

Presseinformation



Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503
Fax: 0431 / 988 - 1501
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 136.13 / 21.03.2013

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 40 – Fahrplan zur Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

Andreas Tietze:

Wir nehmen Minister Ramsauer beim Wort!

Die Anzahl der Schiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal passierten, blieb in den vergangenen Jahren zwischen 30.000 und 45.000 relativ konstant, während die transportierte Ladung stetig anstieg, von 80 Mio. Tonnen in 2004 auf 104 Mio. Tonnen in 2012.

Dabei ist der NOK nicht nur für uns in Schleswig Holstein von höchster Bedeutung, sondern für zahlreiche Zulieferbetriebe in ganz Deutschland. Und als eine der am meisten befahrenen künstlichen Wasserstraße für die gesamte weltweite Schifffahrt.

Durch die Sperrung bekam diese positive Entwicklung jedoch einen Dämpfer. Durch den hervorragenden Einsatz der MitarbeiterInnen am Nord-Ostsee-Kanal konnte die Sperrung zeitlich begrenzt werden. An dieser Stelle nochmal meinen herzlichen Dank an alle MitarbeiterInnen!

Jedoch stehen wir weiterhin vor enormen Problemen. Ich befürchte, dass dies nicht die letzte Sperrung war, die wir hinnehmen müssen. Dabei war die Situation absehbar. Die Verantwortung dafür trägt Bundesverkehrsminister Ramsauer. Unser Kanal funkt SOS, aber Minister Ramsauer hört es nicht.

Die Erhaltung bestehender Infrastruktur-Lebensadern ganzer Regionen und Branchen wird vernachlässigt. Hinzu kommen die Einnahmeverluste und der Imageverlust. Der Wettbewerbsnachteil für Hamburg ist riesig. Ganz zu schweigen von den Arbeitsplätzen, die am NOK hängen.

Herr Ramsauer wehrte sich laut Presseberichten vom 14.03.2013 gegen die Vorwürfe. Er habe „seit Jahren vor dem Kollaps auf deutschen Wasserstraßen gewarnt“. Das mag ja sein. Nur warnen alleine reicht nicht. Taten sind nötig.

Nun sollen die versprochenen Ausschreibungsunterlagen für den Bau der fünften Schleuse noch im April fertig sein. Baubeginn soll im Frühjahr 2014 sein.

Wir sind gespannt, ob Minister Ramsauer nun endlich zur Tat schreitet und dieses Versprechen auch wirklich umsetzt. Wir nehmen ihn beim Wort. Dabei muss dringend darauf geachtet werden, nicht in blinden Aktionismus zu verfallen.

Die jetzt bereit gestellte Sondereinsatztruppe ist für die kurzfristige Aufrechterhaltung des Betriebs sicherlich nötig, aber auch da hören wir Kritik, alleine die Spezialausbildung für TaucherInnen wird mehr als ein Jahr dauern, es sind eben hochspezialisierte Arbeitsplätze. Allein für die Instandhaltung der beiden Schleusen sind jedoch mindestens 40 weitere Fachkräfte nötig: IngenieurInnen, HandwerkerInnen, TechnikerInnen und TaucherInnen.

Auch die derzeit bereitgestellten Mittel in Höhe von 375 Mio. Euro für die fünfte Schleuse werden langfristig nicht reichen. Der aufgestaute Investitionsbedarf beläuft sich auf zirka 1,3 Mrd. Euro. Denn Sanierungsmaßnahmen sind entlang der gesamten fast 30 km langen Strecke von Brunsbüttel nach Kiel nötig:

-> Die bestehenden Schleusen in Brunsbüttel müssen schnellstmöglich saniert werden. Dies verursacht Kosten in Höhe von zirka 250 Mio. Euro. Die Sanierung muss so erfolgen, dass der Kanalbetrieb möglichst wenig beeinträchtigt wird, um noch weiteren Schaden zu verhindern.

-> Die Oststrecke stellt einen Engpass dar und muss dringend verbreitert und vertieft werden. Kosten zirka 300 Mio. Euro.

-> Die vier Schleusen in Kiel bedürfen ebenfalls dringender Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten betragen mindestens 350 Mio. Euro.

Ergibt zusammen mit den 375 Mio. Euro knapp 1,3 Mrd. Euro. Wobei der Neubau der Levensauer Brücke und die Instandsetzung des Rendsburger Straßentunnels hier noch gar nicht berücksichtigt sind.

Die Regierungskoalition hat hierzu den vorliegenden Antrag gestellt. Ein Masterplan mit konkretem Zeit- und Maßnahmenplan und Aufgabenverteilung muss aufgestellt werden. Zusätzlich muss im Rahmen einer länder- und parteiübergreifenden Arbeitsgruppe dafür gesorgt werden, dass der NOK dauerhaft und nachhaltig betrieben werden kann. Dies beinhaltet neben einer gesicherten personellen und finanziellen Ausstattung auch ein Frühwarnsystem, so dass zukünftig bei Anzeichen von Problemen rechtzeitig eingegriffen werden kann und eine Situation wie derzeit verhindert werden kann. Und mit den genannten Maßnahmen muss so früh wie möglich begonnen werden.

Der Antrag der FDP-KollegInnen berücksichtigt diese Aspekte alle nicht und wird von meiner Fraktion deshalb abgelehnt.

In den vergangenen Tagen wurde zum Thema NOK von den unterschiedlichen Fraktionen eine Menge gesagt und geschrieben. Bei allen Unterschieden in der Bewertung der aktuellen Situation wurde doch deutlich: Wir sind uns einig, dass eine solche Situation zukünftig verhindert werden muss. Und dass der reibungslose Betrieb des NOKs dauerhaft und nachhaltig gesichert werden muss.
