Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 11.09.2014

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

Sorgfalt hat jetzt absoluten Vorrang vor übereilter Planung

Schleswig-Holstein ist die Brücke zwischen Skandinavien und dem restlichen Europa. Entsprechend ist die verkehrliche Infrastruktur bei uns im Land von internationaler Bedeutung. Maßgeblich hierbei ist die A7. Im Zusammenhang mit dem LKW-Verbot auf der Rader Hochbrücke wurde jedoch deutlich, wie anfällig diese Verbindung ist. Dabei wurde deutlich, wie dringend wir eine zweite Nord-Süd-Achse brauchen, um die A7 zu entlasten. Wir sehen die B5 an der Westküste, als eine solche Alternative. Dies erfordert jedoch den Ausbau der B5.

Der SSW setzt sich seit Jahren für eine grenzüberschreitende Westküstenstraße ein. Eine kreuzungsfreie Strecke zwischen der dänischen Grenze und der A23, die leistungsstark genug ist, um größere LKW- und PKW-Verkehre aufzunehmen. Dies wäre südlich der Grenze über die B5 und A23 nicht nur möglich, sondern auch sinnvoll. Im weiteren Verlauf würde dann der Anschluss an die A20 erfolgen und über einen Elbtunnel westlich an Hamburg vorbei gen Süden führen. Die Westküste hätte dadurch eine bessere Anbindung an das Verkehrsnetz und die A7 wäre entlastet.

Der SSW steht mit einer solchen Forderung nicht allein. Wirtschaftsverbände und IHK im Norden sowie Kommunen und Unternehmen im südlichen Dänemark als auch Udviklingsråd Sønderjylland – der EntwicklungsRat Südjütland – sehen die Notwendigkeit die B5 entsprechend auszubauen. So wird auf dänischer Seite die Notwendigkeit einer Westküstenautobahn gesehen. Dies macht aber nur Sinn, wenn sie südlich der Grenze fortgeführt wird. Hier sind aber Berlin und Kopenhagen gefragt entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

Wir wissen dass der Bundesverkehrswegeplan chronisch unterfinanziert ist. Uns ist daher bewusst, dass dies ein langfristiges Projekt ist. Wir dürfen dieses Ziel aber nicht aus den Augen verlieren. Mit unserem Antrag kommen wir dem Ziel auch schrittweise näher.

Beim Ausbau der B5 haben derzeit drei Teilstücke Priorität.

Das wäre die Ortsumgehung zwischen Hattstedt und Bredstedt. Diese Maßnahme muss weiterhin im vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplanes bestehen bleiben. Der Planfeststellungsbeschluss für die Verkehrsführung wurde erlassen, ist derzeit aber beklagt. Es läuft ein Planänderungsverfahren, um die Planungsmängel zu beseitigen. Das bedeutet, der Baubeginn ist abhängig vom Planungsablauf und der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel vom Bund.

Dann muss die 2+1 Verkehrsführung zwischen Tönning und Husum kommen. Hier laufen die Planungen für die vier Teilstücke und das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet. Auch hier ist der Baubeginn abhängig von den Planungsabläufen der einzelnen Abschnitte und der

Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durch den Bund.

Drittes großes Teilstück ist die dreistreifige Anbindung des Wirtschaftsraumes Brunsbüttel.

Für alle Teilstücke gilt, eine Verzögerung aufgrund von Planungsfehlern zu verhindern. Die Belange des Naturschutzes sowie der Bevölkerung sind im Rahmen der Beteiligungsverfahren frühzeitig und umfangreich einzubeziehen, um die Vorhaben nicht unnötig in die Länge zu ziehen.

Die A20 mit der westlichen Elbquerung ist eine der größten Verkehrsprojekte des norddeutschen Raumes. Und ich habe bereits eingangs gesagt, dass dieses Projekt aus wirtschaftspolitischer Sicht gerade auch für die Westküste - nördlich und südlich der Grenze - von großer Bedeutung ist. Für Schleswig-Holstein und Hamburg wird sie für Entlastung auf der A7 und des Elbtunnels sorgen.

Seit nunmehr über 20 Jahren, wird die Küstenautobahn gebaut. Wir haben bereits wertvolle Zeit verloren. In der Vergangenheit und in jüngster Zeit. Um nicht weitere Zeit zu verlieren, ist es notwendig, die Planungsverfahren für die verbleibenden Abschnitte bis zur Elbe gründlich abzuschließen. Dabei hat Sorgfalt absoluten Vorrang vor übereilter Planung. Wir halten an der geplanten Trassenführung fest, denn alles andere ist unrealistisch und wirft uns um Jahre zurück. Das wollen wir nicht.