



Presseinformation

Nr. 019/2008

Kiel, Mittwoch, 28. Januar 2009

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Wirtschaft/ Finanzen/ Verkehr

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ekkehard Klug, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Günther Hildebrand, MdL

Heiner Garg: Gesamtverkehrskonzept notwendig!

In seinem Redebeitrag zu **TOP 11 (Große Anfrage Verkehrsfinanzierung)** sagte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag, **Dr. Heiner Garg**:

Ich finde es ganz hervorragend, dass wir nun endlich, nachdem die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 17. Juli 2008 eine Große Anfrage zur Verkehrspolitik an die Landesregierung gestellt hat, dieses Thema hier im Landtag beraten dürfen. Die Fragen, die gestellt wurden sind richtig und wichtig – und im Übrigen derzeit so aktuell wie nie zuvor. Zwar ist Mobilität eine der Grundlagen unserer Gesellschaft und daher von großer Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein sowie die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Aber – so zeigt zum Beispiel die Zustandsbewertung der Landesstraßen des ADAC aus dem Jahr 2006 – lässt der Zustand der Schleswig-Holsteinischen Verkehrswege eindeutig zu Wünschen übrig. Vielmehr ist der zum Teil katastrophale Zustand der Verkehrswege zu einer ganz erheblichen Belastung insbesondere für die Wirtschaft und den Tourismus in Schleswig-Holstein geworden. Der ADAC stellt in seiner Analyse einen Finanzbedarf von 100 Mio. Euro fest, allein um die Schleswig-Holsteinischen Landesstraßen in ihrem derzeitigen Zustand zu belassen, sie also lediglich zu erhalten. Ein Blick in den Bericht der Landesregierung zeigt, dass diese 100 Mio. Euro – gemessen an dem, was jährlich in die Schleswig-Holsteinische Landesstraßen investiert wird, ein ganz erheblicher Betrag ist.

Denn in den 10 Jahren 1998 bis 2007 sind 133 Mio. Euro in die Sanierung der Landesstraßen geflossen. Es ist also im Bereich der Straßenunterhaltung noch viel zu tun, um den von rot-grün in Schleswig-Holstein verursachten Investitionsstau abzubauen. Und die verkehrliche Belastung wird in Zukunft zweifelsohne eher zunehmen als abnehmen. Durch die EU-Osterweiterung und die Realisierung der festen Fehmarn-Belt-Querung wird Schleswig-Holstein noch mehr zu einem Transitland. Das sieht die Landesregierung ähnlich. Denn sie rechnet ausweislich der Beantwortung der Großen Anfrage selbst mit einem steigenden Mittelbedarf für den Ausbau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. So heißt es auf Seite 12: „Für die vorhandenen Straßen zeichnet sich ein erhöhter Erhaltungs- bzw. Sanierungsaufwand ab.“

Angesichts der desolaten Finanzlage des Bunds, des Landes und der Gemeinden werden marktwirtschaftliche und insbesondere wettbewerbliche Elemente in Konzeption, Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb der Infrastruktur immer wichtiger. Schaut man sich die Beantwortung der Fragen durch die Landesregierung an, dann wird offensichtlich, dass Lösungen dringend erforderlich sind, die mit den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen ein Maximum an Nutzen generieren. Das ist derzeit ganz offensichtlich noch nicht so richtig der Fall. Ich bin der Auffassung, dass nur ein Gesamtverkehrskonzept unter Abwägung der verkehrspolitischen Erfordernisse und der finanziellen Möglichkeiten, diese Maßgaben erfüllen kann. Und die Beantwortung der Großen Anfrage lässt ja zumindest erahnen, dass die Landesregierung so langsam auf dem Weg zu einem Gesamtkonzept ist. Zumindest findet mittlerweile eine Prioritätensetzung statt: Realisierung der A 20 mit westlicher Elbquerung vor Fehmarnbelt-Querung vor Ausbau der A 7. Diese Prioritäten sind richtig und sinnvoll. Sie findet unsere volle Zustimmung.

Lassen Sie mich kurz auf die für uns wichtigen Verkehrsprojekte der Zukunft eingehen. Denn ich denke, es ist ziemlich müßig, über die Erfolge und Misserfolge der Vergangenheit zu reden, wenn erhebliche Investitionserfordernisse vor uns liegen. Das wichtigste Projekt ist ohne Zweifel der Bau der Autobahn A 20 – die entscheidende Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands. Nachdem die A 20 zwischen der A 1 bei Lübeck und der A 11 an der polnischen Grenze mittlerweile durchgängig befahrbar ist, wird es höchste Zeit, dass dieses Projekt auch in Schleswig-Holstein weitergeht. Durch die westliche Elbquerung und die Anbindung an die in Niedersachsen geplante A 22 werden bedeutende wirtschaftliche Impulse für ganz Norddeutschland gesetzt, die Schleswig-Holstein dringend benötigt. Vor diesem Hintergrund unterstütze ich das Verkehrsministerium eindeutig, bis 2010 alle Planfeststellungsbeschlüsse zu erlangen und bis 2015 alle Straßenbauabschnitte fertig gestellt zu haben. Ein Ausbau der B 404 zur A 21, sowie der Ausbau der A 7 muss aber ebenso zügig und konsequent erfolgen.

Ein weiteres entscheidendes Projekt für die zukünftige verkehrliche Entwicklung Schleswig-Holsteins ist die feste Fehmarnbelt-Querung. Für die FDP-Fraktion steht fest, dass das zu entwickelnde Konzept mehr beinhalten muss als den vierspurigen Ausbau der B 207 und den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Bad-Schwartau-Puttgarden. Denn durch diese Maßnahmen ist das Hinterland noch lange nicht an die Fehmarnbelt-Brücke angebunden. Was nützt eine vierspurige Beltquerung, wenn sich vor der weiterhin zweiseitigen Fehmarnsund-Brücke lange Staus bilden? Es ist doch völlig absurd anzunehmen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen über die derzeitige Brücke abgewickelt werden kann. Was bringt eine zweigleisige Querung des Fehmarnbelt, wenn die Fehmarnsund-Brücke weiterhin nur eingleisig zu befahren ist? Verstopfte Schienen und eine dadurch entstehende mangelhafte Taktung der Züge kann nicht wirklich sinnvoll sein. Und was nützen die Investitionen, wenn nicht gleichzeitig die Anbindung der Westküste und der Region Kiel an die Fehmarnbelt-Brücke in einem Gesamtzusammenhang entwickelt werden?

Es darf schlicht nicht sein, dass die positiven wirtschaftlichen Effekte der festen Fehmarnbelt-Querung auf die Region entlang der A 1 beschränkt werden. Es ist notwendig, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung zu schaffen, die die Wachstumsimpulse auch in den nordöstlichen und zentralen Teil Schleswig-Holsteins ausstrahlt. Hier ist noch einige Arbeit zu leisten. Der Versuch der Landesregierung, den Ausbau der Fehmarnsundbrücke in die

Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans einzubringen, reicht da sicherlich nicht aus.

Und was sicherlich auch nicht ausreicht ist die Haltung, die die Landesregierung mittlerweile bei der Anbindung der KERN-Region an den Hamburger Flughafen einnimmt. Seit Jahrzehnten wird diskutiert, wird vorgeplant und wieder verworfen. Am 26. April 2006 präsentierte der Wirtschaftsminister dem Wirtschaftsausschuss zwei Gutachten: Eines von der LVS und ein weiteres von der Intraplan Consult GmbH. Beide Gutachten kommen durchaus zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben einer Anbindung aus dem bestehenden Schienennetz an den Hamburger Flughafen nicht aussichtslos sondern mindestens prüfenswert sei. Dieses Ergebnis hat der Regierung offenbar nicht so recht in den Kram gepasst, woraufhin ein weiteres Gutachten bei der Intraplan in Auftrag gegeben wurde, nur wurde jetzt der Auftrag ein wenig abgeändert und der Streckenverlauf vorgegeben. Prompt ist das Ergebnis: Das rechnet sich nicht. Also wird erneut umgeplant. Nun soll der Ausbau der AKN-Strecke Eidelstedt-Kaltenkirchen weiter forciert werden. Und außerdem - so die Argumentation unter vorgehaltener Hand - gebe es ohnehin mittlerweile die S-Bahn vom Hamburger Hauptbahnhof.

Wer die Pendler von der Straße auf die Schienen holen will, der handelt in dieser Frage entschlossener! Und wer die KERN-Region an den Großraum Hamburg anbinden will, der erst recht. Aber das Thema Flughäfen scheint bei der Landesregierung ohnehin kaum eine Rolle zu spielen. Denn bei den geplanten Projekten im Bereich des Luftverkehrs findet sich in der Beantwortung der Großen Anfrage bis auf ein paar wenige Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen Sylt rein gar nichts. Nichts zum Flughafen Blankensee in Lübeck, nichts zum Flughafen Jagel und nichts zu etwaigen Überlegungen zu einem mit Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern abgestimmten Flugverkehrskonzept. Diese Aussagen in der Beantwortung der Landesregierung sind mehr als enttäuschend. Aber wir werden dieses Thema sehr bald im Wirtschaftsausschuss vertiefen.

Lasen Sie mich abschließend noch kurz auf das Konjunkturpaket II der Bundesregierung eingehen – auch wenn wir dies morgen noch ausführlich tun werden. Nach den Aussagen des Wirtschaftsministers in der vergangenen Sitzung des Wirtschaftsausschuss werden auf Schleswig-Holstein aus dem zweiten Konjunkturpaket der Bundesregierung rund 322 Millionen Euro Bundesmittel sowie Kofinanzierungsmittel in Höhe von 110 Millionen des Landes und der Kommunen entfallen. Das Geld soll zu zwei Drittel für den Bereich Bildung, etwa in den Ausbau von Schulen, Kitas und Unis, und zu einem Drittel in sonstige Infrastrukturprojekte fließen. Damit könnten 144 Mio. Euro in die Verkehrsinfrastruktur fließen, davon 96 Mio. Euro aus Bundesmitteln. Das wäre sicherlich eine gute Nachricht. Und Es ist ohne Zweifel zu begrüßen, dass das Verkehrsministerium 13 konkrete Bundesstraßenbau-Projekte so weit geplant hat, dass sofort mit Hilfe des zweiten Konjunkturpaketes des Bundes begonnen werden kann, diese Projekte zu realisieren. Aber ausweislich der Aussagen des Ministerpräsidenten vom 15. Dezember 2008 ging er bislang davon aus, dass 200 Mio. Euro Bundesmittel allein für die genannten 13 Projekte fließen können. Es stellt sich nun die Frage, welche dieser Projekte nicht realisiert werden können. Der Weiterbau der A 20 von Geeschendorf nach Weede? Der Lückenschluss der A 23 bei Itzehoe? Die B 5-Sanierung bei Brunsbüttel? Hier erwarte ich klare Aussagen des Wirtschaftsministers. Vielleicht kann die morgige Debatte dazu Aufklärung leisten.“