

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. 336.09 / 31.07.2009

Investitionen auf die wichtigen Projekte, insbesondere den Schienenverkehr konzentrieren

Die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat eine Auswertung der großen Anfrage „Finanzierung von Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein“ erstellt. Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende, **Karl-Martin Hentschel**:

Verkehrsminister Jörn Biel hat im Juni im Landtag erneut erklärt, dass Schleswig-Holstein in seine Verkehrswege mehr als zuvor investiert. Das kennen wir schon von seinem Vorvorgänger Dietrich Austermann. Dagegen warnte im Oktober 2008 der damalige Minister Marnette davor, dass die vorhandenen Mittel in keiner Weise ausreichen würden, um die geplanten Projekte zu finanzieren.

Die Auswertung der großen Anfrage Verkehr (Drs. 16/2399) von Bündnis 90/Die Grünen hat nun ergeben, dass die Lage noch dramatischer ist, als Minister Marnette sie geschildert hat. Es wird immer weniger Geld für den Neubau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgegeben – und dann auch noch für die falschen Projekte. Und es wird viel zu wenig für die Erhaltung der bestehenden Schienen, Straßen und Wasserstraßen getan, so dass deren Zustand sich zunehmend verschlechtert.

Es ist an der Zeit, dass endlich eine ehrliche Bilanz gezogen wird und die Mittel auf die Projekte konzentriert werden, für die der meiste Bedarf besteht.

Wir fordern deshalb:

-> Priorität beim Neu- und Ausbau müssen die Projekte haben, die die meiste Wirkung für die Verkehrsströme haben.

-> Investitionen in Prestigeprojekte mit schlechtem Kosten-Nutzenfaktor sollen wenn möglich gestoppt bzw. zurückgestellt werden.

-> Mit dem Bund soll über die Verlagerung von Investitionen vom Straßenbau auf den Schienenausbau verhandelt werden.

-> Investitionen zur Erhaltung der bestehenden Infrastruktur müssen Vorrang haben.

Erhaltungsinvestitionen

Immer mehr Mittel werden für die Sanierung der bestehenden Straßen und Bahnlinien benötigt. Vor zehn Jahren lag der Anteil der Mittel für Erhaltung gegenüber Neubau bei den Bundesfernstraßen noch bei 36 Prozent, heute sind es schon über 50 Prozent. Bei den Landesstraßen ist der Anteil von 40 Prozent auf 55 Prozent gestiegen.

Trotzdem wird immer noch viel zu wenig investiert. Nur 1,3 Mrd. Euro von 2,0 Mrd. Euro, die im Zeitraum von 2009 bis 2017 nach Auffassung des Ministeriums erforderlich sind, sollen tatsächlich in die Erhaltung der Verkehrswege investiert werden. So wird der Zustand der Schienenwege, der Straßen und Wasserstraßen immer schlechter. Würde im Ministerium konsequent nach verkehrlichen Prioritäten geplant, dann müssten die Erhaltungsinvestitionen Vorrang vor Neubau haben.

Neubau und Ausbau

Die Mittel für Neu- und Ausbau sowohl bei den Schienenwegen, bei den Bundesstraßen und bei den Landesstraßen haben unter der gegenwärtigen Regierung einen absoluten Tiefpunkt erreicht. So von 70 auf 63 Mio. Euro pro Jahr beim Fernstraßenbau und von 19 auf 15 Mio. Euro pro Jahr im Landesstraßenbau.

Die verfügbaren Mittel für Neubau und Ausbau gingen in den vergangenen zehn Jahren ständig zurück. Hält die Landesregierung an den bisherigen Planungen fest, dann werden die geplanten Schienenprojekte erst im Jahre 2056., die Straßenbauprojekte erst im Jahre 2060 realisiert sein.

Das macht deutlich, dass die Planungen völlig unrealistisch sind und die Verkehrsminister mit ihren Versprechungen über die Fertigstellung der großen Projekte seit Jahren nur Märchen erzählen.

Schienenwegeausbau

Besonders gravierend sind die Fehlentscheidungen beim Ausbau der Schienenwege. Die Pendlerstrecken mit den hohen Verkehrsaufkommen – also Stadtbahn, S-Bahn und Regionalbahn – werden zu Lasten der Fehmarnbelt-Querung systematisch vernachlässigt.

Der Ausbau der Schienenanbindung für die Fehmarnbelt-Brücke wird zur Folge haben, dass die wichtigen Projekte – der Ausbau der Strecken von Hamburg nach Oldesloe und Elmsborn, der Metroexpress und die Stadtbahn Kiel – mindestens um ein Jahrzehnt verschoben werden. Dabei liegt die vorausgesagte Anzahl der Fahrgäste auf den drei Bahnachsen von und nach Hamburg bei über 20.000 Personen pro Tag – für den Metroexpress sogar bei 30.000 Personen pro Tag. Zum Vergleich wird für den Fall des Baus der

Fehmarnbelt-Brücke dort die geradezu lächerliche Zahl von 550 Personen pro Tag nach Fertigstellung vorausgesagt – heute sind es nur 250.

Auf diese Weise wird auch die große Chance vertan, durch Verlagerungen der Pendlerverkehre auf die Schiene die Straßen gerade in den Stauzeiten zu entlasten.

Fernstraßenbau

Auch beim Fernstraßenbau haben zurzeit die Projekte die höchste Priorität, die die geringste verkehrliche Bedeutung haben. So liegt die geplante Verkehrsbelastung auf dem Mittelstück der A20 (Bad Segeberg-Bad Bramstedt) mit 20.000 Fahrzeugen am Tag bei einem Wert, der dem einer normalen Landstraße entspricht. Die geplante Belastung der Fehmarnbelt-Brücke liegt sogar nur bei 10.000 Fahrzeugen pro Tag. Dagegen liegt die Belastung auf der B404 heute schon über 40.000 Fahrzeugen pro Tag, die auf der A7 sogar bei 70 000 Fahrzeugen pro Tag.

Die Konzentration der Mittel auf die A20 und die ständige Verzögerung des Schienenausbaus im Hamburger Umland wird zur Folge haben, dass die Staus auf der A1 (Lübeck - Hamburg) und der A7 (Neumünster - Hamburg) immer länger werden und die Fertigstellung der A21 als Ersatz der überlasteten B404 (Kiel – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – A24) immer länger dauert.

Güterverkehr

Auch beim Güterverkehr werden Weichen falsch gestellt: Wichtigster Verkehrsträger ist das Schiff, mit dem in, von und nach Deutschland zwei Drittel des Güterverkehrs transportiert wird. Wollen wir die Staus auf den Straßen auflösen, dann müssten vor allem die Hinterlandanbindungen mit der Schiene ausgebaut werden. Um den Engpass Hamburg zu vermeiden, durch den heute alle Güterzüge aus dem Norden rollen, müsste die Ostumfahrung Hamburgs (Neumünster, Bad Oldesloe, Elbbrücken) endlich angepackt werden. Das steht sogar im Bundesverkehrswegeplan. Die Landesregierung opfert dieses Projekt aber der Fehmarnbelt-Trasse.

Fahrradverkehr

Der einzige Lichtblick besteht darin, dass es mittlerweile beim Bau von Bundes- oder Landesstraßen Standard ist, auch die Fahrradwege auszubauen. Das kommt vor allem dem Tourismus und teilweise dem Schülerverkehr zu Gute. Die eigentliche Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel liegt jedoch beim innerörtlichen Verkehr in den Städten und Ortschaften. Das sind allerdings kommunale Investitionen. Hier ist besonders Kiel zu erwähnen. Die Stadt liegt nach Jahren Grüner Politik mittlerweile bundesweit auf einem vorderen Platz beim Fahrradverkehr.

Konsequenzen und Vorschläge

Im Schienenbereich sollten die Pendlerverbindungen nach Hamburg (Metroexpress, Ausbau der Schienenachsen nach Elmshorn und Bad Oldesloe) sowie die Stadtrationalbahn Kiel (einschließlich des Ausbaus der Strecke Kiel-Lübeck) Vorrang haben.

Für den Güterverkehr muss die Schienenostumgehung Hamburg und die Elektrifizierung der Strecke nach Brunsbüttel Priorität haben.

Beim Straßenbau sollte der Bau der A21 Vorrang haben. Die A20 sollte möglichst nur noch bis Bad Segeberg ausgebaut werden. Bezüglich des größten Kostenfressers Fehmarnbelt-Querung sollte die Verhandlungsklausel im Staatsvertrag genutzt werden, wenn sich herausstellt, dass das Projekt doppelt so teuer wie geplant wird, wie es der Bundesrechnungshof prognostiziert hat.

Gelänge so der vorrangige Ausbau der Pendlerstrecken im Hamburger Umland, dann könnte erreicht werden, dass zirka 30.000 Fahrgäste täglich von der Straße auf die Schiene wechseln. Dadurch könnte auch der geplante Ausbau der A7 entfallen oder reduziert werden.
