

PRESSEINFORMATION

Kiel, den 17.11.1999
Es gilt das gesprochene Wort

TOP 10,11,12 u.14: Investitionsprogramm des Bundesverkehrsministeriums, A 20 und Elbquerung (14/2469;14/2472;14/2482;14/2504)

Anke Spoorendonk:

Der zügige Ausbau der A20 und der westlichen Elbquerung sind verkehrspolitische Maßnahmen, die nicht nur für Schleswig-Holstein insgesamt, sondern gerade auch für den Landesteil Schleswig große infrastrukturelle Bedeutung haben. Deshalb ist eine schnelle Verwirklichung der westlichen Elbquerung als Straßen- und Schienenanbindung bei Glückstadt mit Anbindung an die Westküste eine der Kernforderungen des SSW zur Landtagswahl 2000.

Bei der Diskussion um den Bau der A20 und den Bau der westlichen Elbquerung ist eines jedoch klar geworden: Das Hauptproblem bei der Umsetzung dieser Projekte ist nicht der politische Wille bei den zuständigen Ressortministern in Berlin oder Kiel, sondern das fehlende Geld in der Bundeskasse. Aus Sicht des SSW gibt es aber eine sehr einfache Lösung des Problems:

Die Bundesregierung muss sofort die Planung für den Transrapid zwischen Hamburg und Berlin stoppen, und die für dieses Projekt bereits eingeplanten sechs Mia. DM müssen benutzt werden, um einen voll finanzierten Bundeswegeverkehrsplan vorzulegen, worin der Bau der A 20 und der Bau der westlichen Elbquerung als vordringlicher Bedarf aufgenommen sind.

Einen entsprechenden Änderungsantrag hat der SSW heute eingebracht. Der SSW unterstützt also sowohl dem Antrag der CDU als auch den Antrag der F.D.P., worin jeweils der zügige Weiterbau der A20 westlich von Lübeck - einschliesslich einer westlichen Elbquerung - und die Wiederaufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gefordert werden.

Die Anträge von CDU und F.D.P. sind in der Sache klarer als der gemeinsame Antrag von SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN, aber dann muss man auch ehrlicherweise sagen, wo das Geld herkommen soll. Da bietet sich der sofortige Stopp des sowohl ökonomischen als auch verkehrspolitisch unsinnigen Transrapid-Projektes natürlich an. Die Investitionen für ein so unsicheres Projekt sind für den Verkehrsausbau in Schleswig-Holstein und Norddeutschland insgesamt viel besser ausgegeben.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine wichtige Voraussetzung für die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen der Bundesrepublik. Ich glaube in dieser Einschätzung sind wir uns fast alle einig. Auch wenn durch die verbesserten Informations- und Kommunikationstechnologien viele zukunftsorientierte und moderne Unternehmen nicht nur auf die traditionellen Verkehrsnetze angewiesen sind, so bleibt doch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entscheidend, um eine umweltgerechte Mobilität für Personen und Güter zu sichern.

Ob es uns gefällt oder nicht: Auch in absehbarer Zukunft ist ein funktionierendes Verkehrssystem eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Wirtschaftswachstum Beschäftigung sichern hilft. Dies gilt insbesondere für strukturschwache Regionen wie es die Westküste und der Landesteil Schleswig sind. Gerade solche Gebiete sind bei ihrer wirtschaftlichen Entwicklung auf eine vernünftige Verkehrsanbindung angewiesen.

Vor allem deshalb hat sich der SSW von Anfang an für den Ausbau der A20 und der westlichen Elbquerung ausgesprochen. Wir versprechen uns davon positive Entwicklungschancen auch für die Westküste Schleswig-Holsteins.

Natürlich darf dazu nicht außer Acht gelassen werden, dass die Verwirklichung dieser beiden Groß-Projekte die Küstenstädte Mecklenburg-Vorpommerns und die Metropole Hamburg enorm entlasten würden und in diesem Sinne auch zu einer positiven Umweltentlastung für die Bewohner der Städte beitragen. Deshalb war der Bau der A20 als Projekt der Deutschen Einheit im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrsweegeplanes der CDU/FDP-Regierung aufgenommen.

Es ist jedoch kein Geheimnis, dass der bisher geltende Bundesverkehrsweegeplan aus dem Jahre 1992 hoffnungslos unterfinanziert war. Es wird von einer Finanzierungslücke bis zu 85 Mia. DM gesprochen. Von daher war die Finanzierung des weiteren Ausbaus der A20 in Schleswig-Holstein keinesfalls gesichert.

Der neue Bundesverkehrsminister Klimmt hat deshalb ein sogenanntes „Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundeschienenwege, Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002“ vorgelegt, worin er nur Projekte aufgenommen hat, die schon planungsmässig abgeschlossen sind und die auch finanziert werden können.

Dabei ist es zu begrüßen, dass der Ausbau der Schiene im Investitionsprogramm besser als bisher berücksichtigt worden ist. Diese Zielrichtung des Bundesverkehrsministers unterstützt der SSW. **Wir brauchen in Zukunft eine bessere Schienenanbindung. Wir können den erwartenden Verkehrsanstieg ohne eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene unmöglich bewältigen.**

Natürlich ist es redlicher ein Programm vorzulegen, in dem nur Verkehrsprojekte aufgenommen werden, die auch finanziert werden können, anstatt einen Plan zu haben, der nur aus Luftlöchern besteht. **16 Jahre wurde Schleswig-Holstein von der Kohlregierung benachteiligt, wichtige Infrastrukturmaßnahmen wurde nicht durchgeführt – damit muss jetzt Schluß sein. Dieser Forderung kann sich der SSW jederzeit anschließen.** Ich erinnere nur daran, dass Schleswig-Holstein als einziges Land die notwendige Elektrifizierung des Schienennetzes ohne Bundeszuschüsse durchgeführt hat.

Dennoch muss man feststellen, dass Schleswig-Holstein auch bei diesem Investitionsprogramm nicht sehr gut weggekommen ist. Auch von der neuen Bundesregierung scheinen die Nöte und Interessen Schleswig-Holsteins nicht ausreichend wahrgenommen zu werden. Zwar kann die Landesregierung die Planung für die A20 und die westliche Elbquerung weiter vorantreiben, aber im Investitionsprogramm bis 2002 sind diese Projekte eben nicht vorhanden und erst danach soll über einen neuen Bundesverkehrswegeplan entschieden werden.

Und genau daher rührt die Unsicherheit. Es mag politisch ehrlich gemeint sein, wenn Herr Klimmt zusichert, dass die A20 im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder im vordringlichen Bedarf mit aufgenommen wird, aber können wir angesichts der Finanzierungsprobleme des Bundes sicher sein?

Darum bleibt die Forderung des SSW an die Bundesregierung, die geplanten Milliarden für den Transrapid lieber für einen voll finanzierten Bundesverkehrswegeplan einzusetzen, der dann allerdings jetzt schon vorgelegt werden kann und nicht erst im Jahre 2002.