

Speech
Kiel, 29.06.2006

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

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

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Nutzung des EU-Programms Marco Polo II

Der immense Zuwachs des Güterverkehrs führt bereits heute zu Staus auf den Autobahnen und verstopften Landstrassen. Aktuelle Studien und Untersuchungen weisen bereits heute darauf hin, dass gerade in den nächsten Jahren mit noch mehr Straßengüterverkehr zu rechnen ist. Die EU geht davon aus, dass bis 2013 der Güterverkehr bis zu 60% wachsen wird. Das bedeutet nicht nur eine enorme Belastung für die Umwelt, sondern wir können auch davon ausgehen, dass es insbesondere auf den Haupttransitstrecken zum Verkehrskollaps kommen wird. Dass angesichts derartiger Szenarien gegengesteuert werden muss ist klar.

Aus diesem Grund wurde von der EU nun beschlossen, dass Programm Marco Polo fortzuführen. Das ursprüngliche Programm Marco Polo I gilt für den Zeitraum von 2003 bis 2006 und hat ein Gesamtetat von 115 Mio. €. Nun hat die EU beschlossen, das Programm fortzuführen für einen Zeitraum von 6 Jahren also bis 2013. Der Etat wurde hierfür auf 400 Mio. € aufgestockt. Mit diesem neuen Programm verfolgt die EU zwei Ziele. Zum einen soll der Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden und zum anderen zielt das Programm darauf ab, den Verkehr insgesamt einzudämmen.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und insbesondere auf Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt wird hierbei große Bedeutung beigemessen. Dies ist im Übrigen eine Neuerung zu Marco Polo I. Das macht nochmals deutlich, dass das Konzept "from road to sea" stärker vorangebracht werden muss. Und für Schleswig-Holstein bedeutet

dies, dass wir unsere Häfen und die entsprechenden Hinterlandanbindungen unserer Häfen voranbringen müssen.

Mit dem Programm werden konkrete Verkehrsprojekte gefördert, die eine Alternative zum Straßenverkehr darstellen. Gefördert werden hierbei nur grenzüberschreitende Projekte. Die geografische Lage Schleswig-Holsteins macht uns bereits heute zu einem wichtigen Transitland für Güterverkehr. Nicht nur von Norden nach Süden, insbesondere der Ost-Westverkehr wird in den nächsten Jahren enorm zulegen. Daher ist davon auszugehen, dass insbesondere unsere Ostseehäfen in diesem Zusammenhang eine noch größere Rolle als Dreh und Angelpunkt spielen werden. Von diesen Vorteilen sollte dann natürlich auch der Puttgardener Hafen profitieren. Daher wird das Programm Marco Polo II für Schleswig-Holstein und den gesamten Ostseeraum künftig von großer Bedeutung sein.

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Schleswig-Holstein seine guten Kontakte zu den Ostseeanrainerstaaten aufrechterhält. Schließlich handelt es sich hierbei um einen wachsenden Wirtschaftsraum, an dem Schleswig-Holstein nicht vorübergehen darf. Und wir haben mit Marco Polo II die Gelegenheit die wirtschaftlichen Kontakte in diese Länder zu verbessern. Daher ist es nur folgerichtig, dass die Landesregierung jetzt aufgefordert wird, bei den Logistik-, Transport- und Hafenunternehmen für das Programm zu werben. Diese Chance, die sich jetzt bietet, darf Schleswig-Holstein sich nicht entgehen lassen. Und auf keinen Fall dürfen die Unternehmen in Schleswig-Holstein zu lange mit den entsprechenden Anträgen warten.

Positiv zu hervorzuheben beim neuen EU-Programm ist die Senkung der Förderschwelle von einer Million auf eine halbe Million. Damit wird erreicht, dass künftig für innovative Aktionen zur Verlagerung der Güter vom LKW auf Schiene und Wasser insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen Vorteile haben.

Doch wenn der Gesamtetat jetzt um 115 Mio. € auf 400 Mio. € aufgestockt wurde, hört sich dies im ersten Moment durchaus großzügig an. Aber es bleibt festzustellen, dass sich der Förderzeitraum auch verlängert hat. Darüber hinaus bleibt festzustellen, dass Marco Polo I derzeit für die 15 EU-Mitgliedstaaten ausgelegt war und Marco Polo II gilt für 25 Mitgliedstaaten und soll auch für Bulgarien und Rumänien nach ihrem Beitritt gelten. Das heißt, der Kuchen ist nur vordergründig größer geworden. Man muss sich also die Frage gefallen lassen, ob das Programm Marco Polo II künftig überhaupt halten kann was es verspricht. Hier wäre der ursprünglich angestrebte Förderetat von 740 Mio. € wesentlich effektiver gewesen, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Man muss sich also die Frage stellen, wie ernst ist es der EU wirklich, unsere Strassen in Zukunft vom LKW-Güterverkehr zu entlasten. Dies sage ich insbesondere vor dem Hintergrund, dass die EU mit dem TEN-Projekt - feste Fehmarnbelt-Querung € ihr Marco

Polo II Programm konterkariert. Entweder will ich mit Millionen Euro neue Strukturen schaffen, die den Straßengüterverkehr entlasten oder will ich Milliarden für eine Brücke ausgeben, die keine Entlastung für den Straßenverkehr bringt.