

Presseinformation

Kiel, den 20.02.2013

Es gilt das gesprochene Wort

Flemming Meyer

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 144 08 305

E-mail: landtag@ssw.de

**TOP 3+18+42 Regierungserklärung und Bericht der Landesregierung
zu den Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan
2015 sowie Antrag zum NOK
Drs. 18/497 & 18/494**

Der Bundesverkehrswegeplan hat sich in der Vergangenheit immer wieder dadurch ausgezeichnet, dass er zu ambitioniert war und dadurch chronisch unterfinanziert. Um dies künftig so weit möglich zu vermeiden und um ihn realistischer für seinen Geltungszeitraum auszugestalten, wurden die Rahmenbedingungen von Seiten des Bundesverkehrsministeriums verändert. Der finanzielle Spielraum wird auch für den BVWP 2015 enger, daher wird künftig auf eine bedarfsgerechte Schwerpunktsetzung fokussiert. Beim Neu- und Ausbau von Infrastrukturmaßnahmen wird künftig stärker auf gesamtwirtschaftliche positive Investitionen geachtet, die zur Beseitigung von Engpässen oder zur Hinterlanderschließung beitragen sollen. Daneben wird aber der Erhalt der Bestandsnetze künftig stärker in den Vordergrund gerückt. Zugrunde gelegt und maßgeblich Entscheidend für den BVWP 2015 werden die Verkehrsprognosen für das Zieljahr 2030.

Wie bereits gesagt, die Rahmenbedingungen für den BVWP 2015 haben sich geändert und das hat auch Auswirkungen auf die Anmeldungen aus Schleswig-Holstein. Es wird künftig nicht mehr gemeldet was nicht bei drei auf den Bäumen ist oder was das Land schon immer nach Berlin gemeldet hat. Wir müssen uns jetzt genau überlegen und priorisieren, was wir melden wollen. Es ist wichtig, dass wir uns auf die Verkehrsprojekte konzentrieren, die für das Land infrastrukturpolitisch und wirtschaftlich vordringlich sind.

Dafür brauchen wir ein transparentes Verfahren. Der vorliegende Bericht der Landesregierung ist dafür bestens geeignet. Er beschreibt das neue Vorgehen und gibt einen Überblick der Projektanmeldungen für die drei Verkehrsträger.

Daraus geht aber auch hervor, welche Projekte künftig nicht gemeldet werden. Hier hat es eine Bereinigung geben. Über 20 Projekte werden nicht mehr nach Berlin gemeldet. Dass dies nicht zu einem Aufschrei in den betroffenen Regionen geführt hat, liegt daran weil diese Projekte sowieso nur im weiteren Bedarf angesiedelt waren und sie zum Teil bereits von der Wirklichkeit überholt sind. Dies macht deutlich, dass eine Schwerpunktausrichtung des BVWP notwendig ist.

Wie diese Schwerpunktausrichtung aussehen wird, ist bisher nicht endgültig klar. Aber klar ist, dass die Interessen Schleswig-Holsteins gewahrt werden müssen. Die Schwerpunktausrichtung darf sich hierbei nicht nur auf die großen bundesdeutschen Ballungszentren beschränken. Es muss eine Chancengleichheit bei der Umsetzung der Projekte der einzelnen Länder im BVWP geben. Daher ist es wichtig, die Anmeldung nach Berlin mit einer möglichst breiten politischen Mehrheit zu untermauern.

Wenn künftig gefordert wird, dass die einzelnen Projektbeschreibungen und –Planungen umfangreicher ausgearbeitet sein müssen, dann müssen wir uns jetzt auf die wesentlichen Projekte konzentrieren. Die Tatsache, dass Schleswig-Holstein „nur“ ein neues Straßen-Projekt nach Berlin meldet, macht deutlich, dass es immer noch genug zu melden gibt.

Beziehungsweise, dass nur wenig von dem Umgesetzt wurde, was in den Jahren zuvor

gemeldet wurde. Dies wiederum ist Beleg dafür, dass der BVWP in der Vergangenheit stets unterfinanziert war.

Der Bericht macht deutlich, dass die Landesregierung nicht von ihrer Linie abweicht und die großen Straßenverkehrsprojekte des Landes weiter im Fokus behält und sie aktiv voranbringt. Soll heißen: Die A20 bleibt im vordringlichen Bedarf und wird bis Niedersachsen durchgeplant. Ebenso wird die Hinterlandanbindung der geplanten Fehmarnbeltquerung aufgewertet. Richtig ist es in dem Zusammenhang dann auch die Fehmarnsundquerung für den vordringlichen Bedarf anzumelden, denn niemandem ist mit dem Großprojekt gedient, wenn das Nadelöhr am Sund nicht beseitigt ist.

Die B5 ist die wichtigste Verkehrsachse der Westküste. Dort gibt es seit Jahren die Forderung den Verkehrsträger auszubauen. Positiv ist daher, dass die Ortsumgehung Hattstedt-Bredstedt für den vordringlichen Bedarf gemeldet wird. Wichtig ist aber auch, dass die dreispurige Ausbaumaßnahme zwischen Tönning und Husum vorgebracht wird –dies betrifft jedoch nicht den BVWP. Ausbaumaßnahmen der Bundesstraßen werden von den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung über das Bundesfernstraßenbudgets geleistet.

Das Nadelöhr B5 muss endlich beseitigt werden. Die B5 ist zudem die Verbindung nach Dänemark an der Westküste. Auf dänischer Seite gibt es Bestrebungen die Verkehrsinfrastruktur an der Westküste zu verbessern. Jedoch erfordert dies dann auch den Ausbau der B5 bis zur Grenze.

Neben den Großprojekten gibt es eine Reihe weiterer Projekte die dazu beitragen werden die Infrastruktur im Land zu verbessern. Als Handewitter möchte ich hierbei natürlich hervorheben, das es für die Region wichtig ist, die dortige Ortsumgehung im vordringlichen Bedarf zu belassen, um die Verbindung von der A7 zur Westküste zu verbessern.

Auch beim Schienenverkehr gilt es, sich künftig auf die wesentlichen Strecken zu konzentrieren. Maßgeblich in vielerlei Hinsicht ist die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung, die auch Auswirkungen auf andere Schienenprojekte hat. Darüber

hinaus gilt es, die Schienenverbindungen in den Ballungsgebieten um Hamburg zu ertüchtigen. Das Schienen-Nadelöhr in Richtung Norden ist die Rendsburger Hochbrücke, die zur Zeit instandgesetzt wird. Um diesen Engpass aufzuheben bedarf es eines alternativen Ersatzbauwerks. Dies wird von der Landesregierung genauso gesehen. Denn wenn wir die Jütlandroute stärken wollen, dann brauchen wir langfristig eine Alternative zur Rendsburger Hochbrücke -nur so beseitigen wir den Engpass und binden den Norden vernünftig an den Süden an.

Kommen wir nun zum dritten Verkehrsträger. Was die Wasserstraßen angeht, halten sich die Meldungen nach Berlin in einem überschaubaren Rahmen – der es aber in sich hat. Der NOK ist nicht nur von landes- und bundesweiter Bedeutung, vielmehr ist er auch von internationaler Bedeutung. Der NOK ist die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Damit wird auch die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals klar.

Leider wird dies in Berlin so nicht gesehen. Außer den großen Ankündigungen von Herrn Ramsauer hat sich bisher leider nicht viel getan. Wir wollen, dass der Kanal endlich bedarfsgerecht ausgebaut wird. Für den SSW bedeutet dies: funktionierende Schleusen, der Ausbau der Oststrecke sowie eine Vertiefung, um den Kanal zukunftsfähig zu machen. Diese Maßnahmen erachten wir als notwendig um ihn für die Zukunft fit zu machen und ihn in der Konkurrenz mit dem Seeweg um das Skagerrak herum zu stärken. Auch wenn der Skagerrak über Jahrzehnte hinweg keine Konkurrenz für den NOK darstellte, könnte sich die Situation mittelfristig ändern. Für Reeder stellt sich mittlerweile die Frage, was kommt teurer, die Wartezeit vorm Kanal – inklusive der Regresszahlungen wegen Terminversäumnissen – oder der Seeweg um das Skagerrak – trotz steigender Energiepreise.

Der wirtschaftliche Schaden aufgrund der Verspätungen – beispielsweise bei der dänischen Reederei Unifeeder – wird für das Jahr 2012 auf rund 10 Mio. Euro beziffert. Unifeeder ist mit 5% der größte Einzelnutzer des NOK. Hochgerechnet ist dies ein wirtschaftlicher Schaden von rund

200 Mio. Euro im Jahr 2012 für die Reeder. Alles was aus den Zeitverzögerungen folgt ist noch nicht mitgerechnet. Der wirtschaftliche Schaden ist daher um ein Vielfaches höher anzusehen. Wenn sich an der Situation nichts ändert, wird dies auch negative Auswirkungen auf die Norddeutsche Hafenwirtschaft haben. Neben den deutschen Ostseehäfen, wird auch der Hamburger Hafen hiervon betroffen sein. Daran hängen mehrere tausend Arbeitsplätze. Leider wird Schleswig-Holstein von Berlin in dieser Sache ziemlich allein gelassen. Die Wirtschaft erleidet durch die Politik der ruhigen Hand einen unübersehbaren finanziellen Schaden. Hiervon betroffen ist nicht nur die regionale Wirtschaft vielmehr auch die nationale Wirtschaft. Das verdeutlicht, dass es sich hierbei um ein wichtiges nationales Verkehrsprojekt handelt und dass der Bund hier eine Bringschuld hat.

Daneben muss Schleswig-Holstein für dieses Projekt bundesweit werben und deutlich machen, dass der NOK auch für Bayern oder Baden-Württemberg von wirtschaftlichem Interesse ist. Nur so können wir entsprechend Druck auf Berlin machen.

Der BVWP 2015 wird für die kommenden Jahre das Instrument für alle großen verkehrliche Projekte des Bundes. Wir brauchen im Land eine funktionierende Infrastruktur, die den Herausforderungen gerecht wird und die die Landesteile und Regionen verbindet. Schleswig-Holstein hat als Transitland und Brücke zwischen den nordischen Ländern und den Zentren in Europa auch künftig eine wichtige Aufgabe. Daher ist es notwendig, dass so viel wie möglich von dem was gemeldet wird, auch umgesetzt wird. Damit dies gelingen kann, sollten wir als Parlament die Schleswig-Holsteinischen Interessen geschlossen vertreten, so erhöhen wir unsere Chancen im Wettstreit mit den anderen Ländern.