

Rede
Kiel, 28.01.2009

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

Finanzierung von Verkehrsprojekten in Schleswig- Holstein

Vorweg möchte ich feststellen, dass die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Grünen insofern durchaus zufrieden stellend ausgefallen ist, da sie zu den Fragestellungen 1 und 2 einen guten Überblick verschafft – sofern es in der Hand der Landesregierung lag, dies zu beantworten – wie viele Mittel im nachgefragten Zeitraum in den Neubau, den Ausbau bzw. die Sanierung von Verkehrsinfrastruktur geflossen sind. Das der Bund oder auch die Deutsche Bahn AG sich nicht in der Lage sahen, diese Fragen zu beantworten ist bedauerlich. Auf jeden Fall bleibt festzuhalten, dass die Landesregierung hier Fleißarbeit geleistet hat.

Die weitaus interessanteren Antworten finden wir aber in den anderen Teilen der Großen Anfrage. Sie stellen zwar keine Neuigkeiten dar, bestätigen aber in weiten Bereichen die Kritik des SSW an den Verkehrsprojekten des Landes und insbesondere die Prioritätenliste der Landesregierung.

Demnach sind die Schlüsselprojekte: A20 mit westlicher Elbquerung, die feste Fehmarnbeltquerung mit Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen, der Ausbau der Nord-Süd-Achsen A7 und A21 und der Ausbau der Schienenstrecken nach Skandinavien.

Die A20 mit der westlichen Elbquerung sowie die feste Fehmarnbeltquerung mit Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen sind nur zwei Großprojekte, die im erheblichen Maß die Gelder für die Zukunft binden werden. Nichts desto trotz halten wir natürlich daran fest, dass die A20 mit

der westlichen Elbquerung vorrangig umgesetzt werden muss. Dass die feste Elbquerung demnach erst für 2017 angestrebt wird, stellt uns wenig zufrieden, wenn man bedenkt, wie schnell im Vergleich die Feste Fehmarnbeltquerung umgesetzt werden soll. Ich hätte mir für die A20 und der westlichen Elbquerung das gleiche Engagement von Seiten der Landesregierung gewünscht, wie für die feste Fehmarnbeltquerung. Es ist daher auch bedauerlich, dass die Landesregierung in ihrer Aussage nicht konkreter ist, was den Termin der Fertigstellung der Elbquerung angeht. Denn das ist die Querung, die das Land Verkehrstechnisch wirklich benötigt und voranbringt.

Um nun aber auch gleich auf das andere Großprojekt zurückzukommen, kann ich nur sagen, dass die Antwort der Landesregierung wieder einmal deutlich macht, dass die feste Fehmarnbeltquerung von vorne bis hinten auf deutscher Seite nicht vernünftig durchdacht ist. Der Antwort ist zu entnehmen, dass eine zusätzliche Brücke über den Fehmarnsund nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen ist.

Daher bleibt es bei meiner Kritik. Entweder: die prognostizierten enormen Verkehrszuwächse, entstehen durch die Fehmarnbelt-Querung, dann ist der Ausbau der Hinterlandanbindung und hierbei insbesondere eine zusätzliche Sund-Querung unabdingbar. Oder: das Verkehrsaufkommen bleibt wie es ist, mit einem geringen Zuwachs, dann brauchen wir keine zusätzliche Sund-Querung und erst recht keine Fehmarnbeltquerung.

Wenn die Landesregierung sich aber dahingehend äußert, dass über den Fehmarnsund keine zusätzliche Brücke benötigt wird, kann ich nur schlussfolgern, dass sie selbst nicht an das prognostizierte Verkehrsaufkommen glaubt.

Ein Straßenverkehrsprojekt, das nach Auffassung des SSW im wahrsten Sinne zu kurz gerät, ist der sechsstreifige Ausbau der A7. Der Ausbau muss nach Auffassung des SSW bis zur dänischen Grenze durchgeführt werden. Nicht umsonst gibt es auf dänischer Seite Überlegungen, die Jütland-Autobahn auszubauen. Denn das dänische Institut für Transportstudien in Pattburg geht in einem Gutachten davon aus, dass sich alleine das Transportaufkommen Dänemarks bis 2025 auf etwa 120 Millionen Tonnen verdoppeln wird. Dieser dramatische Verkehrsanstieg, sagt etwas darüber aus, vor welchen Herausforderungen wir beim Thema Infrastruktur stehen. Nach Angaben des Instituts wird der weitaus größte Teil dieses Anstiegs – auch wenn die feste Fehmarnbeltquerung stehen sollte – über die Jütland-Route verlaufen.

Was den Ausbau der B5 angeht, sind wir als SSW auch nicht zufrieden mit der Antwort der Landesregierung. Denn der Antwort ist zu entnehmen, dass der Ausbau von Tönning bis Husum dreistreifig verlaufen soll. Doch die B5 geht auch noch weit über Husum hinaus. Hier sieht die Landesregierung anscheinend keinen Bedarf, etwas an der Situation zu verbessern. Wer es mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ernst meint, der

muss auch dafür Sorge tragen, dass die notwendige Infrastruktur vorgehalten wird.

Aber auf diesen Aspekt werden wir noch in der nächsten Debatte zurückkommen.

Für den Schienenverkehr in Nord-Süd-Richtung gilt das gleiche. Auch hier hat Schleswig-Holstein Projekte, die von großer Bedeutung für das Land sind. Da wären die Eisenbahnbrücken über den Nord-Ostsee-Kanal, die den Schienenverkehr nicht reibungslos fließen lassen. Da kann die Sanierung der Brücke in Rendsburg nur ein Anfang sein. Damit halten wir zwar den Status quo, schaffen es aber nicht, den Engpass über den Nord-Ostsee-Kanal zu beseitigen.

Verbesserungen brauchen wir auch beim Schienen-Engpass Pinneberg-Elmshorn. Doch für den Schienenausbau gibt es von Seiten des Bundesverkehrsministeriums und der DB AG keine konkrete Planung.

Eine weitere wichtige Verbindung, die das Land bzw. die Pendler schnell voranbringen würde, wäre die zügige Schienenverbindung zwischen Kiel und Hamburg. Der Schienenflieger hätte den Reiz bestehende Verkehrsströme besser abzuleiten und neuen Schienenverkehr zu schaffen, und so mehr Pendler auf die Bahn zu bringen. Zwar soll auch beim Ausbau der Strecke Hamburg – Quickborn / Norderstedt – Kaltenkirchen die K.E.R.N.-Region besser angebunden werden, aber dies ist nur eine Notlösung. Wir wollen lieber den großen Schritt machen.

Generell möchte ich für den SSW klarstellen, dass wir schon der Auffassung sind, dass mit den Schienenverkehrsprojekten im Großen und Ganzen wichtige Projekte vorangebracht werden. Doch wir sehen auch, dass an der Westküste noch mehr getan werden müsste. So zum Beispiel beim Ausbau der Bahnhöfe oder auch die durchgehende Zweigleisigkeit. Diese Probleme müssen nach unserer Ansicht, mindestens den gleichen Stellenwert haben, wie die Umsetzung anderer Projekte.

Unterm Strich bleibt für uns aber festzustellen, dass das Ambitionsniveau der Landesregierung sehr hoch ist – was im Prinzip auch gut ist – aber die Prioritätensetzung, bei der derzeitigen Haushaltslage, ist falsch. Durch Großprojekte wie die feste Fehmarnbeltquerung versperren wir uns für lange Zeit die Möglichkeiten, die wirklich wichtigen Verkehrsprojekte voranzubringen.