die A 31 – Ja oder Nein?	71
Die Resolution vom 12. Oktober 1993	72
Streit über die Urheber der Verzögerung	74
Frühjahr 1994: Gegen Stagnation und Ungewissheit – Landkreis Emsland übernimmt Moderation	77
Beschleunigung der Fertigstellung durch Beteiligung der Wirtschaft	79
Die Klage der Dalumer Landwirte	81
Nur kleine Fortschritte – Stimmen zur Erhöhung des Bautempos	83
Die Niederländer melden sich	85
Verzögerte Planfeststellung im Raum Schüttorf	89
Frühjahr 1998: Verliert Schüttorf seine A-30-Auffahrt?	90

3. Neue Wege und Initiativen zur Finanzierung der A 31

Nach der Wiedervereinigung: Die Baumittel werden knapper	94
Die Ostfriesisch-Emsländisch-Münsterländische Erklärung	98
Die Langman-Kommission	104
Eine neue Idee für die A 31 im November 1997: Finanzierung durch die Region	105
Die Gründung der Projektgemeinschaft 2005 als neue Standortbestimmung	108

4. Der Weg ist klar, Schritte bleiben aus: 2030 noch nicht fertig?

Finanzausstattung weiterhin „völlig unbefriedigend“	110
Der „Wissmann-Brief“ – Lückenschluss erst 2010!	111
Sommer 1998: Forderung nach EU-Fördermitteln für die A 31	112
Weder definitiver Fertigstellungstermin noch Beschleunigung der A 31 – auch 2010 noch nicht fertig	114
Der Stellenwert der A 31 nach der Bundestagswahl vom September 1998: Fertigstellung 2010 offen	117

5. Der „Durchbruch“

Das Emsland ergreift die Initiative – ohne Finanzbeteiligung der Region geht es nicht	118
Das „Bröring-Modell“	119
Die Wirtschaft meldet sich	121
Das „Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Lückenschlusses der A 31“	122
Politische und administrative Rahmenbedingungen	126
Gründung der Projektgruppe „Regionale Mitfinanzierung Lückenschluss“ ..	128
Skepsis in Ostfriesland	130
Zuspruch aus den Niederlanden	133
700 Unternehmer unterstützen die Initiative „Pro A 31 – jetzt!“	133
Erste Zusagen zur regionalen Finanzierung	135
Baukostenzuschuss anstelle von Zinsfinanzierung	137
Der Finanzplan	139
Bereinigung letzter planungsrechtlicher Hürden	139
Den Worten folgen Taten	141
Finanzielle Entlastung der Region durch UMTS-Mittel	144
Die Vignette	146
Das Vertragswerk	147
Die Fertigstellung der Autobahn	151
A 31 erweist sich als wirtschaftlicher Schrittmacher für die Region	153
Neue Technik beschleunigt den Bau	154
Streit über die Benennung des Autobahnkreuzes A 30/A 31	156
Der „Endspurt“	157
Das „Unternehmen Lückenschluss“ am Ziel – 19. Dezember 2004	161
Anmerkungen	166
Abbildungsnachweis	184