



Presseinformation

Nr. 183 / 2014

Kiel, Freitag, 11. April 2014

Verkehr

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Christopher Vogt, MdL
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Christopher Vogt: Schleswig-Holstein muss seine verkehrspolitischen Hausaufgaben machen

In seiner Rede zu TOP 14, 15, 18, 19, 28, 29, 43 (Verkehrsdebatte) erklärt der Stellvertretende Vorsitzende und verkehrspolitische Sprecher der FDP-Landtagsfraktion, **Christopher Vogt**:

„In Schleswig-Holstein gibt es im Bereich der Verkehrspolitik viele Baustellen. Es gilt bereits seit Jahren, dass der Erhalt der Infrastruktur verkehrspolitisch schon lange im Vordergrund steht. Die Infrastruktur in Schleswig-Holstein ist teilweise marode und in vielen Gebieten auch leider unzureichend. Beim Straßenbau müssen vor allem der Weiterbau der A 20 und der A 21 sowie der Ausbau der A 7 und der Ausbau der B 5 im Fokus stehen. Im Bereich der Schiene bleiben neben der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbelt-Querung vor allem die S-Bahnprojekte im Hamburger Umland unerlässliche Projekte. Außerdem bleibt für die kommenden Jahre der Nord-Ostsee-Kanal als Mega-Baustelle für Schleswig-Holstein.

Wir brauchen in Schleswig-Holstein einen breiten gesellschaftlichen Konsens darüber, dass die Verkehrsinfrastruktur von elementarer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein ist. Es ist eine wichtige Kernaufgabe des Staates.

Die dänische Seite wird ab 2015 mit dem Bau der Festen Fehmarnbelt-Querung beginnen, deshalb muss jetzt auch die Planung für den Fehmarnsund angepackt werden. Es geht aber vor allem um die Realisierung einer 2+1-Trassenvariante, denn nur diese Variante ist in der Bevölkerung akzeptiert. Wir erwarten, dass der Ministerpräsident die Auswertung des Raumordnungsverfahrens im Mai im Parlament vorstellt.

Die A 20 ist das wichtigste Straßenbauprojekt in Schleswig-Holstein, und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wird aufgrund von mangelhafter Planung das Projekt leider verzögern. Die Koalition

www.fdp-fraktion-sh.de

muss daher jetzt ihren Koalitionsvertrag dahingehend korrigieren, dass die A 20 westlich der A 7 weitergebaut werden kann, damit es zu keiner weiteren unnötigen Verzögerung kommt. Über 25.000 Unterschriften aus der Bevölkerung zeigen auch, dass es der Wunsch der Bevölkerung ist. Die Grünen müssen jetzt ihren Widerstand aufgeben.

Es muss jetzt schnellstmöglich mit dem Bund über ein Ersatzbauwerk für die Rader Hochbrücke verhandelt werden. Wir müssen aber auch realistisch bleiben: Der Bau eines Tunnels, der auch den Schienenverkehr integriert, ist wünschenswert, wird aber wohl kaum realisiert werden können, wenn die Restlaufzeit wirklich nur noch zwölf Jahre beträgt.

Die neue Studie zur Wirtschaftlichkeit einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel ist sehr interessant, auch wenn die Zahlen kritisch betrachtet werden müssen. Sollte sich ein privater Anbieter für den Fährbetrieb finden, kann dies nicht schaden. Klar muss aber sein, dass keine Steuermittel dafür eingesetzt werden dürfen. Eine Fährverbindung ist jedoch keine Alternative für den Bau der westlichen Elbquerung.

Es ist wichtig, dass die Pläne Hamburgs zum Bau einer weiteren U-Bahnlinie nicht zum Scheitern des Baus der S 4 und der S 21 führen. Die Landesregierung muss jetzt möglichst schnell mit den Hamburgern darüber sprechen und klarstellen, dass der Ausbau der S 4 und die S 21 Priorität haben.

Der Bau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel muss trotz der Mehrkosten in jedem Fall durchgeführt werden. Es darf jetzt nicht zu einer weiteren Verschleppung der Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals kommen. Deshalb fordern wir die Landesregierung erneut auf, mit dem Bund über eine Vereinbarung zum Ausbau und zur Sanierung des Kanals verhandeln, damit wir mehr Verlässlichkeit haben.

Der ÖPNV in Schleswig-Holstein muss gestärkt werden. Dafür kann auch die Reaktivierung von Bahnstrecken sinnvoll sein. Das Projekt ‚Hein Schönberg‘ ist ein interessantes Projekt, aber die steigenden Kosten, die unklare Zukunft der Regionalisierungsmittel, hohe Investitionskosten und das jährliche Defizit lassen uns an dem Projekt zweifeln.

Unsere Infrastrukturprobleme können nur gelöst werden, wenn die Bundesebene die besondere Situation des Landes anerkennt und sich massiv engagiert. Glaubwürdig einfordern kann unser Land dies aber nur, wenn wir selbst unsere Hausaufgaben machen bei der Planung der Projekte und beim Erhalt der landeseigenen Straßen.“