

## Oliver Kumbartzky zu TOP 16 „Nord-Ostsee-Kanal als Schleswig-Holsteins maritime Lebensader stärken“

In seiner Rede zu TOP 16 (Nord-Ostsee-Kanal als Schleswig-Holsteins maritime Lebensader stärken) erklärt der Parlamentarische Geschäftsführer der FDP-Landtagsfraktion, Oliver Kumbartzky:

„Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) feiert in diesem Jahr sein 125. Jubiläum. Von der Idee seinerzeit bis zum Bau waren viel Überzeugungsarbeit und aufwändige Planungen nötig. In den Jahrzehnten nach der Fertigstellung hat sich der Kanal als überwältigender Erfolg erwiesen. Mit rund 30.000 Schiffspassagen pro Jahr ist er die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Und der Kanal galt und gilt als ein Wunderwerk der Technik und als ein wahres Monument. Der Kanalbau lockte damals zahlreiche Menschen nach Schleswig-Holstein. So auch meinen Urgroßvater Friedrich Wilhelm Kumbartzky aus dem Memelgebiet. Der Kanal bot und bietet Arbeit und Wohlstand. Der NOK ist mehr als eine Wasserstraße. Er ist auch ein Kulturraum und ein Symbol für Heimat – insbesondere für die Familien, die durch den Kanal hier im Land zwischen den Meeren ihre (neue) Heimat gefunden haben.

Kurz zur Historie. Es wurde mit einer Bauzeit von acht Jahren und Kosten in Höhe von 156 Millionen Mark geplant. Ergebnis: acht Jahre Bauzeit und Ausgaben von exakt 156 Millionen Mark. Bemerkenswert. Und heute fast unvorstellbar. Auch folgende Begebenheit ist interessant zu erwähnen. Sie stammt nicht aus dem Familienarchiv der Kumbartzkys, sondern ist u.a. nachzulesen in der Kanal-Biografie von Duppel/Krieger: Am großen Eröffnungstag am 20. Juni 1895 fuhr der Kaiser auf seiner Jacht ‚Hohenzollern‘ voran von Brunsbüttel nach Kiel. Ausgerechnet ein Dampfer vom Norddeutschen Lloyd namens ‚Kaiser Wilhelm II‘ fuhr gleich bei der Eröffnungsfahrt zwischen Landwehr und Levensau in die Böschung und sorgte für die nachfolgenden Konvoi für eine Verzögerung von dreieinhalb Stunden. Schon bei dieser Nachricht sollte so mancher Zeitgenosse den Verdacht gehegt haben, dass der Kanal eigentlich zu klein war. Doch an diesem Tage im Juni

1895 wollte das tunlichst niemand erwähnen. Nichtsdestotrotz war es so. Und so wurde im Laufe der Zeit immer wieder in den Kanal investiert – beispielsweise in Verbreiterungen, Vertiefungen, neue Schleusen oder neue Querungen.

Schaut man auf den 2009 endlich – nach großem Druck aus der Region Richtung Berlin – beschlossenen Bau der 5. Schleusenkammer und den Zeit- und Kostenplan, ist das sehr ernüchternd. Die Schleuse sollte eigentlich in diesem Jahr fertig sein. Nun redet man von frühestens 2026 und Kosten bis zu 1,2 Milliarden statt ursprünglich geplanter 273 Millionen. Ganz aktuell kommt eine weitere große Sorge hinzu. Zahlreiche Fähranleger sind marode und können nun keine großen LKW mehr passieren lassen. Es gilt nun eine Gewichtsbeschränkung von 30 Tonnen. Das wurde lapidar mit einem Zweizeiler vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt mitgeteilt. Es muss jetzt dringend auf den Bund eingewirkt werden. Solche Zustände an den Fähranlegern sind im wahrsten Sinne des Wortes nicht tragbar. Wir erwarten hier einen konkreten Zeitplan zur Sanierung und haben das auch in unseren Antrag aufgenommen.

Und damit komme ich zum vorliegenden Antrag. Ich freue mich, dass wir diesen heute fraktionsübergreifend beschließen. Das ist ein starkes Signal aus dem Schleswig-Holsteinischen Landtag an den Bund. Wir stehen voll und ganz zum Nord-Ostsee-Kanal. Wir bitten die Landesregierung, sich auf Bundesebene für eine Stärkung des Kanals einzusetzen. Es muss endlich losgehen mit dem Bau des Torinstandsetzungsdocks zur Sicherstellung schneller Reparaturen der Schleusentore. Und es braucht ein Notfallkonzept mit einer Vorhaltung von zeitkritischen Ersatzteilen. Auch die personelle Abdeckung für Reparaturen muss gewährleistet sein. Um den Kanal attraktiv zu halten, bedarf es auch einer Verlängerung der coronabedingten Aussetzung der Befahrensabgabe. Außerdem braucht auch der Kanal eine Digitalisierungsoffensive. So muss beispielweise das schon länger angekündigte Internet-Bezahlportal für Sportboote endlich kommen.

Die Geschichte des Kanals ist nach 125 Jahren noch lange nicht zu Ende. Er ist eine wahre Lebensader und diese gilt es zu stärken.“