



Antrag

der Fraktionen von CDU und FDP

Resolution zum Nord-Ostsee-Kanal

Der Landtag wolle beschließen:

Um weiteren volks- und betriebswirtschaftlichen Schaden durch zu lange Wartezeiten oder zeitweisen Ausfall der großen Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal zukünftig zu vermeiden, fordert der Landtag die Landesregierung auf, sich bei der Bundesregierung für folgende Punkte nachhaltig einzusetzen:

- Weitere Ausfälle der Schleusen in Kiel und Brunsbüttel und daraus folgende Sperrungen des Kanals, die einen weiteren internationalen Imageschaden verursachen würden, müssen um jeden Preis verhindert werden.
- Da kurzfristige Notmaßnahmen den jahrzehntelangen Sanierungsstau im Bereich der NOK-Infrastruktur nicht auflösen können, soll gemeinsam mit dem Bund, den norddeutschen Bundesländern sowie den wichtigsten Akteuren der maritimen Wirtschaft ein Maßnahmenpaket zum Erhalt und Ausbau des Kanals ausgearbeitet, in dem die einzelnen Schritte zeitlich und finanziell klar beschrieben werden, damit die maritime Wirtschaft, die Nutzer des Kanals und die betroffenen Beschäftigten wieder verlässliche und planbare Perspektiven haben.
- Für einen weitestgehend reibungslosen Betrieb der Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau soll für eine entsprechende Ersatzteilverhaltung inkl. funktions- und betriebsfähige Ersatztore gesorgt werden.
- Über die bisherigen jährlichen Unterhaltungs- und Investitionsmittel des Bundes hinaus, soll von Seiten des Bundes ein Sonderfinanzierungsprogramm aufgelegt werden, in dessen Rahmen die einzelnen Ausbau- und Grundinstandsetzungsmaßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden.
- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll das laufende Personaleinstellungsverfahren möglichst kurzfristig abschließen, um die erforderlichen und

zugesagten Personalverstärkungen vorzunehmen, die einen reibungslosen Betrieb während der gesamten Bau- und Sanierungszeit sicherstellen und damit weitere Ausfälle vermeiden können.

- Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung müssen ausreichende Planungs-kapazitäten für das Gesamtprojekt in- und extern bereitgestellt werden.
- Der Neubau der fünften Schleusenkammer muss zügig vorangetrieben werden.
- Die Grundinstandsetzung der Bestandsschleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel muss so zeitnah wie möglich geplant und durchgeführt werden.
- Der Neubau der Levensauer Hochbrücke muss durch ein Ersatzbauwerk auf der vorhandenen Trasse umgesetzt werden. Um dem Artenschutz gerecht zu werden, ist insbesondere im Hinblick auf die „großen Abendsegler“ – eine Fleder-mausart – die Weiternutzung der dann ertüchtigten Widerlager und der vorhandenen Dämme zu berücksichtigen.
- Die Engpassbeseitigung und Begradigung der Oststrecke sowie die Vertiefung des NOK sind für die sichere und schnelle Durchfahrt der Schiffe unerlässlich.
- Der Bund muss die erforderlichen Finanzmittel in der derzeit geschätzten Höhe von 1,4 Mrd. Euro für die Gesamtmaßnahme in den erforderlichen Teillo-sen zeitgerecht bereitstellen.
- Die Nutzer des Kanals müssen stetig über die aktuelle Situation der Bau- und Sanierungsmaßnahmen informiert werden.
- Der Schleswig-Holsteinische Landtag unterstützt die „Initiative Kiel-Canal e.V.“ und bittet die Landesregierung, dies ebenfalls zu tun und bei der Bundesregie-rung für diese Initiative zu werben.
- Alle Schritte bis zur vollständigen Ertüchtigung des Kanals müssen mit der größtmöglichen Transparenz erfolgen.
- Zur Stärkung des NOK und der maritimen Wirtschaft soll sich die Landesregie-rung für die Fahrrinnenanpassung Elbe als Gesamtprojekt „NOK-Elbe“ einset-zen.
- Die Landesregierung wird aufgefordert, mit dem Bund einen Vertrag zu ver-handeln, der die Sanierung und den Ausbau des NOK in den nächsten Jahren festschreibt.

Begründung:

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt.

Der Hamburger Hafen ist mit über 50 Feederdiensten und durchschnittlich 150 wö-chentlichen Abfahrten – vornehmlich in den Ostseeraum – der Hafen mit der größten Abfahrtsdichte an Zubringerdiensten. Etwa ein Drittel der im Hamburger Hafen ge-löschten Container geht über den NOK in den Ostseeraum. Ohne den NOK würde Hamburg seinen wichtigen Standortvorteil als „westlichster Ostseehafen“ verlieren. Verkehre würden vorhersehbar auch weiteren deutschen Häfen wie Bremen, Bre-menhaven und Wilhelmshaven, verloren gehen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des NOK geht weit über die maritime Wirtschaft und den norddeutschen Wirtschaftsraum hinaus.

Die Transportleistung durch den NOK betrug – trotz teilweise eingeschränkter Verfügbarkeit – im letzten Jahr über 100 Mio. Ladungstonnen. Das ist in etwa soviel wie der Hamburger Hafen an Gesamtgütern umschlägt.

Der NOK verkürzt den Wasserweg von der Nordsee in die Ostsee um ca. 900 Kilometer, was die Umwelt erheblich entlastet und Transportkosten reduziert. Zudem wird der Schiffssicherheit Rechnung getragen, wenn Waren und Rohstoffe auf kleine Schiffe (Feeder) umgeladen werden und die großen Schiffe nicht direkt in die Ostsee fahren.

Laut einer vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie wird das Containeraufkommen in den deutschen Häfen bis 2025 weiter ansteigen – um durchschnittlich 6 Prozent pro Jahr. Dieser Verkehrsentwicklung muss der NOK auf jedem Meter von Brunsbüttel bis Kiel-Holtenau Rechnung tragen können. So ist seit vielen Jahren unbestritten, dass durch verschiedene Maßnahmen die Kapazität des Kanals an die stetig wachsenden Schiffsgrößen angepasst werden muss. Hierzu gehören der Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, die Grundinstandsetzung der über 100 Jahre alten Bestandsschleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau, die Engpassbeseitigung und Begradigung der Oststrecke (Königsförde bis Weiche Schwartenbek), der Neubau der Levensauer Hochbrücke und die Vertiefung des NOK.

Mit dem erstmaligen Ausfall beider großen Schleusen in Brunsbüttel ist auch öffentlich klar geworden, wie groß der Sanierungsstau durch unterlassene Infrastrukturinvestitionen in den letzten Jahrzehnten am NOK ist und wie anfällig dadurch diese Lebensader der norddeutschen maritimen Wirtschaft ist.

Die Schleusen konnten dank hochmotivierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in gut einer Woche notdürftig repariert werden. Da es sich auch weiterhin um einen provisorischen Notbetrieb handelt, besteht das Risiko der latenten Ausfallgefahr weiterhin. Dadurch ist nicht auszuschließen, dass erneut tiefgreifende Irritation in der internationalen Schifffahrt entstehen und ein bleibender Imageschaden für die Industrienation Deutschland die Folge sein könnte.

Jens-Christian Magnussen
und Fraktion

Christopher Vogt
und Fraktion