

Presseinformation



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. 178.14 / 11.04.2014

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 14, 15, 18, 19, 28, 29, 43 – Verkehrsprojekte

Dazu sagt die Fraktionsvorsitzende
von Bündnis 90/Die Grünen,

Eka von Kalben:

Erhalt der Infrastruktur hat oberste Priorität

Kaum ein Thema wird in diesem Haus so häufig diskutiert wie die Verkehrspolitik. Dabei geht es meist um einzelne Projekte: NOK, Fehmarnbelt, A20, neuerdings die Rader Hochbrücke und ab und zu auch mal um den ÖPNV, S4, S21 und auch sehr beliebt die Stadtreregionalbahn.

Wir brauchen aber einen Blick aufs Ganze und daher bin ich auch dankbar, dass wir hier einmal eine integrierte Verkehrsdebatte führen und uns mit dem Thema Mobilität beschäftigen können.

Gute Verkehrspolitik ermöglicht es den Menschen, ihr Leben flexibel zu gestalten. Für die Entwicklung unseres Landes ist eine kluge und langfristige Infrastrukturplanung unabdingbar. Gerade Schleswig-Holstein als dünn besiedeltes Flächenland ist auf innovative Verkehrskonzepte angewiesen.

Die Herausforderungen werden nicht kleiner. Mobilität wird morgen noch komplexer, wird noch viel anspruchsvoller. Die Konsequenzen des demographischen Wandels spitzen sich zu. Fossile Energiequellen werden knapper. Und der Klimawandel schwebt als Damoklesschwert über unserer Verkehrspolitik. Das sind die Rahmenbedingungen.

Keine Landesregierung in Schleswig-Holstein hat jemals so viel Geld für den Erhalt unserer Straßen ausgegeben hat wie diese. 2013 flossen Mio. Euro in Instandhaltungsmaßnahmen. Im Kabinett Carstensen, unter dem Wirtschaftsminister Austermann sanken dagegen die Mittel des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr für Investitionen um 30 Prozent.

Doch trotz unserer großen Anstrengungen: Das Geld reicht nicht. Weder für Straßen, noch für Radwege, noch für Wasser- und Schienenwege. So wie wir gestern bei der

Diskussion um die Trendsteuer festgestellt haben: Wir müssen in den Erhalt von Infrastruktur investieren. Trotz knapper Mittel und trotz der Schuldenbremse. Das gilt für Bundes- wie für Landesbauten. Besonders gut sieht man das gerade beim Nord-Ostseekanal und der Rader-Hochbrücke.

Die Schleusen des Kanals sind marode, sie sind vergammelt. Es ist so schlimm, dass wir eine neue Schleuse brauchen, um den Kanal zu erhalten. Und wir müssen ihn erhalten. Erstens ist der Kanal ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und zweitens ist er als Abkürzung ein wichtiger Mosaikstein für unsere Klimaschutzziele.

1969 wurde der Grundstein für die Rader Hochbrücke gesetzt. Keine fünfzig Jahre danach sind wir gezwungen, Pläne für einen Neubau, nicht für eine Sanierung, sondern für einen Neubau, zu entwickeln. Über Jahrzehnte hinweg wurden notwendige Instandhaltungsinvestitionen verschleppt.

Uns allen, meine sehr verehrten Damen und Herren, sollte das eine Lehre sein. Erhalt der Infrastruktur hat oberste Priorität.

Bei der Neuplanung für die Kanalquerung kann es keinen Schnellschuss geben. Dazu ist die Verkehrslage zu kompliziert. Schließlich soll unser Konzept auch noch in fünfzig, auch noch in hundert Jahren tragfähig sein.

Ein kombinierter Schienen-Straßentunnel klingt interessant. In den kommenden Monaten muss die technische Umsetzbarkeit intensiv beraten werden. Rendsburg darf wegen eines langen Güterverkehrstunnels nicht vom ÖPNV abgeschirmt werden. Hieran arbeiten wir.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, für uns Grüne ist klar: Die Stabilisierung der wichtigen Nord-Süd-Achse hat Priorität. Sie ist sowohl für unser aller Zusammenleben, wie auch für den Transitverkehr von herausragender Bedeutung.

Wir müssen unsere Infrastrukturprojekte neu planen und priorisieren. Ihre Fehlplanungen bei der A20, liebe CDU, führen nun zum verzögerten Bau. Verantwortlich sind nicht die berechtigten Interessen der Naturschutzverbände. Die sprechen nur im Namen der Betroffenen. Und sie mögen es noch so sehr ins Lächerliche ziehen: Wir finden es richtig, dass die Verbände die Stimme für die Stummen übernehmen. Für die Fledermäuse und Haselmäuse.

Sie wissen genau, dass der Schutz der Fleder- und Haselmäuse für das Gericht nicht der einzige Grund war, um den Weiterbau zu stoppen. Ihre schlampige Trassenplanung allein wäre Grund genug für einen Baustopp gewesen.

Auch wenn die Wahrheit hier schmerzt, Herr Arp. Sie haben das Kind in den Brunnen fallen lassen und diese Landesregierung fischt es wieder heraus. Ihre Partei hat den Weiterbau der A20 maximal versemelt.

Planungsprozesse dauern in Deutschland unverhältnismäßig lange. Das bemängeln wir, denke ich, alle. Aber: Ich bin davon überzeugt, dass wir die Rechte der BürgerInnen und Verbände nicht einschränken können und sollten.

Wir können aber durch eine ernstgemeinte Bürgerbeteiligung langfristige Rechtsstreitigkeiten vermeiden. Das spart Zeit und das schafft gesellschaftliche Akzeptanz. Das ist die beste Voraussetzung für eine erfolgreiche und zügige Planung.

Deshalb ist es auch richtig, dass die Grüne Parteivorsitzende Ruth Kastner sich gestern offen gegenüber der Bürgerinitiative zur A20 ausgesprochen hat.

Liebe KollegInnen, als Partei des Dialogs nehmen wir die Anliegen der Bevölkerung in Schleswig-Holstein sehr ernst. Wir begrüßen die Bürgerinitiative und freuen uns auf den argumentativen Schlagabtausch zur A20, der uns nun bevorsteht.

Es bleibt dabei: Die A20 ist keine Grüne Herzensangelegenheit. Aber damit das ein für alle Mal klar ist: Wir stehen zu unserem Koalitionsvertrag. Wir werden ihn erfüllen. Gemeinsam haben wir uns mit unseren KoalitionspartnerInnen das Ziel gesetzt, die A20 bis zur A7 zu bauen.

Die größten Verkehrsströme verlaufen bei uns von Norden nach Süden. Und für all diejenigen, die glauben, mit einer weiteren Elbquerung bei Glückstadt ließe sich der Hamburger Rand entlasten, muss die A20 auch eine Enttäuschung werden. Denn die meisten Menschen, die aus Schleswig-Holstein in Richtung Hamburg fahren, wollen auch nach Hamburg. Eine weiträumige Umfahrung hilft da wenig.

Am aller Sinnlosesten wäre jedoch eine A20, die dann an der Elbe endet. Das kann keiner wollen. Nicht mal Sie von der Opposition.

Niemand weiß, wirklich niemand, woher das Geld für einen Autobahntunnel für die A20 kommen soll. Und der Bundesrechnungshof schaut mit Blick auf den gnadenlos überzeichneten Verkehrswegeplan besonders streng auf die Wirtschaftlichkeit von Großprojekten.

Gerade letzte Woche haben wir das beim Schleusenbau in Brunsbüttel gesehen. Bei der A20 wurde gegen die Kosten-Nutzen-Rechnung schon mal verstoßen.

Wer einfach nur behauptet, das Finanzierungsproblem ließe sich mit einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft, mit einer ÖPP, lösen, hat wohl schon lange keine Zeitung mehr aufgeschlagen: Die kaputte A1 zwischen Hamburg und Bremen? ÖPP! Der dahinsiechende Berliner Flughafen? ÖPP! Das Kostenwunder Elbphilharmonie? ÖPP! Ein neuer Elbtunnel? ÖPP? Ich frage Sie: Wie klingt das in Ihren Ohren?

ÖPP kann dann sinnvoll sein, wenn es eine positive Prognose für die Wirtschaftlichkeit eines Projektes gibt. Beim Elbtunnel sehen wir das nicht. Der Staat, egal ob Land oder Bund sollte hier keine Bürgschaft übernehmen.

Ich denke kaum, meine sehr verehrten Damen und Herren, dass wir uns bei der A20 hier einig werden. Einigkeit können wir aber bei anderen Projekten erreichen. Wir können den Landesnahverkehrsplan diskutieren und gemeinsam umsetzen.

Es ist unser aller Ziel, den Personennahverkehr attraktiver und effizienter zu machen. Und wir können uns gemeinsam beim Bund für auskömmliche Mittel für den ÖPNV stark machen. Dafür sollten wir werben, Wir können uns gemeinsam stark machen für die Zukunft des Kanals und einen Ersatz für die Rader Hochbrücke.

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir Sie - wie bei der Energiepolitik - früher oder später auf den Grünen Zweig bringen. Für uns Grüne galt bisher und gilt weiterhin: Erhalt vor Neubau.

Sehr verehrte Damen und Herren, unterstützen Sie uns im Kampf um unsere Infrastruktur. Gemeinsam können wir Die Verkehrswende schaffen. Für eine klimafreundliche Mobilität.
