

25.09.2024 | Verkehr

Bernd Buchholz zu TOP 25 "Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung und Infrastrukturen für die Schlei-Region entwickeln und sicherstellen"

In seiner Rede zu TOP 25 (Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung und Infrastrukturen für die Schlei-Region entwickeln und sicherstellen) erklärt der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Landtagsfraktion, **Bernd Buchholz**:

„Die Situation an der Schlei ist zurzeit verkehrlich ein Desaster. So schlimm wie Frau Pauls es geschildert hat, ist es nicht, weil die Kappeler Brücke ja funktioniert, aber in der Tat ist das Ganze unschön. Trotzdem kann ich mit dem SSW-Antrag nichts anfangen.

Eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung ändert an der Situation nichts. Selten war ich so einig mit der Kollegin Waldeck, wie bei diesem Punkt, denn was soll da eine Verkehrsentwicklungsplanung verändern? Wir haben mehrere Baustellen an der Schlei und die betreffen die Querungen. Und diese Baustellen haben wir in unterschiedlicher Trägerschaft. Und diese unterschiedliche Trägerschaft ist nicht vom Himmel gefallen, sondern die hat etwas damit zu tun, was es für Bauwerke sind und wie groß sie sind, ob sie in Gemeindezuständigkeit, in Bundeszuständigkeit oder eben in Landeszuständigkeit sind. Nur um diese Dinge geht es.

Und lassen Sie uns diese Probleme mal genauer anschauen. Das Thema Missunde ist hier vielfältig erörtert worden. Das Problem ist ja in der letzten Legislaturperiode entstanden, da ist etwas geplant worden, was wir heute als Fehlkonstruktion bezeichnen müssen. Die Missunde III ist eine Fehlkonstruktion. Diese Fehlkonstruktion hat das LKN in Auftrag gegeben. Also entweder hat der Konstrukteur Schuld an der Fehlkonstruktion oder das LKN hat eine falsche Ausschreibung gemacht. So schlimm das ist, zum Schluss muss man sagen, mit der Missunde II alleine wäre es nicht weitergegangen.

Die Zulassung für die Missunde II stand auf der Kippe, sollte sogar nur noch für wenige Jahre erteilt werden, weil sich die europäischen Sicherheitsbestimmungen für die Binnenschifffahrt dramatisch geändert haben. Es musste schlicht und ergreifend ein Umbau entweder der Missunde II her oder gleich ein Neubau, der sich als deutlich wirtschaftlicher erwiesen hat, nach dem, was damals auf dem Tisch lag.

Übrigens hat mich am meisten überrascht, wie man für diesen alten Dampfer jetzt eine Betriebszulassung bis 2028 bekommen kann. Mir hatte man damals erklärt, dass das völlig

ausgeschlossen ist, dass 2025 alles erlischen wird. Jetzt hat man eine Betriebsgenehmigung bis 2028. Was manchmal so geht in Deutschland, da ist man von der Verwaltung doch überrascht. Ehrlicherweise fühle ich mich dabei, ähnlich wie die Kollegen vom SSW, nicht gut informiert über das, was das Wirtschaftsministerium macht.

Das ist eine komplexe Situation, vor der wir jetzt stehen. Wir müssen entweder die Missunde III flott machen, dazu muss sie umgebaut werden, dazu muss klar sein, wie sie umgebaut werden muss und dann muss man sie auf der Schlei einsatzfähig machen. Ich gehe davon aus, dass dafür alles getan wird. Wie schnell das geht, weiß ich ehrlich gesagt nicht. Dass das bis dahin immens viel Geld kostet, Frau Pauls, da haben Sie recht.

Und wir werden uns die Schuldfrage anschauen müssen. Sollte der Konstrukteur für die Fehlkonstruktion verantwortlich sein, muss man gucken, ob wir uns das Geld teilweise dort wiederholen können. Möglicherweise ist aber auch das Land selbst dafür verantwortlich, und zwar im Bereich des LKN. Ich bin immer überrascht, Kollege Matzen, dass Sie sich den Schuh immer anziehen lassen. Eigentlich ist für das LKN der Kollege Goldschmidt zuständig, der sich zu dem Thema noch nie geäußert hat.

Ein anderer Bereich ist die Brücke Lindaunis. Da finde ich es interessant, Herr Kollege Jepsen, dass Sie sagen, wir müssten das Bundesverkehrsministerium auffordern, die Deutsche Bahn da anzugehen. Warum immer das Bundesverkehrsministerium? Auch das Landesverkehrsministerium muss Druck machen. Warum machen wir nicht auch selbst Druck an dieser Stelle? Laden wir die zuständigen Vertreter, den Chef der DB InfraGo in den Wirtschaftsausschuss ein, um ihn zum Thema Lindaunisbrücke und Verzögerung der weiteren Bauausführung nochmal tatsächlich vors Brett zu nehmen. Es ist nicht akzeptabel, was die DB AG hier macht.

Die Planungen dafür haben mal irgendwann 2012 begonnen, sind dann bis 2019 verzögert worden von der DB AG. Dann hat man angefangen zu bauen und festgestellt, dass das Bauwerk so marode ist, dass bei den ersten Rammversuchen die alte Brücke irgendwie seitwärts weggesackt ist. Jetzt verzögert man die weitere Ausführung. Das ist nicht akzeptabel.

Das ist eine für die Region wichtige Querung und der Kollege Stender hat es ja gesagt: Für die Verbindung zwischen Flensburg und Kiel ist das eine wichtige Ader für das Land. Deshalb: Ob Bundesverkehrsminister, ob Landesverkehrsminister, ob Landtag Schleswig-Holstein, lassen Sie uns den Druck auf die DB AG erhöhen, damit sich hier etwas tut. Das gilt übrigens nicht nur für diese Querung. Lassen Sie uns die Verantwortlichen in die Pflicht nehmen.“

Sperrfrist Redebeginn!

F< gilt das gesprochene Wort.



Bernd Buchholz

Sprecher für Wirtschaft, Verkehr, Tourismus, Innen und Recht sowie Medien

Kontakt:

Eva Grimminger, v.i.S.d.P.

Pressesprecherin

Tel.: 0431 988 1488

fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de

FDP-Fraktion Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 70, 24105 Kiel

E-Mail: fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de, Internet: www.fdp-fraktion-sh.de