



Presseinformation

Es gilt das gesprochene Wort!

Nr. 70 / 2013

Kiel, Mittwoch, 20. Februar 2013

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Christopher Vogt, MdL
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Regierungserklärung

Christopher Vogt: Kein gemeinsamer Kurs der Koalition in der Verkehrsinfrastrukturpolitik

In seiner Rede zu TOP 3, 18 + 42 (Regierungserklärung und Bericht der Landesregierung zu den Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sowie Antrag zum Nord-Ostsee-Kanal) erklärt der Stellvertretende Vorsitzende und verkehrspolitische Sprecher der FDP-Landtagsfraktion, **Christopher Vogt**:

„Eine Regierungserklärung der Landesregierung zur Infrastrukturpolitik war selten so angebracht wie heute. Die Landesregierung muss der Öffentlichkeit in diesem Bereich in der Tat so einiges erklären. Die Landesregierung – insbesondere Verkehrsminister Meyer und zunehmend auch Ministerpräsident Albig – versuchen seit Monaten, die verkehrspolitischen Scherben des Koalitionsvertrages wieder zusammenzufügen. Der verkehrspolitische Teil des Koalitionsvertrages liest sich bekanntlich so, als hätten ihn die Grünen ganz allein geschrieben. Wenn man den Bericht der Landesregierung gelesen und die heutige Regierungserklärung gehört hat und dann die Äußerungen der Grünen zur Infrastrukturpolitik hört, dann muss man festhalten, dass die Koalition noch immer keinen gemeinsamen Kurs in der Infrastrukturpolitik gefunden hat.

Meine Damen und Herren! Herr Minister!

Meine Fraktion kann Ihren heutigen Ausführungen und den Anmeldungen der Landesregierung zum nächsten Bundesverkehrswegeplan fast uneingeschränkt zustimmen! Sie haben uns in der Infrastrukturpolitik im Interesse des Landes heute auch zur Geschlossenheit aufgefordert. Ich befürchte nur, Ihr Appell war weniger an die FDP-Fraktion als an die eigenen Fraktionen gerichtet! Herr Minister, Sie haben dankenswerterweise den Koalitionsvertrag insbesondere mit Blick auf die A20 und Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung in den letzten Monaten sehr zielstrebig zum Altpapier gemacht. Die Grünen hatten hinein verhandelt, dass die A20 maximal bis zur A7 gebaut werden soll, jetzt meldet die Landesregierung die gesamte Strecke bis zur Elbe für den vordringlichen Bedarf an. Die

Grünen hatten hinein verhandelt, dass die Hinterlandanbindung für die feste Fehmarnbelt-Querung und damit das gesamte Projekt auf den Prüfstand kommen soll, jetzt meldet die Landesregierung eine neue Sund-Querung für den Bundesverkehrswegeplan an, und es wird offenbar von Seiten der Landesregierung bereits mit dem Bund über eine zweite Trasse für den Güterverkehr in Ostholstein verhandelt. Es wird niemanden überraschen: Wir begrüßen die Haltung der Landesregierung, weil sie unserer Programmatik entspricht und weil es die richtige Entscheidung für die Entwicklung unseres Landes ist. Man fragt sich nur, wie ernst man eine solche Koalition wie die hiesige nehmen kann, in der es keinen Konsens und die Grünen offenbar zweimal gibt: Einmal die Grünen vom Kabinetttisch und einmal die Grünen von der Parteiführung und der Fraktion. Die schleswig-holsteinischen Grünen leben offenbar immer mehr in einer verkehrspolitischen Parallelwelt. Das ist ziemlich peinlich für die Grünen, aber gut für unser Land. Solange sie keinen Schaden für das Land anrichten können, soll uns dieser Widerspruch egal sein.

Meine Damen und Herren!

Dabei betont der Ministerpräsident doch immer wieder zu Recht, dass wir in Norddeutschland bei den Verkehrsprojekten mit einer Stimme sprechen müssen. Aber wie soll das funktionieren und überzeugend überkommen, wenn nicht mal die Koalition im eigenen Land mit einer Stimme spricht? Die Ahrensburger Liste, auf die sich die norddeutschen Bundesländer auf Anregung der Wirtschaftsverbände im Jahr 2008 geeinigt haben, ist heute schon nicht mehr aktuell. Es hat sich einiges verändert, so dass man eigentlich über eine Neuauflage sprechen müsste. Das Problem dabei ist nur: Sie hat uns bisher kaum etwas gebracht. Es mangelt schlichtweg am politischen Willen zur ernsthaften Zusammenarbeit bei der Infrastruktur im Norden und am geschlossenen Auftreten in Berlin. Ich habe derzeit auch wenig Hoffnung, dass dies in naher Zukunft sehr viel besser wird, da sich noch nicht einmal zwei sozialdemokratische Ministerpräsidenten über die Ausrichtung einer Windenergie-Messe einigen können. Herr Albig möchte mit den anderen sozialdemokratischen Ministerpräsidenten aus dem Norden für die A20 beim Bund werben, aber die neue rot-grüne Koalition streicht die Planungsmittel für den Bau der A20 auf niedersächsischer Seite zusammen, um mit diesem Geld regionale Bahnprojekte zu finanzieren, die die Grünen gerne hätten. Man kann nur hoffen, dass die neue niedersächsische Landesregierung genauso wenig Rücksicht auf den verkehrspolitischen Teil ihres Koalitionsvertrages nimmt wie in Schleswig-Holstein.

Meine Damen und Herren!

Wenn man auf die **chronische Unterfinanzierung** des aktuellen Bundesverkehrswegeplans schaut, dann könnte man zu dem Schluss kommen, dass alle Bundesländer einfach weniger planen und fordern sollten. Wir sind jedoch der Meinung, dass der Bund – wie auch das Land – zukünftig schlichtweg mehr Geld in die öffentliche Infrastruktur investieren muss. Weniger Geld für Subventionen und mehr Geld für Investitionen in die Infrastruktur wären der deutlich bessere Weg. Eine gute Infrastruktur ist von elementarer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes. Mobilität ist und bleibt eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine freie Gesellschaft und für den Erhalt unseres Wohlstandes. Das Land muss die Planungen, für die es verantwortlich ist, zielstrebig weiter vorantreiben. Es hilft nicht, immer nur auf den Bund zu schimpfen, wie Sie es aktuell bei der Realisierung der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel tun. Es mangelt auch dem Land an Baurecht für die einzelnen Projekte.

Susann Wilke, Pressesprecherin, v.i.S.d.P., FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag,
Landeshaus, 24171 Kiel, Postfach 7121, Telefon: 0431 / 988 1488, Telefax: 0431 / 988 1497,
E-Mail: susann.wilke@fdp.lsh.de, Internet: <http://www.fdp-sh.de>

Meine Damen und Herren von der Koalition!

Zum **Antrag der Koalitionsfraktionen** zum Nord-Ostsee-Kanal: Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie machen es sich mit Ihrem Antrag viel zu leicht. Wir ärgern uns auch über die Verzögerung beim Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel. Und dass Sie sich über den symbolischen Spatenstich im Landtagswahlkampf ärgern, ist Ihr gutes Recht. Dass Sie die im Grundsatz berechtigte Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – über einzelne Punkte kann man sicher diskutieren – als Ursache für die Verzögerung in Brunsbüttel brandmarken und die Reform mal eben so versenken wollen, ist schon wirklich haarsträubend. Dass Sie hier auch aber mit Blick auf die Beschlüsse des Bundestages zum Nord-Ostsee-Kanal einen falschen Eindruck erwecken wollen, ist unredlich und wird dem Problem in keinster Weise gerecht!

Meine Damen und Herren!

Der Antrag von SPD, Grünen und SSW ist eher eine gemeinsame Presseerklärung für die heiße Phase des Bundestagswahlkampfes als eine zielführende politische Initiative einer Regierungskoalition. Wir haben gemeinsam mit der CDU-Fraktion einen Änderungsantrag vorgelegt, und wir haben dabei im Kern die gleichen Ziele wie Sie. Ich würde vorschlagen, dass wir die Anträge noch einmal im Wirtschaftsausschuss beraten und noch einmal schauen, ob man nicht doch zu einem gemeinsamen Beschluss in dieser wichtigen Frage kommt. In der letzten Legislaturperiode hatte der Wirtschaftsausschuss in einer interfraktionellen Resolution erfolgreich eine Sonderfinanzierung des Bundes für die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel gefordert. Dass die Umsetzung bisher nicht wie geplant funktioniert, ist ein großes Ärgernis, das wir beseitigen wollen. Sie müssen sich jetzt aber entscheiden, ob Sie bei diesem Thema politisch ernst genommen werden wollen oder ob Sie hierzu einen Schwarz-Weiß-Wahlkampf machen wollen. Uns ist das Thema jedenfalls so wichtig, dass wir es ernsthaft beraten wollen. Wir könnten es uns ja genauso einfach machen und die Frage aufwerfen, warum Rot-Grün und die Große Koalition beim Nord-Ostsee-Kanal über vollmundige Ankündigungen nicht hinausgekommen sind, aber das hilft niemanden weiter.

Meine Damen und Herren!

Vielleicht hätten Sie sich auch einfach mal in Berlin genauer erkundigen sollen, bevor Sie uns hier einen solchen Antrag vorlegen. Der Bundestag hat die Mittel für den Bau der neuen Schleusenkammer per Verpflichtungsermächtigung abgesichert und durch einen Haushaltsvermerk klargestellt, dass der Mittelabfluss in den ersten Jahren anders ausfallen wird, als in den Jahren, in denen dann endlich gebaut werden kann. Dass innerhalb der Planungsphase keine 60 Millionen Euro fließen, müsste eigentlich jedem aufgehen.

Meine Damen und Herren!

Leider werden wir nicht erleben dürfen, wie eine rot-grüne Bundesregierung auf Ihre Forderungen reagieren wird. Noch einmal: Das Problem bei der fünften Schleusenkammer ist nicht die Finanzierung, sondern vielmehr das Verfahren zur Ausschreibung. Es wird den betroffenen Unternehmen nicht weiterhelfen, wenn Sie versuchen, das Thema kurzfristig parteipolitisch auszuschlachten. Neben dem Bau der fünften Schleusenkammer in Bruns-

Susann Wilke, Pressesprecherin, v.i.S.d.P., FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag,
Landeshaus, 24171 Kiel, Postfach 7121, Telefon: 0431 / 988 1488, Telefax: 0431 / 988 1497,
E-Mail: susann.wilke@fdp.lsh.de, Internet: <http://www.fdp-sh.de>

büttel sind beim Nord-Ostsee-Kanal ja auch noch die Sanierung der anderen Schleusen in Brunsbüttel und in Kiel, der Ausbau der Oststrecke und die Vertiefung dringend notwendig. Dafür wird ein Sonderprogramm des Bundes notwendig sein. Sonderprogramm heißt für uns: Dies muss außerhalb des Bundesverkehrswegeplans finanziert werden. Gerade beim Nord-Ostsee-Kanal zeigt sich, wie dringend wir eine starke norddeutsche Lobby in Berlin brauchen. Der Kanal ist die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt, auf dem Kanal wird die Hälfte aller Güter im Wasserstraßenbereich in Deutschland transportiert. Von den 600 Mio. Euro jährlich für die Wasserstraßen landet seit vielen Jahren angesichts seiner Bedeutung viel zu wenig beim Nord-Ostsee-Kanal. Die Bedeutung des Kanals rechtfertigt angesichts der langjährigen Vernachlässigung ein Sonderprogramm des Bundes und das sollten wir auch gemeinsam von der Bundesebene fordern und uns hier nicht im Klein-klein verfangen! Die wirtschaftlichen Schäden für die Reeder, aber auch zunehmend für die Häfen und damit auch für unsere Volkswirtschaft sind nicht akzeptabel! Darauf sollten wir alle in Berlin hinweisen!

Meine Damen und Herren!

Auf einen Unterschied bei der Einordnung des Nord-Ostsee-Kanals möchte ich noch hinweisen: Die Grünen protestieren beim Kanal derzeit beinahe am lautesten und haben Bundesminister Ramsauer als angeblich Schuldigen ausgemacht. Ich kann nur sagen, zum Glück hat der Kaiser uns diese Infrastruktur hinterlassen. Ich will gar nicht wissen, was die Grünen sagen würden, wenn wir den Bau des Kanals heute planen würden. Aber im Ernst: Bei aller Unterstützung der Grünen für den Kanal haben sie nur leider eines nicht verstanden: Die große wirtschaftliche Bedeutung des Kanals für unser Bundesland rührt vor allem daher, dass jeder dritte Container in dem für die schleswig-holsteinische Wirtschaft so wichtigen Hamburger Hafen aus dem Ostseeraum kommt bzw. dort hingeht. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens wiederum ist sehr stark von der Attraktivität des Hafens für große Containerschiffe abhängig. Die dafür notwendige Elbvertiefung lehnen die Grünen aber konsequent ab und bejubeln die juristischen Hürden, die die Elbvertiefung jetzt zeitintensiv nehmen muss. Für die wirtschaftliche Entwicklung brauchen wir aber beides: Kanalausbau und Elbvertiefung!

Meine Damen und Herren!

Der Ministerpräsident verkündet seit einiger Zeit, dass er in der Infrastrukturpolitik eine Prioritätenliste habe, auf der an erster Stelle der Nord-Ostsee-Kanal steht, dann kommt die A20 und danach die Hinterlandanbindung der Belt-Querung. Ich weiß ehrlich gesagt mit Blick auf die vorgenommenen Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan und dessen Funktionsweise noch immer nicht, welchen Sinn diese Prioritätenliste haben soll. Ich möchte Ihnen einmal einen Satz vorlesen, der im Bericht der Landesregierung steht und die Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern im Bundesverkehrswegeplan sehr schön erläutert:

„Der Bundesverkehrswegeplan hat keine verkehrsträgerübergreifenden Länderquoten. Das bedeutet, dass z. B. der Verzicht auf die Anmeldung eines Straßenbauprojektes nicht die Realisierungschancen für ein Schienen- oder Wasserstraßenprojekt erhöht.“

Der Landesregierung hätte auffallen können, dass wir beim Kanal von einer Wasserstraße sprechen und bei der A20 von einem Straßenbauprojekt.

Susann Wilke, Pressesprecherin, v.i.S.d.P., FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag,
Landeshaus, 24171 Kiel, Postfach 7121, Telefon: 0431 / 988 1488, Telefax: 0431 / 988 1497,
E-Mail: susann.wilke@fdp.lsh.de, Internet: <http://www.fdp-sh.de>

Beides wird aus unterschiedlichen Töpfen finanziert, und beides hat eine völlig unterschiedliche Funktion für unser Land. Die Projekte gegeneinander auszuspielen, ist völliger Unsinn. Diese Prioritätenliste soll offenbar nur dazu dienen, vom Streit innerhalb der eigenen Koalition abzulenken und der Bundesregierung die Verantwortung zuzuschieben. Das ist wenig überzeugend!

Meine Damen und Herren!

Der **Bau der festen Fehmarnbelt-Querung** ist und bleibt in einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik und Dänemark geregelt und der Bund steht hier in der Pflicht, eine dem Projekt angemessene Hinterlandanbindung zu bauen. Daher ist es richtig, dass der Neubau der Fehmarn-Sund-Querung für den BVWP angemeldet wird. Meine Fraktion hat sich immer für eine vernünftige Hinterlandanbindung ohne Nadelöhr am Fehmarnsund und mit zweiter Bahntrasse in Ostholstein ausgesprochen und wir freuen uns, dass die neue Landesregierung dies ganz ähnlich sieht. Die Anmeldung einer neuen Sund-Querung ist im Interesse unseres Landes, weil die bestehende 50 Jahre alte Brücke marode ist und unser Bundesland die Jahrhundert-Chance, die dieses Projekt mit sich bringt, nur dann wird nutzen können, wenn der Bund eine vernünftige Hinterlandanbindung bauen lässt. Die Planung des Nadelöhrs von Seiten des Bundesverkehrsministeriums haben wir immer als sehr unglücklich angesehen. Diese Planung hatte offenbar mehr einen finanziellen als einen verkehrspolitischen Hintergrund, weil frühere Bundesregierungen die Vielzahl an abgeschlossenen Staatsverträgen mit den Nachbarstaaten finanziell unzureichend hinterlegt hatten. Ich bin etwas verwundert, dass man sich auf Seiten der Koalition bereits öffentlich auf eine Tunnellösung festlegt und auch schon eine Kostenschätzung äußert. Die Koalition sollte jetzt nicht spekulieren, sondern in Gesprächen mit der Bahn und der Bundesregierung die möglichen Varianten genauer abklopfen. Klar ist für uns, dass der Bund der Verpflichtung bei der Hinterlandanbindung nicht mit einer Billig-Variante nachkommen kann. Am Fehmarnsund muss eine vernünftige Lösung gefunden werden und auch bei der Trassenführung durch Ostholstein muss die Bahn erkennen, dass der Güterverkehr nicht durch die Bäderorte rollen kann, diese aber gleichzeitig ihre Bahnanbindung behalten müssen. Genauso wie wir von der dänischen Seite eine angemessene Hinterlandanbindung erwarten, erwarten wir dies auch von der Bahn und der Bundesregierung. Wir erwarten außerdem, dass die SPD-Landtagsfraktion in dieser Frage endlich zu einer gemeinsamen Position findet. Unseren Antrag zur Hinterlandanbindung können Sie jetzt nicht mehr weiter im Wirtschaftsausschuss liegen lassen. Sie müssen jetzt zeigen, ob Sie das Vorgehen der Landesregierung unterstützen oder nicht.

Meine Damen und Herren!

Der von den Gegnern des Projekts gern bemühte Vergleich mit Stuttgart 21 trifft aus meiner Sicht nicht zu. Abgesehen davon, dass die Grünen das Projekt politisch für sich nutzen wollen, sehe ich keine Parallelen zwischen den beiden Projekten. Die aktuelle grüne Taktik der Nadelstiche wird mit der Zeit nach hinten losgehen. Es ist auf Dauer wenig überzeugend, wenn man das Projekt am Kabinetttisch vorantreibt und dann aus der Partei und der Fraktion heraus torpediert.

Meine Damen und Herren!

Wie gesagt: Wir hätten bei der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan angesichts der leider zu knapp bemessenen Infrastrukturmittel des Bundes nicht sehr viel anders gemacht als die Landesregierung. Im Schienenbereich waren sie recht großzügig. Bemerkenswert finde ich da besonders die Anmeldung der S4 (Ost und West). Dies hat wahrscheinlich mehr mit der SRB als mit der S4 selbst zu tun. Wir würden gern deutlich mehr beim Ausbau der B5, der A21 und beim Elbe-Lübeck-Kanal erreichen. Dafür müsste der Bundestag aber den Schritt wagen und deutlich mehr Mittel für den Verkehrsetat bereitstellen, wofür ich nochmals plädieren möchte.

Ich bitte um Überweisung des Berichts und der Anträge in den Wirtschaftsausschuss zur weiteren Beratung!

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!“