

Rede von Uli Schippels zu TOP 1: Aktuelle Stunde

Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

359/10

Es gilt das gesprochene Wort.

Kiel, 17. November 2010

Uli Schippels zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals: „Ökobilanz ist positiv: Nord-Ostsee-Kanal ausbauen.“

„Frau Präsidentin/Herr Präsident, meine Damen und Herren,

anfangs möchte ich kurz an die Geschichte des Kanals erinnern.

1777 bis 1783 ist der Vorläuferkanal des Nord-Ostsee-Kanals, der Schleswig-Holstein Kanal, ab 1848 Eider-Kanal genannt, gebaut worden. Zusammen mit der ersten befestigten Straße nach Altona 1831/32 und der ersten Bahnstrecke Kiel-Altona 1844 das wichtigste Infrastrukturprojekt beim Übergang zum Industriezeitalter.

Es gibt nur noch wenig, was an diese Dänische Zeit erinnert, zum Beispiel hier in Kiel Holtenau das Kanalpackhaus, das übrigens ohne die Denkmalschutzbehörde nicht mehr stehen würde.

Im Kaiserreich ist der Nord-Ostsee-Kanal gebaut worden (1888 bis 1895), ein Rüstungsprojekt. Das Kaiserreich ist gegangen, der Kanal ist geblieben.

Kanäle sind – sobald sie fertig sind – zu klein aufgrund der rasanten technischen Entwicklung. Die Geschichte zeigt: Eingriffe in die Natur sind zwar nötig, aber beim Kanal ist auch die Ökobilanz positiv, es wird viel Zeit und viel Treibstoff gespart.

Der Nord-Ostseekanal ist die meistbefahrenere künstliche Wasserstraße der Welt – zumindest gemessen an der Anzahl der Brutto-Register Tonnen. 97 Prozent der Güterverkehre gehen über das Wasser, eine wichtige Infrastrukturmaßnahme.

Der letzte Donnerstag war ein Schwarzer Tag für Schleswig-Holstein. An diesem Tag hat Staatssekretär Ferlemann den Bundesverkehrswegeplan in Berlin vorgestellt. Ein schwarzer Tag für Schleswig-Holstein.

Zum einen wegen der realitätsfernen volkswirtschaftlichen Berechnung der Kosten und Nutzen bei der festen Fehmarnbelt-Querung, zum zweiten wegen der Priorisierung beim Ausbau der Schifffahrtsstraßen zu Lasten des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Ausbauten von Elbe und Weser sollen dem Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals vorgezogen werden. Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen völlig verfehlt und verantwortungslos. Passend nur, dass dieser Staatssekretär Ferlemann auf Veranstaltungen immer wieder ausgiebig gegen Umweltschützer und Naturfreunde Position bezieht.

Es ist nicht das erste Mal, dass sich die Planungen zum Ausbau des Kanals verzögern. Die Planungen zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals begannen schon im Jahr 2003. Im Jahr 2005 gingen realistische Planungen davon aus, dass 2009 der Ausbau des Kanals starten könne. Auch die große Koalition unter Beteiligung der SPD hat es in der Vergangenheit nicht geschafft, in Berlin ausreichend für den Ausbau des Kanals zu werben. Dies setzt sich nun fort. Noch im Oktober dieses Jahres veröffentlichte der Bund ein Flugblatt, das den Baubeginn Ende 2010 anpeilte. Nun ist dieses Flugblatt reif für die Tonne. Auch ein so genannter Brandbrief des Ministerpräsidenten auf Abruf wird daran wohl nichts mehr ändern. Mich würde mal interessieren, ob es darauf schon eine Antwort gibt.

Übrigens: Inzwischen wurden schon Häuser für den Ausbau des Kanals im östlichen Teil abgerissen. Seltene Tiere werden umgesiedelt. Alles umsonst, nein nicht umsonst. Das kostet richtig Geld.

2008 passierten über 42.000 Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal. 42.000 Schiffe, die nicht den Umweg ums Skagerrak auf sich nehmen mussten. 42.000 Schiffe, die durch die Passage des Nord-Ostsee Kanals Zeit und Unmengen an Treibstoffen sparten. Ökologisch und ökonomisch eine große Erleichterung. Nach dem Ausbau könnten es noch deutlich mehr Schiffe sein. Nach der Verbreiterung auf durchgehend 70 Meter wäre der Kanal für Schiffe von bis zu 280 Meter Länge passierbar. Bisher ist bei 235 Metern Länge Schluss. Auch Staus und somit langen Wartezeiten wäre durch den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ein Ende gesetzt.

Verkehrsvermeidung ist ein Grundpfeiler im Verkehrskonzept der LINKEN. Dazu gehört auch die Abkürzung von Fahrstrecken. Deshalb brauchen wir den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Auch dem Verkehrskonzept der Europäischen Union entspricht der notwendige zügige Ausbau des Kanals. Ausdrückliches Ziel der Vorgaben „from-road-to-sea“ und der „motorways-of-the-sea“ ist es, Verkehrsströme von der Straße aufs Wasser umzulenken. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals wäre für die beiden genannten EU-Vorgaben ein Vorzeigeprojekt.

Noch ein weiteres EU-Projekt spricht für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. Wenn die Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff auf Nord- und Ostsee bis 2015 auf 0,1 Prozent gesenkt werden, verteuert sich der Treibstoff. Kurze Wege werden für die Reedereien noch attraktiver. Das Sparen von Kraftstoff würde bei den Reedereien endlich mehr in den Fokus rücken und der Andrang auf den Nord-Ostsee-Kanal weiter wachsen.

Der letzte Donnerstag war ein schwarzer Freitag für Schleswig-Holstein. Schuld ist die Bundesregierung in Berlin, aber auch Sie von der Landesregierung sind nicht unbeteiligt. Machen Sie endlich Druck, machen Sie Druck in Berlin.

DIE LINKE wird sich konsequent für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einsetzen und für eine sinnvolle Verkehrsplanung auf Bundes- und Landesebene streiten.“