



26.03.2012 | Nr. 157/12

## **Hans-Jörn Arp: Maritime Wirtschaft braucht gute verkehrspolitische Rahmenbedingungen**

Anlässlich der heutigen (26. März 2012) Tagung der verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen von CDU und CSU in Kiel diskutierten die Verkehrsexperten der Union mit Vertretern der maritimen Wirtschaft über die Zukunftschancen der Branche in Schleswig-Holstein.

Hans-Jörn Arp, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag: „Wir sind sehr froh, dass die Verkehrspolitiker von CDU und CSU aus dem Bund und den Ländern nach Schleswig-Holstein gekommen sind, um mit uns vor Ort über wichtige Verkehrsprojekte der Zukunft zu sprechen.“  
Dies zeige einmal mehr, das Schleswig-Holstein im Bund als starker Partner auf Augenhöhe wahrgenommen werde.

Fehmarnbeltquerung:

Für die schleswig-holsteinische CDU ist die feste Fehmarnbeltquerung von elementarer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein. Sie ist in einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark fest vereinbart. Sie soll eine wichtige Lücke im Transeuropäischen Verkehrsnetz schließen. Deshalb unterstützt die europäische Union dieses Projekt mit hohen Quoten bis 2013 für die Planungskosten (50 Prozent) und für die Investitionskosten (24 Prozent).

Claus Dynesen (Femern A/S): „Im Laufe der letzten Monate ist Femern A/S bewusst geworden, dass der bestehende Zeitplan für das Projekt zu ambitioniert gewesen sein könnte. Dies ist zurückzuführen auf die hohe Komplexität, die damit verbunden ist, eine feste, grenzüberschreitende Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark zu errichten: Sowohl der Schienen- als auch der Straßenteil des Fehmarnbelttunnels müssen parallel von den deutschen und dänischen Behörden genehmigt werden. Im Laufe der kommenden Monate wird Femern A/S zusammen mit seinen deutschen und dänischen Projektpartnern den bestehenden Zeitplan daher einer nochmaligen Prüfung unterziehen. Vor Januar wird Femern A/S dann einen überarbeiteten Projektplan vorlegen. Es ist wahrscheinlich, dass dieser eine gewisse Verzögerung des Projektes beinhaltet.“

Dynesen: „Die nächsten Schritte für Femern A/S sind die Ausarbeitung der Planfeststellungsunterlagen und die Vorbereitung der Ausschreibung der Hauptlose.“  
Hans-Jörn Arp: Bei diesem deutsch-dänischen Großprojekt waren Anpassungen zu

erwarten, wie dies bei Cross-Border-Projekten auch immer wieder auf Grund unterschiedlicher Rechtssysteme der Fall gewesen ist“.

Die CDU wird sich weiter für einen schnellen Start des Planfeststellungsverfahrens in Schleswig-Holstein einsetzen, damit dieses Projekt seiner europäischen Bedeutung gerecht wird und Schleswig-Holstein zum Drehkreuz des Nordens macht.“

Mit dem Industry Day hat Femern A/S in der vergangenen Woche der internationalen Bauwirtschaft das Projekt und die bevorstehende Präqualifizierung sowie die Ausschreibungsmodalitäten vorgestellt.

Dynesen: „Das Interesse an diesem bisher einmaligen Bauprojekt – es wird ein 18 km langer Absenktunnel für Bahn- und Autoverkehre gebaut – war bei den aus ganz Europa und den USA angereisten Unternehmensvertreter sehr groß und wir sind zuversichtlich, hervorragende Grundsteine für unsere angestrebten Partnerschaften gelegt zu haben.

Bei der Umsetzung dieser wichtigen Baumaßnahme werde die CDU die Bürgerinnen und Bürger weiter mitnehmen. Deshalb habe man schon frühzeitig ein Dialogforum mit einem neutralen Moderator eingerichtet, welches die unterschiedlichen Interessen der Betroffenen aufnimmt und Vorschläge für die Berücksichtigung dieser Interessen macht.

Hans-Jörn Arp: “Für die CDU Schleswig-Holstein steht fest, das wir ein Verkehrsnadelöhr auf deutscher Seite unbedingt vermeiden müssen. Deshalb ist es für den Standort Schleswig-Holstein wichtig, die Hinterlandanbindung mit einer Erweiterung der Fehmarnsundbrücke zügig mit den Partnern im Bund und der Wirtschaft vor Ort voranzutreiben.“

Bedeutung des Ausbaus der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein und den Feederverkehr:

Hans-Jörn Arp: „Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Er ist das direkte Bindeglied zwischen den norddeutschen Häfen und dem Ostseeraum. Die aktuelle Befahrungstatistik belegt, dass die nationale und internationale Schifffahrt den Nord-Ostsee-Kanal verstärkt nutzt und insbesondere die Zubringerdienste (Feederverkehre) vom und zum Baltikum durch den Nord-Ostsee-Kanal planen.“

Der Hamburger Hafen sei mit über 50 Feederdiensten und durchschnittlich 150 wöchentlichen Abfahrten vornehmlich in den Ostseeraum der Hafen mit der größten Abfahrtsdichte an Zubringerdiensten. Mit den steigenden Umschlagszahlen in den norddeutschen Seehäfen werden der Interkontinentalverkehr mit Großschiffen und damit die Feederverkehre in die Ostsee weiter zunehmen. Nach seiner Eröffnung am 5. August 2012 werde der JadeWeserPort in Wilhelmshaven zusätzliche Verkehre anziehen und einen Jahresumschlag von 2,7 Mio. TEU ermöglichen. Nicht nur die Schleusenkapazitäten, sondern auch die Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals müssen dieser Verkehrsentwicklung Rechnung tragen.

Jens B. Knudsen (Sartori und Berger): „Als Dienstleister und Interessenvertreter von ausländischen Reedereien wissen wir aus unserem täglichen Geschäft, dass durch das Schieben von Investitionen es bereits kurzfristig zu Ausfällen im und am Nord-Ostsee-Kanal gekommen ist.“

Durch die Fahrrinnenanpassung der Elbe werden zukünftig deutlich größere Schiffe, die im Übrigen von den großen Reedereien bereits heute in Auftrag gegeben wurden oder geplant seien, im Hamburger Hafen Container umschlagen.

„Deshalb ist mit einer weiteren Zunahme der Feederkehre durch den Nord-Ostsee-Kanal zu rechnen und somit der Ausbau der Oststrecke dringend erforderlich.“

So könnten durch eine zukünftige Begradigung der Oststrecke größere Schiffe mit einem Tiefgang von 9,50 m (bisher bei Begegnung 7,00 m) den Kanal befahren und die Gefahr von kritischen Annäherungen von Schiffen könnte deutlich verringert werden.

Hans-Jörn Arp: „Die CDU sehen die Elbvertiefung, den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und seiner Verbreiterung im Ostteil mit der beschlossenen 5.

Schleusenkammer in Brunsbüttel im Zusammenhang und stellen so eine Infrastrukturmaßnahme von elementarer Bedeutung für Schleswig-Holstein dar.“  
Deshalb kämpfe die CDU mit ihrem maritimen Konzept weiter dafür, dass die Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals für die großen Linien- und Feederdienste auch zukünftig erhalten bleibt, um den Wettbewerbsvorteil gegenüber Häfen in Rotterdam und Antwerpen nicht zu verlieren und die mehr als 33.000 Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft Schleswig-Holsteins zu erhalten.“

Frank Schnabel, Vorsitzender des Gesamtverbandes der Schleswig-Holsteinischen Häfen e.V. und Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH: „Der Nord-Ostsee-Kanal ist das Verbindungselement zwischen den Küsten und Meeren in Schleswig-Holstein.“

Insgesamt könne Schleswig-Holstein im Jahr 2011 auf eine hervorragende Bilanz zurückblicken. Es wurden annähernd 50 Millionen Tonnen in unseren Häfen umgeschlagen. Hinzu kämen 12 Millionen Passagiere, die in einem schleswig-holsteinischen Hafen ihre Reise fortgesetzt oder beendet hätten. Auch die Häfen in Schleswig-Holstein übernehmen damit eine nationale Aufgabe, da Güterströme aus ganz Deutschland über die Häfen im- und exportiert werden.

Schnabel: „Zukünftig gilt es, die Energiewende für die schleswig-holsteinische Hafenwirtschaft zu nutzen. In den nächsten Jahren werden etwa 6000 Offshore-Windkraftanlagen in der Nordsee in Offshore-Windparks errichtet. Mit dem neuen Schwerlasthafen „Rendsburg Port“ in Osterröfeld und dem Basishafen in Brunsbüttel sowie den Servicehäfen Helgoland, Büsum, Husum und Hörnum hat Schleswig-Holstein die Chance, eine maßgebliche Rolle in diesem sich dynamisch entwickelnden Markt einzunehmen. Dieses gilt ebenso für die Häfen der Ostküste.“

Hans-Jörn Arp: „Damit der Engpass von etwa 20 Kilometern zeitnah beseitigt werden kann, brauchen wir eine schnellst mögliche Wiederaufnahme des

Planfeststellungsverfahrens, um die Zukunftsfähigkeit einer der bedeutendsten Wasserstraßen der Welt nicht zu gefährden.“